

Domènica Potenza **PAESAGGI PARALLELI** ARCHITETTURA E SPAZIO DEI NODI INFRASTRUTTURALI

Claudio Grazi Editor

Domènica Potenza

PAESAGGI PARALLELI

ARCHITETTURA E SPAZIO
DEI NODI INFRASTRUTTURALI



Claudio Grazi Editore

Domenico Potenza

PAESAGGI PARALLELI

ARCHITETTURA E SPAZIO
DEI NODI INFRASTRUTTURALI

Claudio Grenzi  Editore

**Dottorato di ricerca
in Composizione Architettonica
X ciclo**

Facoltà di Architettura di Pescara
Dipartimento di Architettura e Urbanistica

Facoltà di Architettura di Roma
Dipartimento di Architettura e Analisi della Città
Dipartimento di Progettazione Architettonica e Urbana

Facoltà di Ingegneria di Ancona
Dipartimento di Disegno, Architettura e Urbanistica

collegio dei docenti:

Giangiaco­mo D'Ardia (coordinatore)
Paolo Angeletti
Giuseppe Barbieri
Paolo Bettini
Adriana Carnemolla
Raffaele Mennella
Ludovico Micara
Carlo Pozzi
Giancarlo Rosa
Antonino Terranova

dottorando:

arch. Domenico Potenza

relatore:

prof. arch. Carlo Pozzi

tutor:

prof. arch. Paolo Desideri
prof. arch. Janez Kozelj

ISBN 978-88-8431-XXX-X

© 2000 Claudio Grenzi Editore

Tutti i diritti riservati.

Nessuna parte di questa pubblicazione
può essere tradotta, ristampata o riprodotta,
in tutto o in parte, con qualsiasi mezzo, elettronico,
meccanico, fotocopie, film, diapositive o altro
senza autorizzazione dell'Editore.

Printed in Italy

Claudio Grenzi sas
Via Le Maestre, 71 · 71100 Foggia
e-mail: info@claudiogrenzi.it
www.claudiogrenzi.it

CONTENUTI

I parte

I LUOGHI DELL'INTERSEZIONE

tra tradizioni urbane e nuovi insediamenti

13 1. LOCALE - GLOBALE:

paesaggi paralleli e luoghi dello scambio

- 1.1 Nuove forme d'uso per il territorio
- 1.2 La centralità dei nodi di intersezione
- 1.3 Le dislocazioni sulla rete
- 1.4 I rapporti con la città
- 1.5 Le relazioni con il sito
- 1.6 Nuove opportunità per il progetto

29 2. LO SVILUPPO DELLA MOBILITA'

E LE TRASFORMAZIONI

DEL PAESAGGIO IN ITALIA

- 2.1 Mobilità e territorio nell'Italia della ricostruzione
- 2.2 Dall'"immagine del paesaggio"
al "territorio che cambia"
- 2.3 Tre forme possibili per il territorio.
- 2.4 Tra forme della natura e permanenza della storia
- 2.5 Tra concentrazioni urbane
ed insediamenti produttivi
- 2.6 Tra alterazioni d'identità e omologazione diffusa

51 3. INTER-FACE: spazi comuni

per un territorio a più velocità

- 3.1 Osservare: i processi di comprensione
- 3.2 Immaginare: gli elementi di descrizione
- 3.3 Inventare: le occasioni di progetto
- 3.4 Creare: gli strumenti della trasformazione

II parte

IL CASO ADRIATICO

svincoli autostradali, le nuove figure
della trasformazione

73 4. LA CITTA' LINEARE MEDIO-ADRIATICA

- 4.1 Una nuova dimensione dello spazio metropolitano
- 4.2 Le figure di una "trasformazione inconsapevole"
- 4.3 Uno sguardo sul territorio
- 4.4 Le forme dell'insediamento
- 4.5 Le modalità dello scambio

95 5. IPOTESI PER UN'ATLANTE

- 5.1 Le difficoltà di una lettura zenitale
- 5.2 Un territorio a più velocità
- 5.3 Nuove forme di aggregazione
- 5.4 I materiali della modificazione

117 6. QUALE RUOLO PER

IL PROGETTO DI ARCHITETTURA

- 6.1 Necessità del progetto
- 6.2 Il progetto come misura
- 6.3 Il progetto come figura
- 6.4 Sovrapposizioni complesse
- 6.5 Una nuova cultura del Ring
- 6.6 Arte, natura e infrastruttura

appendice

APPUNTI PER UNA BREVE STORIA.
contributi, riferimenti, progetti

141 A. DALLA PARIGI DI HAUSSMANN

ALLA CITTA' SENZA LUOGHI

- a.1 Per un inquadramento storico
- a.2 Alcune note sugli sviluppi teorici
- a.3 La necessità contemporanea
di contributi interdisciplinari

161 B. DALL'ALTRA PARTE DELL'OCEANO:

NYC l'ultima città moderna

- b.1 L'arcipelago scomparso
- b.2 Dalla città alla metropoli, le ragioni della mobilità
- b.3 Fuga dalla città, la conquista dei territori di evasione.
- b.4 La città sulla città. I sistemi di connessione
- b.5 Europa verso America, l'omologazione
dei luoghi della mobilità

181 C. BREVE ANTOLOGIA DI PROGETTI

- c.1 Il progetto come misura
- c.2 Il progetto come figura
- c.3 Sovrapposizioni complesse
- c.4 Nuovi Ring
- c.5 Arte, Natura, Infrastruttura

227 bibliografia

Gli spazi dell'infrastruttura

Carlo Pozzi

Il lavoro svolto da Domenico Potenza muove dalla consapevolezza dei grandi fenomeni di trasformazione che hanno interessato il paesaggio italiano dal dopoguerra ad oggi, prevalentemente dovuti da un lato alle vicende di un quasi inarrestabile sviluppo urbano, dall'altro all'insediarsi di nuove infrastrutture. L'autore analizza il contesto geografico medio-adriatico che, arricchito dalla presenza significativa di luoghi della memoria storica ed artistica, risulta essere stato spesso trattato come solo plafond di insediamenti diffusi di unità residenziali e/o di nuclei produttivi, che hanno talvolta interamente occupato ampie fasce di territorio, inseguendo possibili relazioni con assi infrastrutturali sovrapposti senza interazione con i luoghi.

I temi oggetto della ricerca oscillano quasi costantemente tra livello urbanistico-territoriale e descrizione alla scala architettonica dei manufatti infrastrutturali e del bacino da essi coinvolto in una trasformazione "inconsapevole".

L'obiettivo del lavoro è quello di assumere un atteggiamento di consapevolezza rispetto a queste nuove dinamiche urbane, puntando a governarle attraverso nuovi registri del progetto di architettura.

In tal senso risulta estremamente utile la strutturazione del lavoro in tre parti:

la prima si propone come una dichiarazione di appartenenza ad un campo di ricerca (di cui ripercorre con approccio didattico gli esiti già acquisiti): la città diffusa, il ruolo delle infrastrutture, l'ibridazione degli edifici, i "non luoghi";

la seconda parte assume la fascia medio-adriatica, con Pescara in posizione centrale, come realtà per l'applicazione della ricerca, che si svolge attraverso l'analisi comparativa dei bacini

insediativi degli svincoli autostradali.

Qui la ricerca raggiunge i suoi risultati più originali, ipotizzando una classificazione in tre tipi delle connessioni tra rete autostradale e territorio (semplice, lineare e complessa o multipla), identificando altresì il ruolo di Pescara quale “porta per il Sud”, spartiacque tra una fascia nord connotata dall’insediarsi di nuclei produttivi di media taglia (come nella parte marchigiana più a nord), ed una fascia sud con pochi macroscopici insediamenti industriali nati con il concorso della partecipazione statale.

L’analisi alla scala architettonica ragiona sull’ibridazione dei manufatti che costellano l’intorno degli svincoli, sul ruolo simbolico degli apparati pubblicitari, sulle possibilità che si presentano oggi al progetto di architettura di assumere queste aree in termini di nuove centralità, quasi nuovi ring urbani, lavorandovi a partire da una qualità delle architetture non di carattere autoreferenziale, ma tutta giocata sulle relazioni con l’evento infrastrutturale e con il paesaggio, arrivando alla riconfigurazione degli spazi liberi attraverso l’uso del verde e dell’arte;

l’appendice analizza quel tratto della storia della città che ha visto entrare prepotentemente in gioco il fuori scala infrastrutturale, da Parigi a New York, fino a interventi contemporanei sul tema organizzati seguendo le tracce di un ragionamento che ha già il senso di un procedimento progettuale.

Queste tematiche sono state oggetto di discussione e sperimentazione in alcuni seminari di progettazione, in particolar modo quelli per Rogaska-Slatina e per l’Interporto di Chieti-Pescara, svolti all’interno di una interessante relazione di scambio con docenti e studenti della Facoltà di Architettura di Lubiana (Slovenia) ed ai quali l’autore ha dato un utile contributo sia teorico che organizzativo.

“Il rapido mutare della situazione nella vita urbana, sociale e culturale ha tenuto finora un passo più veloce degli sforzi per definire un coerente approccio critico alla città e ai suoi effetti”.

Le ragioni

In questi ultimi anni si è quasi del tutto ribaltato il rapporto di dipendenza tra tracciato storico ed infrastrutture, sono ormai quest’ultime, in virtù di una loro straordinaria capacità di produrre valore, a caratterizzare le nuove dinamiche insediative e di conseguenza le forme di consumo del territorio.

Il tema per l’elaborazione di questa tesi di dottorato, all’interno degli ambiti di ricerca affrontati dal Dipartimento di Architettura e Urbanistica, fa propria questa problematica, affrontandone alcuni aspetti specifici, relativi alla importanza assunta dai nodi di intersezione della mobilità tra contesti urbanizzati e territorio.

In particolare la ricerca, partendo da alcune considerazioni già espresse da altri lavori proposti nei cicli precedenti, vuole approfondire alcuni aspetti particolari legati al ruolo svolto dai nodi di interscambio tra le diverse modalità d’uso del territorio.

Il nuovo sistema di misura *spazio-temporale* infatti, sembra ormai definitivamente coincidere con la localizzazione di questi luoghi, sospesi tra il transito a grande scala e gli insediamenti residenziali diffusi.

È in questa condizione che è possibile considerare come *nuova centralità* l’infrastrutturazione dei nodi, caratterizzati dalla contemporanea appartenenza agli ambiti locali e ad una rete di sviluppo globale.

Questo spiega la necessità di porre un’attenzione maggiore alla progettazione di questi spazi, capace di superare le limitazioni

imposte dalle pur complesse valutazioni di natura trasportista. Ci troviamo molto spesso di fronte a fenomeni che disattendono la prefigurazione degli esiti; sono fenomeni apparentemente spontanei, ma concretamente legati a logiche ancora poco comprensibili in un progetto di architettura, eppure in grado di modificare radicalmente gli assetti del paesaggio.

Gli obiettivi

Siamo spesso travolti dall'accelerazione degli eventi, contemporaneamente attori e spettatori degli avvenimenti che appartengono alla nostra storia, ma ancora privi di adeguati strumenti di controllo delle trasformazioni in atto.

La contemporanea appartenenza alle diverse realtà insediative, sfrutta il beneficio della grande dimensione diffusa ma allo stesso tempo preserva le realtà ed i caratteri della tradizione.

Tutto questo è reso possibile proprio in ragione della presenza di speciali interfacce tra le diverse modalità d'uso del territorio, in particolare quelle relative alla mobilità veicolare ed alle possibilità fornite dalla rete infrastrutturale che sovrappone ai luoghi del transito le diverse realtà insediative, principalmente nei territori a forte sviluppo diffuso.

L'obiettivo, è quello di dimostrare che la mobilità: sia quella legata al trasporto delle merci; che quella legata allo spostamento delle persone, non può più essere considerata unicamente, per i suoi aspetti tecnico-funzionali, come risorsa razionalizzatrice della efficienza economica e del consumo di spazio; questa va letta oggi come generatrice di nuovi meccanismi insediativi, sia di natura produttiva che, abitativa.

L'ipotesi principale del lavoro di ricerca, è quella di dimostrare la nuova centralità assunta dai nodi dell'interconnessione, in particolar modo dove le modalità d'uso del territorio risultano plurali e appaiono contrastanti tra loro.

All'interno di questa ipotesi si analizzano i caratteri delle nuove

presenze, attraverso la lettura dei fenomeni che ne contraddistinguono il mutamento:

- nelle connessioni tra questi nuovi luoghi ed i territori di appartenenza;
- nei rapporti tra la città e le reti, in tutti quegli spazi che separano ma contemporaneamente uniformano l'intero territorio;
- nelle relazioni con i singoli luoghi e con le specificità degli sviluppi del contesto che ne caratterizzano forme e figure;
- nelle nuove opportunità che, all'interno dei fenomeni di trasformazione, tra dismissioni e nuovi meccanismi insediativi, si presentano per il progetto contemporaneo.

I temi

Più in generale l'interrogativo si rivolge alle condizioni di sviluppo di questi spazi, all'interno delle differenti realtà territoriali, distinguendo le diverse modalità di interazione e gli esiti che queste producono, in particolare:

- in quei territori fortemente caratterizzati dalle forme della natura e dalla permanenza delle tracce della storia.
- in quelle aree a grande concentrazione insediativa, siano esse di natura residenziale o produttiva.
- nei territori della diffusione infine, ovvero quelli dove maggiormente si riconoscono alcuni dei caratteri più interessanti dello sviluppo contemporaneo intorno alle nuove centralità dei nodi di interconnessione veicolare.

In particolar modo il lavoro di ricerca si sofferma sulla descrizione dei diversi caratteri determinati dai nuovi meccanismi di relazione, nelle aree a *forte sviluppo diffusivo*: le infrastrutture, il trasporto e le comunicazioni; le informazioni e le energie veicolate; i luoghi dello scambio e le nuove realtà che si presentano al loro contorno, approfondendo alcuni elementi della descrizione e individuando nuovi possibili temi per il progetto.

Di grande utilità per una verifica sul campo risulta la fascia costiera medio-adriatica, una sorta di intersezione tra due sistemi a forte caratterizzazione evolutiva dove maggiormente si concentrano trasformazioni territoriali di natura *diffusiva*.

Da una parte l'insediamento costiero continuo, linearmente diffuso, che si insinua a pettine nelle sacche vallive, dall'altra quello storico di crinale, di matrice essenzialmente rurale, a struttura polare e pertanto discontinuo. Su questo articolato sistema geografico si sovrappone l'infrastrutturazione contemporanea innescando una complessa trasformazione territoriale, che affida proprio ai nodi di intersezione le opportunità di scambio e di interazione tra le parti.

La riflessione procede sulle forme e sulle loro ragioni alla scala architettonica, nella convinzione che, l'espressione di questi luoghi debba necessariamente misurarsi con l'obiettivo del raggiungimento di una qualità condivisibile.

Il tentativo è quello di fornire, elementi di discussione intorno alle categorie del progetto. Ovvero riconoscere la necessità di restituire alle forme dell'architettura il fondamento indispensabile di conoscenza e di trasformazione dei luoghi, indagando sulla circolarità del senso e dei significati tra forme ed eventi, anche quando assumono caratteri dichiaratamente oppositivi come nella realtà analizzata da questa ricerca.

Riferimenti

Nelle appendici sono riportati riferimenti storico-critici relativi a quei materiali che hanno fornito il supporto teorico del lavoro, in particolare per quanto riguarda gli argomenti specifici della tesi:

- Lo sviluppo delle comunicazioni (con maggiore attenzione all'infrastrutturazione stradale) all'interno della evoluzione più ampia della mobilità, caratterizzata nei diversi periodi dalle politiche di occupazione e trasformazione del territorio;
- I momenti più significativi dell'evoluzione del pensiero urbano;

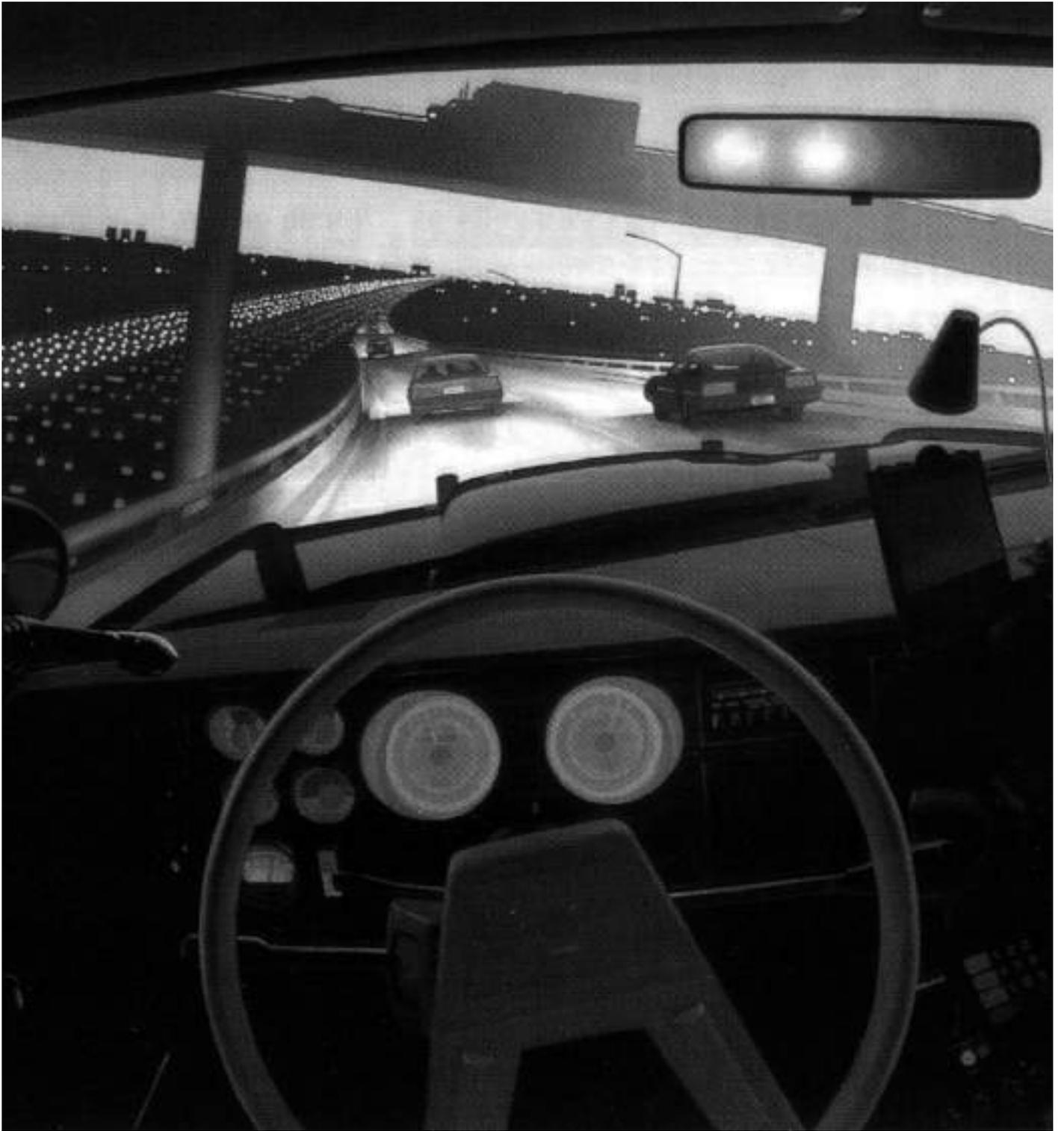
dalla città alla metropoli, attraverso la conquista dei luoghi del turismo, dello svago e del tempo libero;

- L'individuazione dei caratteri principali delle modificazioni, espresse in altre discipline come la letteratura, le arti figurative, il cinema, la fotografia, la sociologia.

Sono allegati inoltre in maniera sintetica i materiali della ricerca svolta a New York presso l'NJIT (New Jersey Institute of Technology) per meglio riflettere sul diverso peso che i luoghi dello scambio e dell'interconnessione assumono in realtà diverse tra loro.

Nella dimensione europea infatti questi luoghi giocano un ruolo fondamentale nel distribuire le modalità diverse di consumo del territorio, determinate da un contesto denso di usi a più velocità legati a sistemi locali e globali spesso compresenti, a differenza del territorio nord americano dove l'interconnessione assume sempre più un carattere di tipo lineare quasi coincidente con la stessa distanza dello spostamento sul territorio, (spesso proprio in questi casi il luogo si dissolve nell'attraversamento).

La selezione di una breve antologia di progetti conclude la ricerca, riportando lo stato attuale della ricerca architettonica internazionale relativamente ai temi in oggetto.



1.
LOCALE - GLOBALE
paesaggi paralleli e luoghi dello scambio

La nuova metropoli, quella diffusa e pulviscolare, quella dimensionalmente indefinibile, quella veicolare e trasportista, per la prima volta da che città esiste, sconcerta ogni certezza in merito ad attese e pretese formali. Chi sa più dire, con certezza, che cosa oggi determina la fortuna urbana? Chi se la sente ancora e con sicurezza di affermare tutt'oggi il primato dell'architettura nella definizione dell'assetto formale della metropoli?

*Le tante case, sparse, autocostruite, spesso abusive, che costituiscono ciò che una volta - quando le categorie moderne erano ancora utilizzabili - veniva definito periferia, non valgono la forza di un sol viadotto nel segnare, definire e caratterizzare l'assetto formale di interi pezzi della città.**

1.1 Nuove forme d'uso per il territorio

In un Paese cresciuto tra la tradizione pasoliniana di un sostenuto *ottimismo della cultura* dove solo la conservazione dei valori della vita, della cultura, del lavoro, potevano reggere il confronto con le epoche migliori della storia; e la tradizione olivettiana di una piena *fiducia nella tecnica* che consegnava all'invenzione scientifica ed ai processi dell'industrializzazione la capacità di costruire un mondo perfettamente tecnologico per una città multiforme; si è caratterizzato, nell'ultimo ventennio, uno sviluppo senza progresso, un *moderno senza movimento*, tale da partorire una distinta polarità tra metropoli e città, tra tecnologia avanzata e sottosviluppo, tra consumismo capitalistico e miseria, rafforzata dal dopoguerra ad oggi da una cultura architettonica combattuta tra politica *stracittadina* e tradizione *strapaesana*. «Da un lato un moderno privato del suo carattere ideologico, sottrattosi ad ogni utopia movimentista e dall'altro un movimento sempre meno moderno, sempre meno sicuro dei valori formali espressi dalla Modernità»¹.

Tutto questo ha prodotto una netta distinzione tra aree a forte sviluppo metropolitano e sacche vastissime di territorio abbandonato (nel migliore dei casi sopravvissuto per parassitaria connivenza), a scapito di una dimensione periferica e minore altamente degradata, amplificando a dismisura il dissesto delle prime e lo squilibrio delle seconde, con un rilevante costo sociale in entrambe le situazioni.

Nell'ultimo trentennio inoltre i connotati della *diffusione* hanno raggiunto una dimensione tale da estendere i propri caratteri a tutto il paesaggio abitato, includendo nei propri confini le contraddizioni di una convivenza tra opposte differenziazioni

Gli anni settanta rappresentano in Italia, ma non solo in Italia, un punto di svolta: ha inizio in quegli anni un mutamento della struttura sociale si rende visibile una discontinuità tra la vecchia organizzazione sociale e la nuova che comincia a prendere forma. Intendo questo mutamento e questa discontinuità come una vera e propria catastrofe del vecchio ordinamento sociale, senza assegnare a questo termine alcuna accezione degenerativa o salvifica.

Quella che entra in crisi irreversibile è l'identità sociale dell'individuo contemporaneo. E questo perché sono entrati in crisi quei veicoli primari della socializzazione che erano il lavoro e la politica e che organizzavano ceti, gruppi, classi: blocchi sociali che annunciavano la costituzione di nuove volontà collettive che volevano trasformare il mondo. Questo assetto sociale comincia a non reggere più di fronte all'esplosione della crisi economica, alla trasformazione dei processi produttivi e alla caduta dell'agire politico tradizionale e delle sue forme di rappresentanza immutabili, totali, estranee all'emergere di un'individualismo di massa talmente diffuso che non ha precedenti storici. Individualismi in continuo contrasto tra loro, privi di visioni progettuali, restii a qualsiasi tentativo di solidarietà e di organizzazione, passivi di fronte ad ogni ideologia o utopia, insensibili alla vita collettiva e sociale. Siamo davanti alla negazione irriducibile dell'interesse generale e alla fine del progetto come dominio del presente e produzione del futuro.

Massimo Ilardi

(in "La rivoluzione spaziale di un popolo di diavoli" 1997).

Traffico sull'autostrada del Sole, 1962.



all'interno delle quali sono presenti, talvolta in maniera distinta, la *tradizione minore* e le *realità metropolitane avanzate*. «Il fenomeno è sempre esistito e sappiamo riconoscere gli stereotipi della campagna toscana, delle ville venete, e di molte forme di insediamento agricolo regionali. Ma le aggiunte e le reinterpretazioni mi sembra abbiano moltiplicato la gamma in una vera e propria fantasmagoria categoricamente diversa alla gerarchia urbanistica storica»².

Concentrazione e diffusione, pertanto, non sono più da intendersi come termini antitetici di una costruzione logica dai contorni chiusi, ma come articolazioni possibili di uno stesso scenario: il territorio ne esprime la sua contemporanea configurazione attraverso la compresenza di *paesaggi paralleli*, distinti e complementari, ma interni ad un unico scenario della modificazione che manifesta tutta la *complessità* e tutte le *contraddizioni* di tale integrazione.

È all'interno di queste considerazioni che si muovono alcune constatazioni relative ai diversi modi di *usare* il territorio: apparteniamo contemporaneamente a diverse realtà insediative, sfruttiamo l'ormai necessario beneficio della grande dimensione diffusa, ma allo stesso tempo preserviamo, spesso affettivamente, l'appartenenza ad una realtà ancora legata ai caratteri della tradizione, come scrive Carl Smitt in "Terra e Mare": «ogni volta che sotto la spinta di forze storiche o grazie alla liberazione di nuove energie, entrano nell'orizzonte della complessiva conoscenza dell'uomo nuovi territori e nuovi mari, mutano anche gli spazi dell'esistenza storica».

Tutto questo ci è possibile unicamente in virtù di un sostenuto sviluppo dei sistemi di comunicazione, sia quelle materiali di natura infrastrutturale che quelle smaterializzate dei

Dilatati i propri orizzonti insediativi, a seguito di un incremento d'uso più che per incremento demografico, che rimane a saldo zero dal momento che la deurbanizzazione è compensata dai "city users", il territorio periferico si rappresenta non solo nelle presenze ma anche nelle assenze, nelle grandi pause inesprese tra le cose in un paesaggio in cui il vuoto è largamente eccedente rispetto al pieno, secondo un'estetica oppositiva a quella dello spazio tradizionale della città storica caratterizzato dai rapporti ben temperati di pieni e vuoti. Un paesaggio discontinuo e permeabile dove il mito "on the road" del nomadismo metropolitano, del viaggiare attraversando, si moltiplica nelle sequenze di "Easy rider" e quelle di "Paris Texas" e nelle pagine di Allen Ginsberg dove la periferia è il luogo del ricorrente sogno americano tra ethos e consumo, tra desiderio e disincanto, tra individualità ed omologazione.
Lucio Altarelli,
(in "Gli spazi aperti della città diffusa" 1994)

Wayne Thiebaud, "Urban Freeways", 1979/80.



collegamenti via etere. Solo attraverso l'utilizzazione di questi flussi di spostamento possiamo pensare di passare, in poco tempo, da una condizione domestica *paesana* ad un ambiente sovrastrutturale *metropolitano*, da una velocità dello sviluppo all'altra, in un'unica realtà territoriale che le contiene entrambe.

«Alla base della difficoltà contemporanea di prefigurare i territori del proprio dominio rimane la molteplicità delle articolazioni e delle evoluzioni connesse alla *località* e alla *temporalità* degli eventi che la rappresentano»³.

Esistono dunque dei *luoghi di scambio* tra le diverse realtà compresenti? Esistono dei nodi dove è possibile interfacciare le diverse velocità? Esistono degli spazi all'interno dei quali poter tradurre le differenti espressioni dei modi d'uso del territorio? E se esistono, come necessariamente siamo portati a credere, quali sono i caratteri che ne definiscono l'identità? Quali sono i segni che ne rappresentano il senso? Quali sono gli elementi che ne caratterizzano le forme e quali i meccanismi che ne distinguono il funzionamento?

È da questi quesiti che nasce l'interesse per una attenzione particolare a questa condizione, anche in relazione alla constatazione del ruolo centrale che questi luoghi esprimono nella diffusione delle *realtà metropolitane*, un ruolo che potrebbe risultare determinante in una futura strategia di riorganizzazione territoriale.



Peter Alexander, Van Nuys, 1987.

Molte strutture del commerciale, del terziario, del tempo libero, della direzionalità, sono rintracciabili lungo le autostrade, gli assi attrezzati e le circonvallazioni, a ridosso degli svincoli. Alcune sorgono lungo le statali, altre sono localizzate in aree più decentrate, altre ancora trovano spazio in zone industriali. La loro centralità non consiste soltanto nelle funzioni di rango localizzate negli edifici, ma anche nel ruolo di attrazione sociale che essi esercitano. Lo spazio pubblico si trasforma ed in parte viene cooptato in questi nuovi luoghi centrali. È un tipo di spazio complementare diverso. I contenitori si organizzano lungo assi stradali e non realizzano una spazialità esterna ma sviluppano all'interno il tema dello spazio pubblico e rappresentativo. Spesso le nuove centralità si realizzano in luoghi ed edifici atipici, che esprimono cioè un rapporto labile, distaccato, di non necessità, tra sito ed edificazione, tra edificato e contesto. Grandi contenitori di funzioni urbane, come ospedali, depuratori, centri commerciali, fabbriche, centri sportivi, megadiscode, centri direzionali, sedi universitarie, che sembrano galleggiare nella marea della dispersione insediativa.

Mosè Ricci,
(in "Le immagini al futuro" 1996)

1.2 la centralità dei nodi di intersezione

Partendo dalle considerazioni già espresse, su uno sviluppo che



The "Motorway Canal" in Atlanta, Georgia.

ormai coinvolge simultaneamente tutte le realtà presenti sul territorio (sia quelle legate alla dimensione urbana sia quelle di carattere diffusivo), è possibile constatare come si siano del tutto dissolti gli originari confini tra le parti. Non siamo più in grado di definire i limiti delle diverse modalità d'uso del territorio. I luoghi dell'abitare, del lavoro, della mobilità, dello svago, non sono più riconoscibili con i caratteri che solo qualche decennio addietro li avevano contraddistinti.

Le opportunità di "navigare" velocemente nelle diverse realtà, che caratterizzano il ritmo della nostra esistenza, ci rende attori di una dimensione sempre maggiore, dilatando gli orizzonti del paesaggio, sia fisico che mentale, all'interno del quale si diluiscono fino a confondersi, le categorie storiche consegnateci dalla modernità.

Centro-periferia, città-campagna, monumento-tessuto, non sono più contrappunti distintivi dell'artificio umano, ma si intrecciano, si sovrappongono, si sostituiscono a vicenda, determinando quella condizione apparentemente caotica che si presenta con la complessità contemporanea. «Stanno cambiando le forme delle città e le forme di vita di chi le abita. Ma i rapporti tra il mutamento delle morfologie fisiche e sociali appaiono problematici, e inducono a una grande cautela nel ricostruire nuove sintesi interpretative»⁴.

Progressivamente, nella esplosione provocata dagli esiti di questa trasformazione, le infrastrutture assumono una funzione destabilizzatrice del territorio, restituendo un *altro ordine* che si sovrappone all'esistente.

All'interno di questa rete risulta centrale per il ridisegno dei riferimenti dimensionali, il ruolo svolto dai nodi di intersezione tra le diverse grandezze scalari. In particolare acquistano una



Un ipermercato alla periferia di Roma.

rilevanza determinante quelle connessioni caratterizzate dallo scambio della mobilità veicolare cresciuta proporzionalmente con lo sviluppo frenetico dei mezzi di trasporto privato. Il nuovo sistema di misura spazio-temporale sembra ormai definitivamente coincidere con la localizzazione dei nuovi luoghi di scambio tra le percorrenze territoriali e le realtà ad esse connesse. È in questa condizione che è possibile considerare come nuova centralità l'infrastrutturazione dei nodi tra ambiti locali e sviluppo globale.

Centralità intese come luoghi di attrazione, come nuovi spazi di riferimento per il territorio e la città, così come lo sono stati, e per certi versi lo sono ancora, i centri storici urbani. La differenza, consiste sostanzialmente, nelle forme con le quali si esprimono queste nuove centralità: nella città storica e ancora in quella consolidata, i luoghi dello spazio pubblico rappresentavano un ordine nella figura complessiva dell'abitato, all'interno del quale i diversi attori sociali potevano riconoscere una identità rappresentativa del processo che li aveva formati; nel caso di queste nuove agglomerazioni non esiste una forma dell'insediamento rappresentativa dei comportamenti che in esso vi si svolgono nè tantomeno sono riconoscibili i codici di appartenenza delle diverse figure alle azioni che singolarmente ogni individuo vi svolge. «È nell'anonimato del *nonluogo* che si prova in solitudine la comunanza dei destini umani»⁵.

La centralità nelle città storiche è il risultato di una lenta sedimentazione di tracce e di testimonianze frutto di una trasformazione collettiva dello spazio e delle forme di relazione tra l'abitare e lo stare insieme; nella metropoli contemporanea quella stessa centralità si è del tutto disintegrata proprio a partire da una mancanza di corrispondenza identitaria tra i luoghi e

Molti segnali inducono a pensare che nella città diffusa i nuovi luoghi della centralità sono collegati alle infrastrutture di comunicazione.

Molte attività terziarie hanno lasciato la città per distribuirsi lungo i grandi assi di comunicazione (si pensi all'asse attrezzato Pescara-Chieti o al tratto dell'Adriatica tra Osimo e Ancona). Centri commerciali, discoteche, fabbriche con locali espositivi, stazioni di servizio e parchi gioco producono una sequenza spaziale dinamica, realizzando una sorta di mall scorrevole (da percorrere a piedi per brevi tratti, in auto per raggiungere i tratti più distanti o in velocità per una rapida rassegna dell'offerta). Lungo il mall una pluralità di occasioni e di opportunità di scelta.

Rosario Pavia

(in "Figure e luoghi della città diffusa" 1997)

Gli antichi spazi pubblici, saldamente ancorati allo Stato e alle sue istituzioni, sono crollati. La città era la sede di questi poteri che si assumevano il compito di definire gli spazi e i tempi dentro i quali si doveva muovere il singolo. In questo modo fissavano per sempre il dove e il quando si doveva lavorare, fare politica, stabilire relazioni e gerarchie sociali. La metropoli contemporanea è invece il luogo dove matura una nuova fase che conduce fuori dai limiti della città segnando rispetto ad essa una radicale rottura. La dimensione di questa cesura deve essere colta nell'emergere di una nuova figura sociale metropolitana che vive attivamente il declino della società del lavoro e il passaggio alla produzione postfordista che ha scompaginato in profondità i meccanismi della rappresentanza politica. È una figura conflittuale, che trasforma la metropoli in una polveriera sempre sul punto di esplodere. Conflitti su interessi immediati, immediatamente vissuti, materialmente presenti. È una figura nomade, erratica, che non abita più la metropoli e che rifiuta le identificazioni collettive. È infine, una figura sociale concreta, non solo soggetto formale di diritti, che si appropria di merci e che impone, sopra ogni altra domanda la sua richiesta di libertà: libertà di muoversi, di arricchirsi, di consumare. Nel suo proprio ed esclusivo materiale interesse. È un evento di superficie, appartiene alla superficie del mondo. E la superficie del mondo è fatta di non luoghi: ipermercati, discoteche, autogrill, raccordi autostradali, sale d'attesa delle stazioni e degli aeroporti, catene alberghiere, stadi.

Massimo Ilardi,

(in "I nuovi territori dello spazio pubblico" 1996")



Olivo Barbieri, "Dall'autostrada", 1997.



Olivo Barbieri, "Dall'autostrada", 1997.

l'agire individuale di ogni soggetto che la abita. Si inverte il rapporto con i luoghi non più definiti da una storia comune, non più riferimento delle relazioni collettive, ma espressione del dominio individuale all'interno del quale esercitare il proprio diritto al consumo, la libertà di muoversi, la opportunità di costruire *in solitudine* le relazioni con l'intorno⁶.

Tutto questo esprime termini spaziali diversi da quelli codificati nello spazio pubblico classico, ed è in questi termini che si manifestano le forme delle nuove centralità urbane e territoriali.

I nuovi luoghi del divertimento, dello svago, del consumo, unitamente a quelli della produzione, dei servizi, delle attrezzature, si sono svincolati dall'ordine di relazioni che teneva insieme la città ed a partire dalla opportunità offerta dallo sviluppo della mobilità privata si sono dislocati seguendo nuove regole, incuranti della misura urbana ed unicamente funzione di una maggiore accessibilità. Le aree di scambio intorno alle intersezioni delle grandi comunicazioni stradali sul territorio, forniscono pertanto valide ragioni alla localizzazione di queste attività, esprimendo una vocazione di rilievo nell'attrarre le nuove forme di insediamento.

Quello che in origine doveva essere una semplice connessione tra la rete di comunicazione territoriale e le realtà locali è diventato sempre più il centro delle attenzioni e degli interessi per lo sviluppo contemporaneo, modificando del tutto gli esiti inizialmente ipotizzati. Queste considerazioni ci inducono a pensare che la complessità di questi spazi sia dovuta, in gran parte, proprio all'originaria mancanza di attenzione alle previsioni di un tale sviluppo. Questi luoghi - nonluoghi sembrano oggi prevalere in una società che è pronta a scommettere su una nuova configurazione dello spazio fondato

sulla loro struttura, essi sono infatti oggetto di una sorprendente attenzione sul piano economico che li connota come luoghi di una inverosimile ricchezza e al tempo stesso pensati e progettati per contraddire ogni storica condizione dell'aggregazione sociale: «... in essi la gente si incrocia senza incontrarsi, con essi si celebra il trionfo dello sradicamento da ogni identità storico-territoriale»⁷.

Questa è, in potenza, la ricchezza dell'esperienza contemporanea che non a caso viene connessa all'idea del viaggio, del transito: essere liberati dall'appartenenza ad un luogo, per vivere trasversali ed oblique esperienze nella pluralità di non luoghi, nell'intermittenza delle reti. In realtà con grande contraddizione, questa crescita di opportunità si attua attraverso una riduzione di fatto della esperienza conoscitiva, ridotta per i processi di omologazione e semplificazione richiesti dalla circolazione delle merci. Questo fenomeno riguarda naturalmente anche l'architettura come merce: una volta che le sia sottratto il compito di rappresentare il modo di insediarsi di una comunità - appunto perché non più collettiva, ma somma di individui che appartengono a più entità - nella società attuale resta all'architettura il ruolo della spettacolarizzazione, in senso anche pubblicitario, di particolari eventi urbani.
Giuseppe Barbieri,
(in "Il progetto del meraviglioso e del molteplice" 1994)

3.1 lo spazio delle relazioni, tra le connessioni di rete e le realtà locali

Riferendosi alla scala territoriale ed analizzando alcuni aspetti particolari relativi alla localizzazione dei nodi di scambio, si nota subito come questi siano spesso esterni alla città consolidata (a meno di rare eccezioni determinate da particolari condizioni orografiche) e collocati ad una distanza media di 3-6 chilometri dai centri abitati (la dimensione varia in funzione della grandezza e della forma dei centri interessati).

La distribuzione delle connessioni non è funzione della configurazione degli insediamenti (se non in rari casi) ma appartiene alla logica stessa della infrastruttura, legata sostanzialmente ai problemi di distribuzione della rete territoriale alla quale, di solito, si adeguano anche i sistemi di comunicazione locale.

La scelta della localizzazione determina meccanismi di attrazione per molti dei soggetti legati alle attività di produzione le quali a loro volta condizionano la riorganizzazione dei sistemi locali consolidati, innescando processi di trasformazione che interessano anche le realtà più propriamente residenziali⁸.

I processi all'opera sono in gran parte invisibili, e i pochi segni che depositano sul suolo ben poco lasciano trasparire delle radicali trasformazioni in corso. Tuttavia l'osservazione attenta di alcuni spazi associati alle reti infrastrutturali - in particolare quelle legate alla mobilità - aiuta a cogliere il senso del mutamento, almeno nei suoi aspetti più evidenti di rimescolamento delle forme di esperienza della città e di decontestualizzazione di quelle ereditate dal passato.

Negli spazi associati alla rete si scontrano due mondi in conflitto. L'uno assoggettato all'imperativo di funzionalità dell'infrastruttura e necessariamente orientato alla omogeneità e alla isotopia delle condizioni d'uso. L'altro afferma la irriducibilità dei contesti locali alle logiche di rete, tanto quanto la misura del finito e il riconoscimento della qualità specifica si oppongono al non-finito e al neutro che caratterizza l'infrastruttura.

Spesso l'esito del conflitto si scarica all'esterno delle infrastrutture, in spazi che diventano terrains vagues, frammenti residuali espulsi dalla ferrea logica autistica di produzione del servizio. Altre volte negli spazi interstiziali di tramite tra l'infrastruttura e la città interferiscono i reciproci principi organizzativi, generando combinazioni inattese di forme e di pratiche d'uso.

Alberto Clementi,
(in "Infrastrutture, l'ambiguo impero delle reti" 1997)

Svincolo autostradale presso Dusseldorf.



Autostrada sopraelevata nei pressi di Marsiglia.



Tutto questo genera una crescente appetibilità di vaste aree intorno ai nodi, per le quali si moltiplica l'originario interesse determinato dalla maggiore accessibilità.

Per quanto riguarda la città in genere, gli insediamenti locali si trovano costretti a subire la dislocazione dei luoghi di scambio adeguando talvolta il proprio sviluppo, e modificando gli originari assetti connettivi.

Questo risultato è tanto maggiore quanto più ridotta risulta la distanza dai centri abitati e viceversa.

Spesso, infatti, i nodi diventano nuovi poli di connessione della viabilità locale. Esemplicative in questo senso sono le indicazioni della segnaletica urbana in uscita dalle città, nel sottolineare come uno dei maggiori punti di riferimento territoriale siano le direzioni relative alle localizzazioni degli accessi autostradali o comunque di percorrenza veloce.

Una considerazione rilevante va fatta proprio in virtù di queste constatazioni; questi luoghi infatti si configurano come *nuove porte di accesso*, intese non come porte alle varie città, ma al contrario come *chiavi di accesso* al sistema urbano dinamico di grandezza superiore: un sistema composto dalle infrastrutture in genere ma soprattutto dalle porte di accesso ad esso, con i relativi spazi di servizio, che permettono la comunicazione tra il dentro e il fuori dei due sistemi.

Da una parte la città dinamica linearmente diffusa lungo la rete, omogenea e riconoscibile; dall'altra le singole realtà locali ad essa legate dalle intersezioni e dai sistemi di scambio.

In alcune particolari condizioni le porte di accesso sono localizzate all'interno dei centri urbani, in questi casi il sistema dinamico superiore si sovrappone letteralmente alla distribuzione locale, generando talvolta ostruzioni e divisioni

dovute alla scala maggiore di riferimento sia fisica che distributiva.

Alcune città infatti presentano particolari scenari sovradimensionati dovuti in particolare alla presenza dei fasci infrastrutturali che le attraversano, determinandone la forma e gli usi⁹.

Solitamente non esistono relazioni con il sito, intese come caratterizzazioni determinate dal contesto e quindi differenziate di volta in volta nelle diverse collocazioni territoriali.

Gli elementi riconoscibili che costituiscono il nodo sono anch'essi appartenenti unicamente alla logica dell'infrastruttura e alle funzioni della rete, eludendo legami con i luoghi e con gli insediamenti che intercettano. Non esprimono nessuna delle identità che incontrano.

I caselli, i servizi, le aree di parcheggio, i centri d'informazione, i piazzali e gli svincoli di connessione con la viabilità locale, disegnano sempre lo stesso scenario, legato unicamente alle logiche della mobilità e all'ingegneria trasportista. Questo sembra abbastanza scontato soprattutto in virtù delle caratteristiche tecniche dei manufatti interessati.

Sembra invece meno scontato il paesaggio che si estende tra lo snodo e la città e comunque quello più direttamente influenzato dalla dislocazione della connessione rispetto alla rete. Le modificazioni che queste aree presentano, sono sempre più omologate tra loro, quanto più si considera l'area prossima allo svincolo di connessione, a conferma dell'attrazione di attività analoghe e di servizi che, al di là della localizzazione geografica, sfruttano unicamente la maggiore accessibilità alla rete. È qui che si dislocano i nuovi spazi *onnivori* della città contemporanea.



"The Starck", nodo stradale a Los Angeles.



Svincolo presso Santa Monica, Los Angeles.



Svincolo presso San Bernardino, Los Angeles.

Grandi spazi onnivori. Incontrarli è sempre più frequente; non usarli sempre più difficile.

Sono grandi manufatti onnivori che aspirano a risucchiare ogni attività di consumo, ogni forma di tempo libero: centri commerciali integrati, centri polisportivi e ricreativi, contenitori per spettacoli e tempo libero, grandi edifici turistico ricettivi, complessi ricreativi multisala e altri grandi edifici che sommano molte di queste prestazioni.

Il loro irrompere puntiforme nei territori a bassa densità edilizia che circondano le città europee ha richiamato negli ultimi anni l'attenzione di urbanisti e sociologi, che hanno evidenziato quattro tratti distintivi in questi grandi contenitori spesso isolati e sempre introversi. Innanzi tutto l'ampia e unitaria dimensione del contenitore; in secondo luogo, gli eccentrici e atipici criteri di localizzazione (che come ha sottolineato Arturo Lanzani rispondono soprattutto a due requisiti: l'accessibilità automobilistica e la posizione competitiva del mercato delle attività ludico commerciali); poi la logica specialistica ed insieme tollerante di funzionamento; ed infine la natura giuridicamente ibrida di questi grandi interni, che seppur di proprietà e gestione privata tendono ad ospitare comportamenti tipici dello spazio pubblico urbano.

Stefano Boeri,

(in "Luoghi in sequenza" 1997)

Un'ultima considerazione va fatta relativamente ai meccanismi di trasformazione indotti nella città dalla presenza di aree a forte concentrazione di accessibilità. Quanto più sostenuto risulta il trasferimento di attività verso queste aree tanto più grandi saranno le modificazioni sull'esistente, in particolare per quanto riguarda la dismissione, nelle parti ormai consolidate, dei centri abitati che si offrono pertanto alla città come nuove occasioni di progetto urbano. «I nuovi territori dello spazio pubblico sono - e probabilmente saranno - sempre più configurati dal potere delle reti e sempre meno dalle appartenenze alla propria terra. E dunque la nuova urbanistica dovrà rivolgersi a chi abita nelle reti così come quella del passato si era fatta carico soprattutto di chi abita i luoghi»¹¹.

Veduta aerea del cantiere
del Boulevard Peripherique a Parigi, 1969.



1.4 nuove opportunità per il progetto

Nonostante le modificazioni innescate dagli sviluppi infrastrutturali siano di notevole rilevanza, particolarmente nei punti di contatto tra territorio ed insediamenti, difficilmente la progettazione e la loro realizzazione tengono sufficientemente in considerazione gli esiti che da queste possono scaturire.

Molto spesso sono progetti chiusi che non dialogano con il territorio che attraversano, se non per ragioni di natura tecnico-connettiva con la viabilità di tipo locale¹².

Tutto viene definito in termini trasportistici in senso stretto, configurandosi come vere e proprie *enclave* circoscritte alla razionalizzazione della mobilità veicolare di merci e persone.

Tuttavia la realizzazione dei nuovi assetti infrastrutturali, come si

faceva notare in precedenza, genera meccanismi che vanno molto al di là dei loro più immediati intorno, fino ad interessare gli equilibri consolidati delle aree urbane attraversate.

Difficilmente infatti si programmano con un progetto le modalità per i nuovi insediamenti che comunque in queste aree si dispongono, creando situazioni caotiche non normate e che finiscono per utilizzare in maniera scriteriata anche quelle positive opportunità offerte dalle nuove localizzazioni.

Insedimenti produttivi, centri di servizi e talvolta vere e proprie porzioni di città, si addensano intorno ai nodi di connessione delle infrastrutture, privi di alcuna regola, attratti unicamente dalla maggiore accessibilità e dalla disponibilità di aree libere economicamente molto appetibili¹³.

Sembra invece di grande importanza l'opportunità offerta al progetto per la definizione di queste aree, anche l'integrazione tra i nuovi sistemi di comunicazione e le tradizioni insediative locali, vengono spesso disattese per le difficoltà congenite, per l'inadeguatezza delle strumentazioni urbanistiche a governare esiti molto complessi, il cui riverbero penetra all'interno dei centri abitati sconvolgendone gli originari equilibri.

Una nuova domanda di progettazione potrebbe invece indurre a riflettere sugli habitat di queste nuove aree, con una maggiore attenzione alle pratiche innovative poste in gioco (costruzione di città delle merci, nuove agglomerazioni abitative, intorno ai nodi di interscambio con le grandi linee di comunicazione)

Si tratta di non limitare queste opportunità unicamente alle risorse funzionali misurabili in termini di efficienza, ma di utilizzarle come *nuovi spazi da abitare* in senso stretto.

Un'ultima considerazione, ma non per questo meno importante, va fatta in relazione alle modificazioni del paesaggio. Questo

Nell'epoca attuale contrassegnata dalla perdita del centro. Il progetto abbandona l'ideale della ri-presentatio, della ri-presentazione, per trasformarsi in costruzione ex novo, pura invenzione sperimentale di un linguaggio formale aperto, o anche in indagine dell'ignoto. Non di ciò che, una volta conosciuto, può essere di nuovo "presentato", ma interrogazione difficile e problematica su ciò che non è ancora stato definito: si tratti dell'inconscio, del sogno o di associazioni fortuite che, nella loro imprevedibilità, possono illuminare frammentariamente quanto non si conosce. Non esiste più natura che, una volta conosciuta, possiamo riconoscere: un passato storico o mitico che, trovate le radici, possiamo ricordare; una realtà che, una volta certificata, possiamo riprodurre. Lo spazio ha smesso così irrevocabilmente di essere Scena, luogo di rappresentazione, per trasformarsi in spazio virtuale di sperimentazione, innovazione incessante, di produzione-consumo di esperienze sensibili.
Giacomo Marramao,
(in "Appartenenza e atopicità" 1994)

Autostrada sopraelevata nei pressi di Marsiglia.



La relazione tra l'abitare come «arte dell'interno» e la città come «paesaggio che scorre» è ormai fragile, problematica. Interno ed esterno di un edificio appaiono ormai due entità separate, fruite secondo circostanze diverse.

Le «figure dell'edilizia» non sono più in grado di controllare il paesaggio, né di rendere confortevoli gli interni. Perdiamo sempre più il controllo sulla scala intermedia, sull'urban design. Della città storica spesso rimpiangiamo quella corrispondenza tra spazio fisico e codici di comportamento sociale che fondava la condizione della città come «luogo comune». Nella nostalgia di questa condizione, una delle pretese dell'urbanistica moderna è stata quella di fare dell'ingegneria sociale attraverso la forma urbana, di trasformare la connessione in gerarchia, la prossimità in interdipendenza, la coabitazione in unità di vicinato. Ma il diagramma delle relazioni sociali mal si adatta a essere trasformato in forma fisica, e viceversa.

Cino Zucchi,
(in "Enclave, la città delle minoranze" 1997)

I poderosi cambiamenti tecnico-economici avvenuti in epoca recente stanno riconsegnando alle città grandi manufatti, o addirittura grandi aree dismesse o sottoutilizzate. Il problema del riuso di queste notevoli quantità edilizie (spesso destinate ad insediamenti abitativi) costringe gli architetti a nuove e complesse sperimentazioni spaziali, nel tentativo di trasformare le ex macchine per produrre in "machines à habiter" radicalmente nuove non soltanto dal punto di vista tipologico, ma anche e soprattutto da quello di un azzeramento dell'esperienza dell'abitare intesa in senso canonico. D'altra parte negli ultimi anni il problema della preservazione dell'ambiente sembra essere stata la questione intorno a cui si sono concentrate le maggiori attenzioni sociali e politiche, queste ultime spesso alla ricerca di un facile consenso.

Aldo Aymonino,
(in "Abitazione "Wherever I lay my hat
that's my home" 1997)

infatti (come suggerisce Janez Kozelj in "Architettura come paradigma") si presenta come una delle più importanti categorie d'uso del territorio, rispetto alla quale si verificano trasformazioni sostanziali, sia sotto l'aspetto fisico-naturale che sotto il profilo più squisitamente estetico dell'immagine che muta scena al variare dei punti di vista.

Martoriato dalle infrastrutture che lo attraversano con dichiarata indifferenza alle forme e ai significati che lo hanno costruito, il paesaggio ha ormai modificato le modalità del suo mostrarsi in ragione delle nuove velocità con le quali si percorre il territorio o si realizzano i nuovi insediamenti¹⁴.

Anche per questi aspetti la trasformazione lascia un segno indelebile nel suo passaggio, annullando del tutto l'antico senso delle strutture preesistenti che si restituiscono così al territorio per i nuovi usi, per nuove opportunità su come pensare una possibile ricostruzione dell'immagine ambientale.

NOTE

* Paolo Desideri, "Il progetto come antologia di problemi" in "Paesaggi metropolitani. architetture infrastrutturali" volume n° 7 della ricerca triennale per il mezzogiorno "Il corridoio Adriatico" - ed. Argos, Roma 1995.

¹ Paolo Desideri in "Moderno senza movimento" edito dalla Clear, Roma 1994

² Antonino Terranova "Elaborazione della metropoli (come mito o come lutto)" in Edilizia Popolare n°218, nov/dic 1991. Vedremo in seguito come uno degli stereotipi indicati da Terranova sia presente proprio in Abruzzo, molto ben descritto da Agostino Renna nel suo "L'illusione e i cristalli" dove si delineano i caratteri di quella vasta campagna urbanizzata che costituirà successivamente la struttura intorno alla quale si consoliderà la diffusione urbana oggi così evidente.

³ Massimo Ilardi in "La città senza luoghi" edito da costa & nolan, Genova 1990.

⁴ Alberto Clementi, "L'infrastruttura, l'ambiguo impero delle reti" in "Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico" a cura di Paolo Desideri e Massimo Ilardi edito dalla costa & nolan nel 1997.

⁵ «Se un luogo può definirsi come identitario, storico, relazionale, uno spazio che non può definirsi ne identitario ne storico ne relazionale, definirà un *nonluogo*» Marc Augé, "Nonluoghi", ed. elèuthera Milano 1993.

⁶ C'è da aggiungere in proposito, come fa notare Marc Augé nel suo "Nonluoghi" citato in precedenza, oltre all'importanza che assume l'analisi dell'individuo nella comprensione dei comportamenti sociali, soprattutto l'importanza che assumono gli spazi di relazione nei quali essi esprimono il proprio dominio attraverso l'agire di ogni singolo.

⁷ Paolo Desideri "Senza luogo. A procedere" in "La città senza luoghi. Individuo, conflitto consumo nella metropoli" edito da costa & nolan, Genova 1990, 2° Edizione.

⁸ Si pensi ad esempio alla dismissione provocata dallo spostamento di attività produttive che prima interessavano aree cruciali della sviluppo urbano e che oggi si rendono libere per una nuova utilizzazione. Localizzate solitamente nella periferia ormai consolidata, queste aree spesso diventano occasione di speculazioni edilizie che unitamente alla cessione di alcuni servizi offrono soprattutto nuovi spazi residenziali.

⁹ Emblematico sembra essere il caso di Geneva, ad esempio, o di tutte quelle città dove particolari condizioni orografiche o di sviluppo storico urbano hanno determinato il passaggio delle infrastrutture al proprio interno generando la sovrapposizione del sistema di collegamenti territoriali direttamente con la realtà urbana.

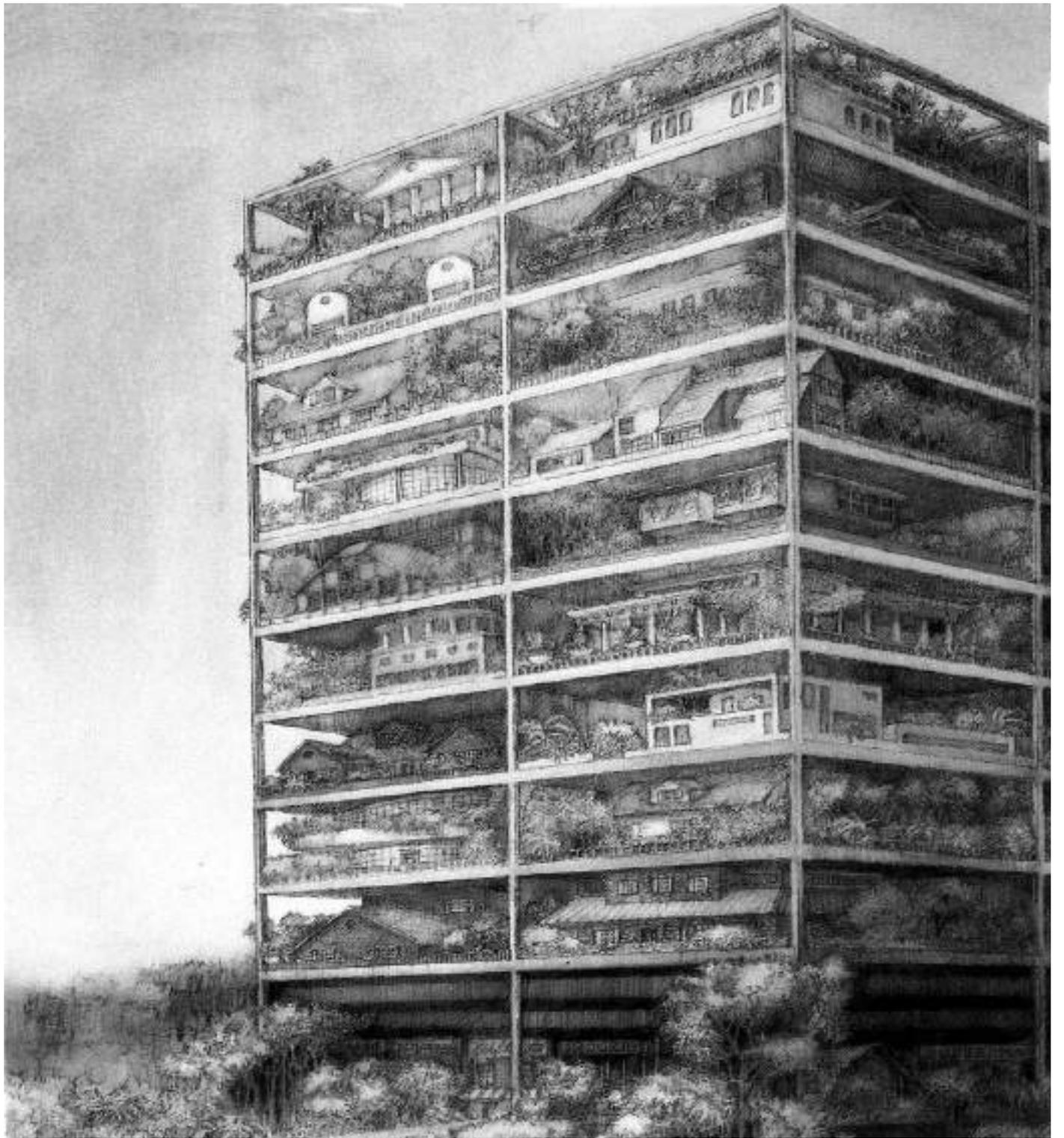
¹⁰ La progettazione e la realizzazione di questi spazi è infatti affidata alle società di gestione della rete autostradale che, provviste di loro uffici tecnici, perseguono il fine di standardizzare al massimo gli elementi funzionali lungo la rete per poterne meglio controllare la gestione, la manutenzione e gli eventuali ulteriori sviluppi.

¹¹ Alberto Clementi, op. cit

¹² In particolar modo per quanto riguarda l'autostrada ci troviamo in presenza di una vera e propria enclave completamente introiettata, una sorta di lungo spazio lineare autosufficiente ed omologato nelle forme e nelle azioni, che si chiude del tutto nel momento in cui si apre alla città.

¹³ Si innescano in questi casi dei veri e propri nuovi meccanismi di rendita a partire dalla centralità dei nodi di intersezione autostradale. Si pensi per esempio alle offerte di aree in queste zone che riportano in grassetto la vicinanza all'uscita autostradale come opportunità in più offerta dall'area stessa.

¹⁴ Se solo proviamo ad immaginare i cambiamenti dovuti alle nuove velocità dei mezzi di comunicazione auto, treno, e a quanto queste hanno modificato del tutto l'immagine che invece ci è stata consegnata di un paesaggio fatto per punti di vista preferenziali, immutabili nel loro circoscrivere scene ben distinte e selezionate del nostro territorio.



2. LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' VEICOLARE E LE TRASFORMAZIONI DEL PAESAGGIO IN ITALIA

Site , High-rise of homes, 1981

*«In questi ultimi decenni l'accessibilità generalizzata con la motorizzazione privata e con la forte densità stradale, ha profondamente influito sull'organizzazione del territorio: ha modificato e reso elastici i criteri di localizzazione degli insediamenti residenziali e industriali, liberando questi ultimi dalla vicinanza delle ferrovie; ha reso possibili spostamenti agevoli tra luogo di residenza, luoghi di lavoro e servizi, espandendo la città fino a costruire vaste aree metropolitane; ha inserito nei circuiti economici aree a lungo tempo emarginate. L'uso dell'automobile ha poi favorito la formazione di modelli di comportamento sociale e dei modi d'impiego del tempo libero» **

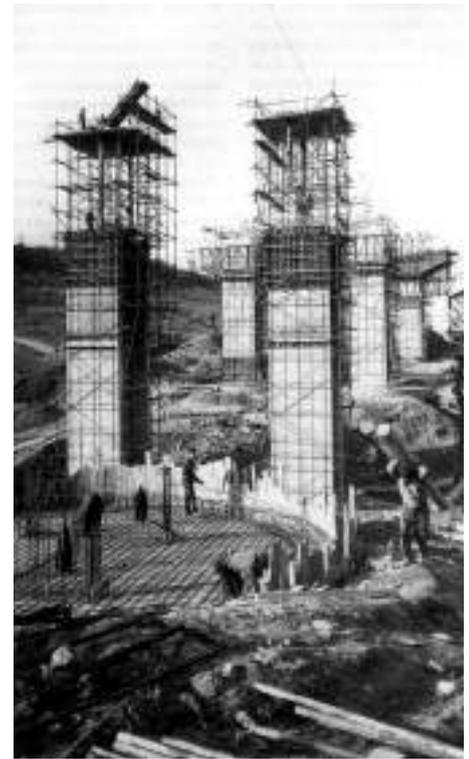
2.1 mobilità e territorio nell'Italia della ricostruzione

Nel complesso meccanismo di infrastrutturazione del territorio una componente nevralgica dello sviluppo, almeno in questa seconda metà del secolo ed in particolare per i paesi europei, è stata la costruzione di strade: ovvero in assoluto la più importante nel soddisfare, spesso con difficoltà, i bisogni di mobilità necessari alla crescita economica.

In Italia «i trasporti rappresentano oggi il 6% del valore aggiunto dell'economia nazionale e, in base agli studi più aggiornati, si prevede una crescita del movimento di persone e merci superiore al 60% nel giro dei prossimi quindici anni»¹. Risulta pertanto considerevole, a partire dai dati forniti in questi ultimi anni, la centralità del ruolo svolto dalla infrastrutturazione stradale nazionale che colloca proprio nella rete autostradale il proprio punto di maggiore forza.

Queste considerazioni trovano riscontro in una politica di sviluppo che fonda le sue radici nel primo decennio postbellico, durante il quale la rinascita del paese pone come cardine la ricostruzione delle principali arterie distrutte, a partire dalle quali sarà possibile riassetare gradualmente la ripresa economica. Insieme alla realizzazione della nuova rete dei trasporti e contrariamente a quanto già avvenuto nei principali stati europei nella prima metà del secolo, si sviluppa la nascente industria automobilistica nazionale che proprio dal 1956 assume una crescita di tipo esponenziale.

Progressivamente quindi lo sviluppo del sistema infrastrutturale favorisce la crescita globale dei trasporti, accordando la preferenza al mezzo individuale, anche in ragione della maggiore libertà di movimento consentita. Questa nuova forma



Viadotto "Baccherai" in costruzione, zona di Firenze 1958.

L'Italia uscita dal secondo conflitto mondiale era un paese prostrato, sotto tutti i punti di vista: le principali infrastrutture erano state distrutte, la popolazione aveva il problema della sopravvivenza, le finanze pubbliche erano allo stremo.

Occorreva non solo ricostruire, ma anche dotare il Paese di quelle nuove infrastrutture, che avrebbero agevolato uno sviluppo economico, prima sconosciuto ma adesso reso possibile dai nuovi equilibri internazionali, che si andavano delineando. Le risorse statali però non erano assolutamente adeguate né ad avviare la ricostruzione, né a dotare il paese di un nuovo sistema infrastrutturale. È in tale contesto che si elabora il modello organizzativo di Autostrade, grazie al quale sarà possibile avviare la realizzazione di quelle grandi opere infrastrutturali che nel tempo costituiranno la struttura territoriale sulla quale fondare le nuove politiche di sviluppo.

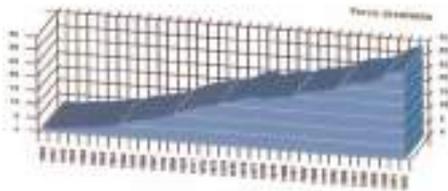
Giancarlo Elia Valori,
(in "Quarant'anni di autostrade italiane" 1997)



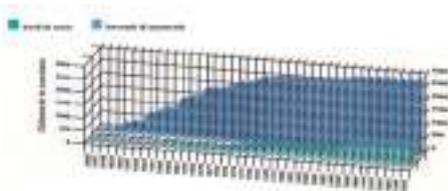
L'autostrada del Sole tra Milano e Bologna, 1956

Nel 1910 sono in circolazione in tutta Italia 7000 automobili, 200 autocarri, e 500 autobus. Nel 1938, massimo prebellico, in Italia non si raggiungono le 300000 unità contro i 2 milioni della Gran Bretagna e i 25 milioni degli Stati Uniti. Lentamente i servizi automobilistici pubblici avviano nelle campagne una prima rivoluzione della mobilità, affiancando o sostituendo le ferrovie locali come mezzo di trasporto più capillare e flessibile. Dopo la parentesi della seconda guerra mondiale, solo nel 1950 la circolazione automobilistica ritorna al livello, per altro molto basso, del 1938. La soglia di un milione di auto in circolazione viene raggiunta nel 1956, ma da allora lo sviluppo assume ritmi frenetici.

Roberto Mainardi,
(in "Lo sviluppo delle comunicazioni", 1996)



Parco veicoli circolante: incremento dal 1966 al 1992.



Estensione della rete autostrade

di *progresso economico* genera comunque costi notevoli in particolar modo per la natura del nostro paesaggio e dell'ambiente che lo subisce, soprattutto in quelle aree dove si concentrano maggiormente gli insediamenti sia produttivi che residenziali. «Quest'ultimo problema è reso particolarmente grave dal fatto che, grazie alla elevata flessibilità del mezzo automobilistico, la dispersione delle aree industriali ha raggiunto una dimensione tale per cui nessun altro mezzo di trasporto potrebbe offrire i medesimi vantaggi con un costo ambientale inferiore»².

L'evoluzione della rete stradale e la successiva crescita dei mezzi di trasporto privato trovano pertanto il loro limite maggiore nel successo del proprio sviluppo, rendendo sempre più irrinunciabili le scelte che lo hanno determinato.

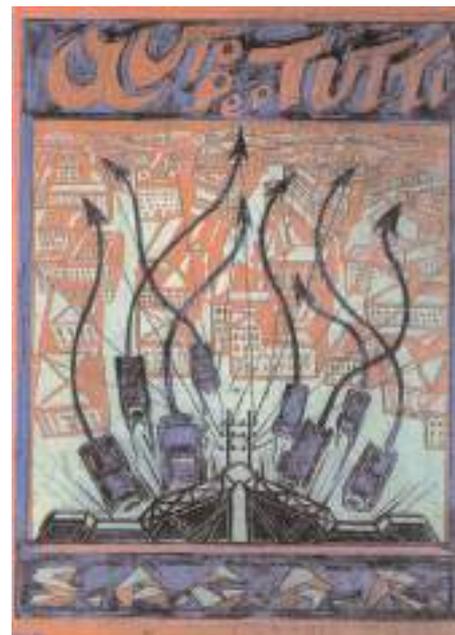
Esiste dunque una diretta relazione tra l'attuale forma del territorio ed il fenomeno dei traffici stradali ed è possibile affermare che la crisi del trasporto pubblico, sia di merci che di persone è dovuto oltre che ad una politica economica di incentivazione verso la motorizzazione di tipo individuale (ancora oggi insistentemente perseguita), alla caoticità con la quale si sono andati sviluppando i meccanismi di crescita degli insediamenti urbani e la conseguente distribuzione dei servizi sul territorio.

Si sostiene oggi, da più parti, che essendo passata alla sfera della motorizzazione privata un'ampia fascia di lavoratori dell'industria, sarebbe ingiusto oltre che concretamente difficoltoso impedire a questa fascia di nuovi utenti l'uso dell'automobile³.

Nel suo difficile rapporto con il territorio, l'automobile ci restituisce una forma diversa e mutevole della composizione

delle singole parti che lo compongono «combinazione originale di spazi, assai diversi ed in evoluzione ... ne deriva che l'immagine corrente di un *contenitore* (la città) sempre in espansione, che riceve un *contenuto* (le automobili) deve essere abbandonata. L'automobile estende lo spazio urbano, lo scompone e lo ricompone in forme inedite che sono in stretta relazione con il corredo tecnico e l'uso stesso dell'automobile»⁴. Anche se le decisioni relativamente alla costruzione dei percorsi restano di dominio politico, le auto tracciano da sole i propri itinerari disegnando il *territorio che cambia*. Troppo spesso le scelte che favoriscono un auspicato adattamento delle auto all'uso del territorio non sono più convincenti di quelle che in qualche modo finiscono per adattare il territorio alle auto.

Il sistema autostradale realizzato come struttura portante allo sviluppo e la diffusione della motorizzazione privata espressa come esito conclusivo della ripresa economica, hanno avuto l'effetto di accelerare il ritmo della crescita, attivando e diffondendo sul territorio i nuovi processi produttivi, sociali ed istituzionali, contribuendo fattivamente a realizzare il nuovo volto del paese nel segno della modernizzazione e del passaggio ad una società di tipo industriale.



Giacomo Balla "Auto per tutti", manifesto del 1920

La città ha impugnato il volante o, se si vuole, l'automobile ha ridisegnato la città. In una situazione del genere ci sono molti inconvenienti, compensati da reali vantaggi che, soprattutto in questi ultimi decenni, sono stati attenuati dal processo di adattamento continuo delle città nei confronti dell'automobile.

Possiamo affermare che la città e l'automobile si sono riconciliate definitivamente? Divise tra il segno di un'urbanizzazione tranquilla e l'incubo di un futuro apocalittico, le tendenze odierne lasciano intravedere per domani una città molto diversa da quella che noi continuiamo a prediligere.

Gabriel Dupuy,
(in "Automobile e città" 1997)

2.2 dall'«immagine del paesaggio» al «territorio che cambia»

Tutto questo è abbastanza manifesto proprio nelle trasformazioni che segnano questo passaggio: il mutamento delle condizioni presente alla fine del secondo conflitto mondiale sembra avere predisposto le basi per il consumo di quei caratteri

che avevano, fino ad allora, tramandato l'eredità del paesaggio italiano. Lo sviluppo moderno troppo veloce da una parte e troppo poco consapevole delle modificazioni che si rendevano necessarie al proprio successo dall'altra, ha in poco più di un trentennio dilapidato quel patrimonio di equilibri consegnatoci dalla storia.

4 Tutto ciò si legge chiaramente nella forma del paesaggio. Mancano le spaziature che derivano dalla costanza di una regola su un grande spazio, e prevale il ritmo convulso di molte regole variabili in spazi ristretti. Case, fabbriche, impianti, coltivazioni, pascoli, boschi, si alternano chilometro per chilometro. Le varie caratteristiche dei paesaggi storici sono uniformate da una disseminazione monotona di manufatti recenti, che sembrano uguali dappertutto perchè non sono stati pensati nei loro contesti. Ogni nuovo intervento deve destreggiarsi in questa selva di fatti compiuti, e quasi sempre fa aumentare il disordine complessivo.*
Leonardo Benevolo,
(in "L'Italia da costruire" 1996)

Molte, sono state le pause di riflessione critica sulle possibilità di riorganizzare il dissesto generato dalla "ricostruzione". Negli anni settanta si affida alle ricerche per l'elaborazione del "Progetto '80", l'intenzione di razionalizzare quel processo di modernizzazione avviato nel dopoguerra. Si distingue sin da subito uno sviluppo a due velocità, (del centro e della periferia), riscontrato proprio nella vitalità che le aree più periferiche avevano mostrato nel primo periodo.

Con la crescita dei distretti esterni alle grandi concentrazioni metropolitane si delineano in seguito i caratteri di una "terza Italia", inattesa e vivace nella consapevolezza del proprio ruolo all'interno della trasformazione contemporanea del territorio.

Successivamente l'attenzione si sposta all'analisi dello sviluppo dei caratteri locali e policentrici che progressivamente mostrano grande fermento nella loro diffusione territoriale che configurerà un'"Italia delle cento città" a ridosso degli anni ottanta.

Oggi le condizioni sembrano ancora una volta mutate ancorché in direzione evolutiva rispetto alla precedente; sembrano infatti ulteriormente decomposte le *figure* di partenza in una continua frammentazione di quelle singole parti che le componevano in origine, *come se l'Italia delle cento città stesse evolvendo verso quella dei mille comuni.*

Col tempo si prende coscienza di un territorio plurale, caratterizzato dalla addizione di molteplici realtà diverse tra loro

Progetto 80



ma nello stesso tempo collegate (in rete) dal sistema infrastrutturale. Una realtà che è il risultato non tanto e non solo di *storie parallele in tempi diversi*, ma anche e soprattutto di una configurazione morfologica tale da aggiungere ulteriore complessità alle tante diversità già esistenti.

È con queste modalità che si presenta la contemporaneità delle trasformazioni in atto, una sorta di incerta e mutevole agglomerazione territoriale, un mosaico della frammentazione dei diversi sistemi locali.

Ne risulta un'immagine molteplice delle singole realtà diffuse sul territorio, dove si rinnovano, al passare della storia, le identità dei luoghi di appartenenza, capaci di distinguersi sempre e comunque dalla omologazione degli sviluppi contemporanei «...dove la fisionomia cambia natura nel raggio di pochi chilometri, generando un caleidoscopio di micropaesi e microregioni capaci di attraversare il tempo reinventandosi continuamente e senza perdere la riconoscibilità dei propri stili di vita, capaci di opporre la propria soggettualità alle logiche omologanti dei sistemi di mercato, ma anche paradossalmente a quelle dei poteri centrali dello Stato. E dove la felice combinazione locale tra l'ambiente fisico, l'eredità della storia e il capitale culturale esistente sembra essere la risorsa decisiva non solo per la coesione del sistema sociale ma anche per il suo successo all'interno dei moderni circuiti dell'economia globale»⁵.

Un'immagine dunque fatta di pluralità e differenze ma allo stesso tempo capace di partecipare ad una storia più ampia e complessiva dello sviluppo, proprio attraverso le interconnessioni con il sistema territoriale capace di mettere a fattor comune le singole potenzialità. Sono le infrastrutture infatti ed in particolare la rete dei trasporti a produrre quella

I mutamenti in atto stentano peraltro a essere tradotti in una nuova e convincente immagine del territorio italiano. Se ne colgono le tracce nel modificarsi delle forme fisiche degli insediamenti, nell'emergere di nuove pratiche di uso allargato dello spazio interno ed esterno alle città. nel rimescolarsi dei ruoli e delle centralità tra aree metropolitane e nuovi distretti urbani. Ma sfugge ancora il senso complessivo, il modo in cui si sta riarticolando il funzionamento di una macchina territoriale a elevata inerzia, sottoposta agli intensi processi di ristrutturazione che si accompagnano alla rivoluzione in corso delle forme della produzione e del consumo nell'epoca del mercato globale e del capitalismo flessibile.

Alberto Clementi,
(in "Oltre le cento città" 1996)



Capannone industriale e vecchia cascina, Val d'Elsa

Tutte le grandi infrastrutture ad alta tecnologia sono state progettate avendo come unico riferimento la funzione, in molti casi anche l'estetica, dell'oggetto in quanto tale, creando così dei modelli il cui presupposto è l'adattabilità a qualsiasi situazione, omogeneizzando il prodotto: così è per il disegno degli svincoli autostradali, per le linee ferroviarie ad alta velocità, per i grandi tralicci di sostegno dell'alta tensione, per i silos granari, per i centri commerciali, e persino per i palazzi delle poste nei parchi ferroviari e negli aeroporti.

Sono tutti grandi temi di architettura: ma l'architettura è l'arte e la scienza delle forme di adattamento di un manufatto, funzionale alle necessità della vita umana, al sito in cui si colloca. Sembra pertanto essere necessario ricercare tali forme di adattamento, tramutare i manufatti di ingegneria in manufatti di architettura. Anche uno svincolo autostradale può essere concepito in tal senso, senza in nulla contraddire le necessità funzionali. Spesso un tal genere di «adattamento» ha costi superiori (ma non sempre) che pur devono essere affrontati in base ad un'analisi costi/benefici che tenga conto degli esiti ambientali.

Bruno Gabrielli,

(in "Le trasformazioni del territorio" 1996)

molteplicità di combinazioni possibili tra i singoli livelli locali e la grande scala del territorio.

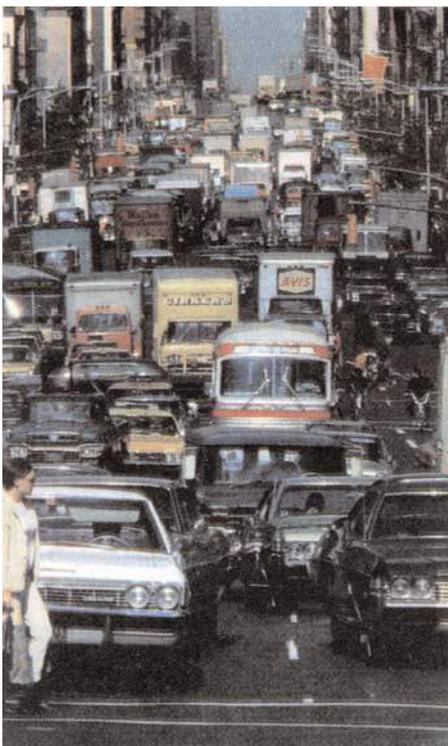
L'autostrada per esempio, *manufatto senza storia e senza luogo*, si impone al contesto, attraversando le diverse figure del paesaggio con un unico segno di continuità capace di riordinare la complessità delle differenze. Talvolta il paesaggio si impregia delle nuove forme antropiche, spesso invece ne subisce la prepotenza.

2.3 Tre forme possibili per il territorio

Il disegno del paesaggio che sembrerebbe immutabile, è invece la sommatoria di successive modificazioni: è proprio nella sua continua modificazione che diventa improrogabile la ricerca di un rinnovato rapporto tra artificio e natura. Il progetto contemporaneo deve pertanto fornire le ragioni della sua necessaria trasformazione, nel rispetto del senso dei luoghi. L'infrastrutturazione del territorio non può rimandare ad altro una sensibilità ai caratteri e alle forme che contraddistinguono le singole identità: è proprio nei punti di intersezione tra i grandi attraversamenti e gli insediamenti locali che è maggiormente possibile stabilire relazioni di tipo intenzionale, capaci di riconoscere e valorizzare la vocazione dei luoghi.

Tutto questo è possibile anche a partire dalla distinzione delle diverse forme del paesaggio, mutevoli e talvolta oppostive tra loro anche alla piccola scala. È qui che si colloca l'interesse per la conoscenza del territorio come base per la valutazione degli interventi strutturali, ma anche come elaborazione di nuove

Traffico urbano a New York.



strategie di intervento⁶. È possibile pertanto analizzare alcuni esiti particolari del rapporto tra infrastrutture e sistemi locali proprio a partire dalla distinzione delle sue forme sia fisico-geografiche che storico-culturali.

È all'interno di questa sorta di *Atlante delle differenze* che si possono distinguere alcune figure omogenee a scala geografica⁷. Le modalità per comporre tali distinzioni possono essere diverse, ognuna in ragione dei dati da rilevare: dalla più semplice e diffusa, relativa al riconoscimento delle tre grandi aree storiche italiane (quella centrale quella settentrionale e quella meridionale), a quella più articolata e contemporanea fatta di «stanze» territoriali ognuna con caratteristiche omogenee ma svincolate dai singoli confini regionali⁸.

Queste diverse modalità descrittive operate sul territorio, oltre ad aiutarci a comprendere le differenze, ci mostrano di volta in volta gli elementi strutturali che determinano l'unità delle parti: tra questi il sistema infrastrutturale risulta essere quello più evidente, in particolar modo quando si osserva la rete autostradale e le sue interconnessioni con gli insediamenti diffusi su tutto il territorio. Facendo riferimento a questo sistema, si riconosce tra le altre, come suggerisce Franco Purini, una struttura «che vede l'Italia organizzarsi secondo due grandi sistemi lineari, la *città tirrenica* e la *città adriatica*, unite a nord dall'asse Torino Venezia», una configurazione a T con una doppia asta verticale che, come è facile rilevare, risulta ben collegata trasversalmente nell'area centro-settentrionale, mentre a sud i due sistemi lineari non comunicano tra loro determinando uno scarso flusso di comunicazione sia di merci che di informazioni⁹.

Vista nell'ottica di questo modello l'Italia si presenta con una



Viabilità autostradale e assimilabile al 1994.

Ancora oggi l'Italia non è un paese ben integrato, un organismo nel quale in ogni sua parte fluisca armoniosamente l'impulso che muove la vita economica e sociale. A ciò contribuisce la stessa configurazione territoriale che dà risalto soprattutto alla dimensione latitudinale, in base alla quale vi sono un Nord, un Centro e un Sud oltre alle isole. Divisione grossolana, dai limiti incerti, ma che tuttavia acquista significato se si guarda agli sviluppi storici dell'Italia, con i suoi stati regionali che hanno lasciato eredità non cancellate nel tessuto nazionale. Questa disomogeneità degli sviluppi storici, questa varietà delle storie italiane, è all'origine della diversità che si riscontra ancora oggi nel paese, delle tante piccole Italie dentro il disegno nazionale.

Eugenio Turri,
(in "Diverse Italie" 1996)

Traffico urbano ad Agrigento.



composizione territoriale e dai margini costantemente mutevoli che si sovrappongono in ragione delle diverse modalità d'uso. Si possono pertanto distinguere tre grandi categorie territoriali all'interno delle quali i rapporti tra insediamenti locali ed infrastrutture producono esiti e forme diverse tra loro:



Un viadotto della autostrada adriatica

- territori fortemente caratterizzati dalle forme della natura e dalla permanenza delle tracce della storia: come accade per i valichi alpini o per gli attraversamenti dell'Appennino, analogamente ai litorali marini delle coste calabre della Sicilia o della Liguria, ovvero in presenza delle grandi città d'arte e dei grandi centri di attrazione turistico-culturale-religiosa o della diffusa strutturazione dei piccoli centri storici nell'Italia centrale.

- aree a grande concentrazione insediativa: siano esse di natura residenziale come alcune delle grandi città nazionali come Milano, Torino, Genova, Roma, Napoli, Palermo, o di natura produttiva, come le grandi concentrazioni industriali delle aree metropolitane, oppure quelle periferiche rispetto ai grandi centri, localizzate a Mestre, Terni, Prato, Taranto.



Insedimento industriale nei pressi di uno svincolo sulla superstrada per Potenza

- territori a forte sviluppo diffusivo: come il sistema estensivo dell'area padana o il grande sviluppo lineare della metropoli adriatica; ovvero quelli dove maggiormente si riconosce una vitalità dei caratteri più interessanti dello sviluppo contemporaneo, soprattutto intorno alle nuove centralità dei nodi di interconnessione veicolare ¹⁰.

2.4 tra forme della natura e permanenze della storia

La maggior parte del territorio nazionale è il risultato di una

orografia mutevole, come già detto in precedenza: sono molte infatti quelle aree dove la presenza della natura risulta evidente sia negli aspetti che nelle forme. Qui, più che in altre parti, sono proprio le condizioni del paesaggio a dettare l'organizzazione dei sistemi insediativi, assumendo un ruolo fondamentale nello stabilire equilibri corrispondenti tra necessità antropiche e modificazioni del territorio¹¹.

I valichi del sistema alpino e per molti tratti anche di quello prealpino (in particolare nella regione dei laghi), gli attraversamenti della dorsale appenninica con le sue appendici ligure e calabre riverse sul mare a costruire l'eccezionalità di stretti corridoi costieri, e ancora le difficoltà di percorrenza che contraddistinguono le isole, sono l'esempio più evidente della grande influenza che la storia e i segni della natura hanno esercitato sull'ordine dislocativo degli insediamenti umani e dei sistemi di comunicazione.

Qui i tracciati infrastrutturali seguono percorsi già delineati dagli assetti geografici, il cui disegno sembra più che mai appartenere ad un'armonia delle parti. Le autostrade si insinuano nelle valli, alla stregua dei grandi fiumi che le attraversano depositando lungo il loro percorso gli svincoli di interconnessione con gli insediamenti locali: sia di natura produttiva, solitamente localizzati proprio lungo il sistema vallivo a sfruttare le maggiori opportunità di comunicazione fornite dalla rete dei trasporti; sia residenziale, distribuiti lungo i crinali principali e i controcrinali o in particolari aperture tra questi e le valli più in basso.

Analogamente succede in presenza della concentrazione di valori storico artistici, presenti nelle grandi città d'arte o nella diffusione dei centri di attrazione turistico-culturale-religiosa (distribuiti per la maggior parte nel centro Italia), «che si



Ponte Europa lungo l'autostrada del Brennero.

La rete autostradale ha dato una nuova tessitura al territorio italiano e ha posto le basi per un'immagine diversa del nostro paese. Il paesaggio penetrato dalle autostrade conduce sempre meno a scoprire l'Italia del passato e introduce sempre più a pensare l'Italia come a un paese di capannoni industriali, di grandi viadotti, di strade, di edificazioni, di manifesti pubblicitari, fiumi inquinati, caroselli automobilistici, caos urbanistici. Le costruzioni autostradali hanno comportato interventi sul territorio estremamente costosi, considerata la morfologia del suolo nazionale. I viadotti le gallerie, il trasvolare delle autostrade da un versante all'altro dei monti hanno introdotto una serie di nuovi iconemi, propri di un paese che ha artificializzato con violenza il paesaggio ereditato. Le autostrade al tempo stesso passano sopra situazioni rimaste immutate, in quanto arterie senza alcun legame diretto con i territori attraversati.

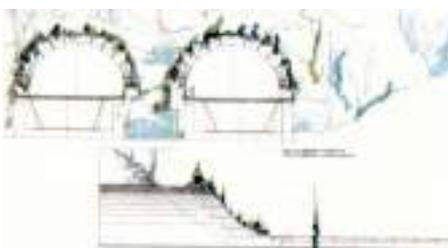
Eugenio Turri,
(in "Semiologia del paesaggio italiano" 1979)

assumono il compito di costituire un'alternativa all'invadenza delle infrastrutture e al dilagare del costruito. Un'alternativa che si sostiene sul loro essere ambienti urbani preziosi, autentici musei *en plein air* in grado di riverberare la propria qualità estetica su ampie zone del proprio territorio, spesso per suo conto trasformato da secoli nel più elevato *paesaggio italiano*¹². Qui predomina, ancora forte, la consistenza delle strutture storiche presenti sul territorio. L'esistenza di una rete di emergenze, la cui forma coincide con l'identità dei luoghi che la presentano, relega l'infrastrutturazione contemporanea ad un ruolo complementare di commento al testo primario che è il paesaggio. In particolare, l'intelaiatura viaria assolve unicamente il compito di razionalizzare il sistema di connessioni tra le diverse parti del territorio, senza alcuna forma di condizionamento delle modalità d'uso che come vedremo in seguito, risultano molto evidenti in altre parti¹³.

Viadotto sulla costa calabra.



Adeguamento dell'attravesamento appenninico fra Sasso Marconi e Barberino di Mugello.



I percorsi autostradali attraversano situazioni rimaste immutate da decenni, in quanto sistema di collegamenti privo di legame intenzionale con i territori attraversati; il loro tracciato piega solo alla ricerca di una condizione più favorevole sotto l'aspetto orografico e più vantaggiosa per la connessione con gli insediamenti presenti. La localizzazione dei punti di interconnessione spesso è il risultato di un compromesso di variabili quasi del tutto dettate dalla realtà dei luoghi stessi, sia per le particolari condizioni morfologiche, che per l'esistenza di una consolidata immagine culturale e paesaggistica. Per queste ragioni, e per altre a queste comunque connesse, i nodi di interscambio tra la rete delle comunicazioni e le realtà locali si dislocano al di fuori delle aree di interesse storico-artistico nel tentativo (non sempre riuscito) di adeguare le proprie forme a

quelle della natura presente, forzando tecniche e tracciati in favore di una maggiore attenzione all'immagine del paesaggio. Questo spiega (almeno in parte) l'impossibilità, in questi luoghi, della formazione di particolari meccanismi di attrazione per i nuovi insediamenti e per i servizi sia residenziali che produttivi, come invece accade in altre condizioni¹⁴. Da molte parti questo modello di trasformazione del territorio viene indicato come quello più auspicabile, in continuità con i processi che hanno determinato in passato la corrispondenza tra l'intenzione insediativa, culturale e produttiva e la forma dei manufatti, «una forma che è stata capace di coincidere con la geografia, prima di farsi storia»¹⁵.

2.5 tra concentrazioni urbane ed insediamenti produttivi

Oltre ai territori descritti nel paragrafo precedente (che come già evidenziato occupano la maggior parte dell'estensione geografica nazionale) e con modalità complementari a quelle osservate prima, è possibile individuare un altro sistema territoriale, costituito fundamentalmente dalle *concentrazioni insediative* sia di tipo metropolitano che produttive in genere. Un sistema che si basa principalmente sulle comunicazioni e sugli scambi a grande scala, dove le infrastrutture giocano un ruolo primario nell'esaltazione dei processi evolutivi dello sviluppo socio-economico.

Ci si riferisce alle vaste aree urbanizzate raccolte intorno alle grandi città come Milano, Roma, Torino, Genova, Napoli, Bari, Palermo ed alle concentrazioni produttive consolidate, molte

Area industriale nei pressi di Milano.



delle quali legate a queste stesse aree (si veda in proposito l'esempio del triangolo industriale), altre invece localizzate in distretti più periferici come quelli di Mestre, Prato, Terni, Taranto ed altre ancora che proprio in questi anni sono in fase di realizzazione (come nell'esempio, analizzato dal caso di studio specifico di questa ricerca, dell'area metropolitana Chieti-Pescara)¹⁶.



Svincolo autostradale nell'area nord milanese.

Se si osserva con attenzione la loro dislocazione, ci si rende conto del persistere anche qui, laddove maggiormente presenti risultano le concentrazioni abitative, di un concreto condizionamento dei grandi segni della natura (diversamente da quanto riscontrato in precedenza), che contribuisce in maniera evidente a modellare le forme del territorio, anche se sembrano essere partecipi di una modificazione che nel tempo predilige gli artifici delle grandi infrastrutture alla evoluzione storica del paesaggio.



Fondo valle industrializzato presso Vallecrosia.

In queste aree si riscontrano modelli di trasformazione basati su complessi meccanismi moltiplicatori che hanno permesso la crescita, lo sviluppo ed il consolidamento dei caratteri che le contraddistinguono. Una sorta di alimentazione reciproca tra la realizzazione di una sempre crescente accessibilità fornita dai sistemi infrastrutturali e la dilatazione dei livelli insediativi per effetto del progressivo incremento produttivo.

Tutto questo ha accelerato i dispositivi di sostituzione dei manufatti sul territorio, consumando gli esiti prima ancora del loro definitivo completamento. Il sistema infrastrutturale infatti si è letteralmente sovrapposto all'espansione delle aree insediative, originando spessori sempre maggiori sia di traffico che di produzione. Concentrazioni di nuovi modelli di scambio (interporti e centri di distribuzione delle merci), grandi aree per la

promozione ed il commercio dei prodotti (centri fieristici e commerciali di varia natura), nuovi centri per la dislocazione dei servizi e delle attività di supporto allo sviluppo produttivo, unitamente alle necessità di nuovi spazi per l'abitare e per il tempo libero, hanno elevato a dismisura la domanda di accessibilità, consegnando all'infrastruttura il primato della trasformazione di queste aree (sia nelle regioni del nord che in quelle del centro e del sud Italia), dove i processi di alterazione provocano una omologazione ambientale, che in questi ultimi anni contraddistingue le grandi estensioni metropolitane.

Appare pertanto evidente, all'interno del ruolo fondamentale svolto dal sistema infrastrutturale, l'importanza che possono assumere le interconnessioni per queste aree. In particolare per quanto riguarda la rete stradale: i nodi di scambio tra il livello delle attività locali e la distribuzione a grande scala dei prodotti, determinano fenomeni di catalizzazione per tutta una serie di nuove attività e di servizi redditivi per la circolazione di merci e di persone. Gli svincoli autostradali rappresentano per queste aree un capitale insostituibile per il loro sviluppo economico, ma allo stesso tempo diventano elementi di concentrazione degli interessi localizzativi per molti degli attori presenti sul territorio, innescando meccanismi di congestione che talvolta producono effetti diversi da quelli auspicati¹⁷.

Tutto questo genera un conflitto di decisioni che molto spesso non tengono in debita considerazione la natura del contesto di appartenenza ed i limiti *sostenibili* per una programmazione compatibile con le realtà locali; generando una caoticità spontanea ed ingovernabile sotto l'aspetto delle forme e dei contenuti, incapace di conciliare la dimensione insediativa dei luoghi con i flussi della rete di scambio. Si rilevano dunque



Centro commerciale Iper presso lo svincolo di Città Sant'Angelo.

Finalmente anche Pescara era entrata nella modernità di fine secolo dotandosi di una struttura che aveva tutte le caratteristiche del non luogo, come attestato dai massimi studiosi: tale carattere lo aveva assunto sul campo non solo per il forte senso di straniamento derivante dal far la coda in auto il sabato pomeriggio al piede della collina di Città Sant'Angelo, scavalcando i vicini esempi minori che, come la "Balena Bianca" erano riusciti al più a canalizzare piccoli cortei di nottambuli giocatori di bowling, di bevitori di capirinha, di feste di comunione, qualche compleanno; ma ancor più per la scelta canonica del luogo di insediamento, con la conseguente capacità di far modificare alle autorità preposte persino il tracciato stradale pubblico, a ridosso dello svincolo dell'autostrada Pescara Nord, luogo di non luoghi capace di aggregare di giorno in giorno nuovi edifici per la produzione, punti vendita per il tempo libero, ristoranti garantiti in quanto "per camionisti", e infine l'ipertrofico centro commerciale.

Carlo Pozzi,

(in "Compresenze adriatiche" 1997)

Insedimenti industriali nella valle del Sangro.



elementi di discontinuità, sovrapposizioni di segni, sovracodificazioni di significati e simultaneità di funzioni spesso non previste, frutto inconsapevole di una complessità non progettata ma autoregolamentata, nel senso di adeguare le diverse modalità d'uso alle continue modificazioni che essi stessi producono.

È questo un modello di trasformazione diffuso, particolarmente nell'aggregazione delle grandi aree metropolitane, necessariamente destinato a perseguire obiettivi diversi, pena la sua totale inefficacia, laddove sopraggiunge quella accelerazione di eventi tale da distruggere l'idea stessa di *risorsa* al servizio dello sviluppo del territorio¹⁸.

2.6 tra alterazioni d'identità e omologazione diffusa



Infrastrutturazione a nord di Pescara.

Tra i due modelli descritti, entrambi consolidati storicamente da processi evolutivi che ne indicano ancora oggi alcune linee di sviluppo, esiste una terza modalità di trasformazione che, al di là del tempo e della storia, mostra in maniera ormai evidente i suoi esiti sulle forme e sugli usi del territorio. Una modalità plurale, esplosa, con una trama estensiva di manufatti e luoghi del tutto estranei ai caratteri maturati nell'urbanizzazione delle città o nell'occupazione delle campagne. Una estesa *città diffusa*, ovvero una *campagna urbanizzata* all'interno della quale non sono più riconoscibili, gli originari rapporti tra le forme degli insediamenti e le ragioni che le hanno generate. Questa nuova configurazione dell'abitare si distribuisce sull'intero territorio priva di regole insediative, anche se provvista di un proprio

senso dislocativo determinato unicamente dalle logiche di consumo degli spazi contemporanei e dai nuovi sistemi di comunicazione.

Sono queste aree a forte sviluppo diffusivo, come la grande regione padana o lo sviluppo lineare medio-adriatico, connotate dal dominio delle infrastrutture che realizza in questi luoghi una fitta trama di usi sovrapposti di «circoscrizioni atopiche» di «corpi ambientali virtuali» dove le diverse forme dell'abitare si confondono nella stratificazione di tracce, segni e modalità d'uso del territorio¹⁹.

Si tratta di un continuo urbanizzato che alterna aree più dense a rarefazioni, grandi vuoti a concentrazioni improvvise distribuite lungo una fitta rete infrastrutturale che si distingue come elemento di unitarietà all'interno di una varietà di segni e di forme talmente alta da omologare spazi talvolta opposti ed estranei gli uni agli altri. È infatti proprio la molteplice dissonanza di oggetti e manufatti tanto diversi tra loro a restituire una singolare omogeneità a questi paesaggi della dispersione.

Nella regione del Po come lungo la costa adriatica si susseguono attraverso una trama ordinata dall'intelaiatura stradale, *piccoli centri* ormai snaturati, *aree diffusamente urbanizzate*, *brani di periferia* diventati centrali, *spazi dismessi* in attesa di una definitiva utilizzazione, *zone produttive* miste a residui di *terre coltivate* e *centri commerciali* che ormai segnalano le nuove misure sul territorio. Parafrasando una citazione di F.O.Gehry, si potrebbe sostenere che la libertà per questi spazi è un cartellone pubblicitario sopra una casa colonica, davanti ad un capannone industriale o sotto un cavalcavia dell'autostrada²⁰.

Ovvero come direbbe Braudel "storie parallele di tempi diversi".

Traffico autostradale.



La sconfinata metropoli diffusa contemporanea, perciò, non è la naturale evoluzione dei modelli delle città giardino o delle new-towns. All'opposto dei pianificati sobborghi moderni, essa è strutturalmente priva di una specifica configurazione formale. Non lega più la sua identità figurativa né al tessuto edilizio residenziale, né alle categorie classiche dello spazio pubblico. Alla configurazione della sua identità concorrono assai di più il passaggio di una rete infrastrutturale, di un'asse attrezzato, che non mille case o "cento piazze".

Paolo Desideri,

(in "Senza luogo. A procedere" 1997)



Insediamiento commerciale nei pressi dello svincolo di Lanciano.

L'identità per questi luoghi è infatti la sovrapposizione simultanea di esiti temporali estranei ai luoghi stessi, dove proprio nell'anonimato della sommatoria delle singole individualità o degli accadimenti si annulla definitivamente l'esistenza stessa del luogo con la nascita del cosiddetto non-luoghi appunto²¹.

Diventa pertanto indispensabile capire le relazioni esistenti tra la diffusione di questi spazi ed il ruolo delle infrastrutture, intese non tanto e non solo come sistema di comunicazione ma come nuovi luoghi per la collettività che vive questi territori. L'*attraversamento*, come sostiene Massimo Ilardi, restituisce lo spazio della metropoli all'individuo contemporaneo; nella dispersione conurbativa della città diffusa saranno allora le infrastrutture a giocare un ruolo determinante per la conquista delle nuove modalità d'uso del territorio. Risultano per questo centrali, nella organizzazione delle nuove misure di riferimento per il territorio, i nodi di interconnessione tra le diverse figure presenti. In particolare quelli relativi alla mobilità veicolare, capaci di costruire i nuovi poli di attrazione della rete di scambio tra il transito di uomini e merci e gli spazi ad esso connessi. È questa la condizione di sopraggiunta eccezionalità che consegna a questi luoghi il ruolo di nuove centralità per lo sviluppo del territorio. Non nuovi varchi di ingresso alle città, come si pensava solo qualche anno fa, ma chiavi di accesso al territorio inteso come grandezza scalare superiore con la quale far interagire i tessuti locali diffusi²².

Il rapporto tra infrastruttura e nuove modalità di insediamento diventa determinante, come determinante diventa la capacità dei nuovi sistemi di comunicazione e di scambio di gestire un nuovo ordine sul territorio. La realizzazione di un tracciato viario o la

localizzazione di un nuovo nodo di interconnessione tra transito a grande scala e realtà locale assumono una importanza fondamentale per le sorti della trasformazione di questi spazi. La eccessiva frammentazione di forme e di usi diversi nel territorio trova nel sistema infrastrutturale una opportunità di ordinamento ad una scala superiore, oltre i confini locali, dove ogni singolo frammento riconosce una propria modalità d'uso nello spazio della rete²³.

Sono queste figure assolutamente nuove nel panorama della trasformazione contemporanea che coinvolgono simultaneamente tutte le realtà presenti sul territorio, per le quali non siamo più in grado di riconoscere altre forme che esprimano un senso per questi luoghi. I nodi di interconnessione, ed in particolare lo scambio veicolare tra la rete stradale e le realtà locali, rappresentano gli elementi di nuova centralità per le modificazioni future²⁴.

Spesso anche l'architettura è un'espressione dell'auto: edifici parcheggio, viadotti urbani sopraelevati, autofficine, tunnel e garage sotterranei, distributori di benzina: per non dire della infinita varietà di microelementi del paesaggio urbano e territoriale, che appartengono alla categoria «elementi di servizio dell'automobile»: paracarri, segnaletiche, semafori, pubblicità dinamiche e ovviamente il manto stradale con tutti i suoi colori, dal nero dell'asfalto alla gamma di sfumature del macadam. Cambiamo punto di vista: dall'interno dell'automobile, microcosmo addomesticato del nostro vivere quotidiano, noi guardiamo il mondo ritagliato attraverso la luce del finestrino: particolare paraocchi della nostra percezione urbana. Le facciate non esistono più, se non come strisce in movimento; la visione è dedicata al livello del terreno; i negozi, la segnaletica e naturalmente le automobili, che si muovono una accanto all'altra attente a non toccarsi.

Giampiero Bosoni,
(in "L'auto e la città" 1995)

NOTE

* Elio Tarulli, *Strade e autostrade*, in "Le comunicazioni e gli scambi"
Grande Atlante d'Europa e d'Italia - ed. De Agostini, Novara 1994

¹ Giancarlo Elia Valori (Presidente Soc. Autostrade), *Quarant'anni di attività nel rispetto degli interessi del Paese* pubblicato in Autostrade rivista trimestrale edita dalla Soc. Autostrade, n°1-2/ Roma1997,

² Elio Tarulli, op.cit. in proposito si fa notare come gli altissimi investimenti necessari per la realizzazione della rete autostradale, sono il frutto di una morfologia molto accidentata del nostro paese, pertanto ripensare un nuovo sistema alla luce di queste constatazioni diventa impronibile proprio in virtù di una configurazione orografica eterogenea e variabile anche sulle brevi distanze.

³ In effetti la risoluzione del problema, come affermano B.Di Sivo e E.Petroncelli in *Verso nuovi insediamenti umani* edito da Dedalo libri, Roma 1976, pag.135 «...non risiede tanto nello scoraggiare l'uso del mezzo privato, nell'attuale struttura territoriale, quanto nel mettere in atto una politica di sviluppo organico sul territorio in modo che il trasporto pubblico trovi la possibilità di ridurre i costi di esercizio risultando così effettivamente competitivo rispetto a quello individuale».

A tale proposito si vedano anche i contributi prodotti in occasione della mostra *Il trasporto pubblico urbano - Milano 1900/2000* allestita a cura di Maurizio De Caro per la Triennale di Milano nel 1997 (catalogo edito da Electa, Milano 1997).

⁴ Gabriel Dupuy, *Automobile e città* Il Saggiatore, Milano 1997, nello stesso testo l'autore (pag.31) continua affermando che «...l'auto si è sottratta al controllo delle giurisdizioni locali per ragioni sociologiche e anche geografiche. I centri commerciali si sono impiantati nelle periferie al pari di altri centri di varia attività o residenza. Una politica dell'automobile in città richiede circoscrizioni territoriali più allargate e conformi all'estensione della rete stradale e alla realtà dei percorsi automobilistici».

⁵ Alberto Clementi, *Oltre le cento città* in "Le forme del territorio Italiano" vol.I
a cura di A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo - ed. Laterza, Bari 1996

⁶ A tale proposito bisogna fare delle precisazioni relativamente ad alcuni strumenti da adottare, come puntualizza B.Gabrielli relativamente all'introduzione del VIA, «apparentemente questa problematica sembra essere già *affrontata e risolta* con l'introduzione del VIA. In realtà ciò che si propone è altra cosa: la VIA è uno strumento di controllo/validazione dell'impatto di un manufatto nell'ambiente. Il manufatto in quanto tale è un dato, e la sua adattabilità ambientale è ottenuta attraverso misure di *natura compensativa*, di *mimetizzazione* e introduzione di *altri* elementi. Ciò che si ritiene necessario è far nascere, da una ricerca a vasto raggio, in cui intervengano conoscenze e tecniche disciplinari plurime, nuovi metodi e modelli di intervento, in cui la natura stessa del manufatto sia posta in gioco. La questione riguarda il manufatto nel suo rapporto con specifici caratteri ambientali che devono essere indagati e conosciuti» (B.Gabrielli "Le trasformazioni del territorio" in "Le forme del territorio Italiano" vol.I -a cura di A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo - ed. Laterza, Bari 1996).

⁷ Franco Purini ne da una suggestiva interpretazione in "Un paese senza paesaggio" contributo per il numero monografico sul disegno del paesaggio italiano pubblicato nel gennaio 1991 da Casabella.

⁸ Alberto Clementi in proposito utilizza la metafora albertiana «è l'immagine di un territorio configurato da stanze tutte diverse, per la loro forma, per le pratiche d'uso, per i loro abitanti, per le molteplici combinazioni tra forme, usi e abitanti. Stanze come interni caratterizzati da forme di spazialità eterogenea, mobili nei loro confini e aperti al cambiamento, senza tuttavia perdere un proprio nucleo genetico originario. Alcuni di loro fungono soprattutto da museo, altri da salotto, da *atelier*, da laboratorio, da giardino, dando corpo alla intuizione di Paul Valéry di un'Europa simile a una gigantesca città» in "Le stanze del territorio" op.cit.

⁹ Cfr. Franco Purini "A Bologna l'Appennino passa da destra a sinistra" in "Le forme del territorio Italiano" vol.I -a cura di A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo - ed. Laterza, Bari 1996.

¹⁰ Si veda a riguardo anche il contributo di particolare interesse storiografico fornito da Giuseppe Dematteis con "Immagini e interpretazioni del mutamento" in "Le forme del territorio Italiano" vol.I -a cura di A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo - ed. Laterza, Bari 1996. Molto preziosa anche la bibliografia presente nelle note.

¹¹ «Noi ci muoviamo qui proprio dalla constatazione di una situazione di progressiva riduzione da parte dell'uomo della natura a cultura, nell'intento di sfruttare funzionalmente e produttivamente la natura stessa ... assistiamo ad un aumento delle aree investite dall'operazione antropogeografica, anche quando si concentrano i sistemi insediativi ed aumentano gli spazi residui da fruire, sino al problema delle conseguenze formali di questo atteggiamento sul paesaggio stesso». Vittorio Gregotti "Il territorio dell'architettura" - ed. Feltrinelli Milano prima edizione1966, pag.73.

¹² Franco Purini, ibidem pag.107.

¹³ La convinzione sul diverso ruolo dell'infrastruttura in territori caratterizzati dalla presenza o meno di una originaria rete di emergenze storiche è facilmente intuibile se si osservano gli esiti diversi che queste producono ad esempio nell'entroterra caratterizzate da insediamenti consolidati, piuttosto che sulla nuova espansione costiera. Ci si riferisce in particolare alle regioni abruzzese e marchigiana, dove questo fenomeno risulta molto evidente.

¹⁴ Se si analizzano i dati relativi al traffico in entrata ed in uscita si può facilmente verificare come a parità

di utilizzazione per numero di unità rilevate, varia sia la tipologia dei veicoli che le condizioni al contorno di questo svincoli rispetto ad altri di uguali dimensioni ma localizzati in altre condizioni territoriali.

15 Franco Purini, *ibidem* pag.108.

16 In maniera più approfondita si possono vedere i primi risultati della ricerca RETURB, "Grandi reti e trasformazioni urbane in Italia" elaborata dai Dipartimenti di Urbanistica delle principali Facoltà di Architettura italiane, presentati in occasione dei due seminari nazionali tenutisi a Genova il 22 marzo e a Pescara il 19 aprile del 1996.

17 Si veda ad esempio la localizzazione in queste aree di attività assolutamente diverse da quelle ipotizzate, come è possibile rilevare in "Riconoscizioni urbane" di M. Del Vecchio e C.Pozzi - ed. Sala Pescara 1997, in particolare a proposito di *Compresenze adriatiche* di C.Pozzi. pag 83-97.

18 Come è facile rilevare dai dati pubblicati dal programma di ricerca pluriennale Itaten, promossa dal Ministero dei Lavori Pubblici e realizzata con il contributo dell'ENEA, Dipartimento Ambiente, Divisione Caratterizzazione Ambiente e Territorio, in particolare modo nelle relazioni presenti nel primo dei due volumi pubblicati con il titolo "Le forme del territorio Italiano" - a cura di A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo - ed. Laterza, Bari 1996.

19 Si veda in proposito, S.Boeri, A.Lanzani, E.Marini, "Il territorio che cambia. Ambienti paesaggi e immagini della regione milanese" - Abitare Segesta, Milano 1993. Sullo stesso argomento, Rosario Pavia, "Figure e luoghi della città diffusa" in Edilizia Popolare n° 241, 1995.

20 «Libertà è un grattacielo accanto a una casa in stile spagnolo, accanto a un cartellone pubblicitario» Frank Gehry, in "Los Angeles Babilonia" - Milano libri edizioni, Milano 1984.

21 Si intende qui per non luogo la definizione data da Marc Augé in "Nonluoghi. introduzione a una antropologia della surmodernità" - ed. elèuthera, Milano 1993 «Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi né identitario, né relazionale, né storico, definirà un *nonluogo*.

22 Si vedano in proposito i "ritagli" pubblicati in "Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico" a cura di Paolo Desideri e Massimo Ilardi - ed. costa&nolan, Genova 1997.

23 L'approfondimento per questo modello di sviluppo sembra pertanto essere quello più interessante rispetto alle condizioni della trasformazione più in generale, in quanto quello provvisto di maggiore aleatorietà nella costruzione dei suoi elementi strutturali e meno radicato a meccanismi evolutivi di carattere storico-culturale. Tra l'altro rispetto a quelli precedentemente analizzati (e come osservato diffusi su territori sicuramente più vasti), questo sembra essere il modello più attivo nei processi di modificazione, proprio in ragione di una sua fertilità dovuta alla assenza di componenti che potrebbe costituire una condizione frenante.

24 Bisogna altresì ricordare, facendo tutte le opportune distinzioni, che le radici di forme di sviluppo molto simili a quelle che da qualche decennio si riscontrano su parte del nostro territorio, sono presenti nella maggior parte del continente americano, oltre a rappresentare modalità di trasformazione che si sono diffuse in quasi tutte le aree maggiormente urbanizzate dei paesi in via di sviluppo.



3. INTER-FACE spazi comuni, per un territorio a più velocità

Montesilvano, spazi residuali tra infrastrutture ed insediamenti urbani

*«Vi sono alcune buone ragioni per ritenere che oggi la soglia più avanzata della riflessione disciplinare, il crinale dal quale si sperimentano nuove e rigorose ipotesi di modificazione del territorio, non riguardi unicamente la grande città. Senza clamori, ma in misura crescente, l'attenzione di numerosi studiosi e progettisti sembra infatti spostarsi verso il territorio della città diffusa, verso l'eterogeneo agglomerato di oggetti edilizi costituitosi in molte regioni italiane attorno al reticolo stradale della campagna urbanizzata. Una porzione consistente dell'attività di piano e di progetto si misura infatti oggi con l'orizzonte della città dispersa: con la proliferazione di stili di vita materializzati nella residenza monofamiliare sul lotto, con il paesaggio delle "strade mercato", con gli spazi aperti interclusi tra le cortine edificate dei tracciati extraurbani e le dissonanti regole insediative delle attività artigianali e produttive».**

3.1 osservare: i processi di comprensione

Lo scenario contemporaneo mostra oggi in tutta la sua evidenza il dominio dell'infrastruttura, capace di gestire le dinamiche dei nuovi modelli di consumo sul territorio. L'annullamento e/o il progressivo ridursi delle distanze, sia fisiche che mentali, determinano un'accelerazione dei processi storici e sovrappongono talvolta gli avvenimenti che li caratterizzano, creando una sorta di disordine non più governabile in termini di classificazione dei fenomeni e di lettura delle modificazioni.

L'impossibilità di stabilire un ordine si riflette in maniera evidente nelle difficoltà di rappresentazione dei nuovi *fatti urbani*.

Siamo ancora privi dei necessari strumenti adatti a decifrare i nuovi meccanismi evolutivi i quali, rispondono ormai a codici diversi dal sistema che li ha generati.

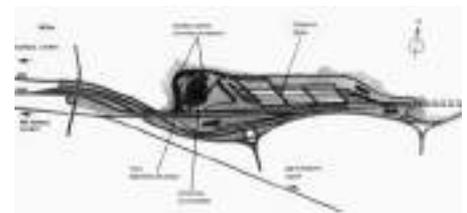
Nello spazio dell'infrastruttura, sono collegati i flussi sociali provenienti dai diversi territori e attraverso i suoi percorsi si riorganizza la nuova dimensione del paesaggio, sia relativa all'urbanizzato recente che alla città tradizionale in una sequenza simultanea fatta di immagini, segnali, riferimenti, mete, in cui l'*attraversamento* si configura come il luogo di una nuova visione estetica del territorio contemporaneo.

«Il problema che viene posto, quindi, non riguarda il riconoscimento di un'estetica propria dell'infrastruttura quale monumento dell'ingegneria: cioè l'accettazione e la celebrazione del suo ruolo nel paesaggio contemporaneo, peraltro già avvolute. Riguarda, invece, la necessità di recuperare un rapporto tra le infrastrutture e gli insediamenti, e di corrispondere alle aspettative di nuove qualità urbane di cui, nei fatti, sono sempre più investite»¹.

Anche se la società contemporanea poteva essere oggetto di critiche in molti campi, bisognava riconoscere che sapeva costruire le strade. Autostrade a otto, dieci, dodici corsie si incrociavano attraverso il paese, si tuffavano da carreggiate sopraelevate nel grembo di garage giganteschi nei centrocittà o si dividevano in grandi arterie suburbane che davano sulle smisurate distese dei parcheggi dei centri commerciali. Le strade e le aree di posteggio nel loro insieme ricoprivano più di un terzo della superficie totale del paese [...]. I quindici chilometri di percorso fino a casa erano in realtà più di trentacinque, ed egli impiegava il doppio del tempo di prima della costruzione dell'autostrada: la distanza in più era contenuta nei quadrifogli di tre svincoli giganteschi.
J.G. Ballard
(in "The subliminal man" 1967)



Tunnel della Manica. Terminal di Calais, sulla sponda francese, vista dall'alto e schema planimetrico.





Porte de la Chappelle, Parigi

Per il turista sconcertato, in una metropoli sconosciuta, orientarsi diventa una scommessa, soprattutto quando è alla guida di un'automobile nel flusso astratto delle autostrade. A New York, abbiamo solo un'istante per decidere fra un "Van Wyck EXPWY" e un "Interboro PKWY", prima che lo svincolo ci inghiotta per sempre verso una destinazione ignota o non desiderata. In compenso, se siamo diventati pendolari o commuters, e percorriamo il nostro cammino quotidiano, sparisce la nostra vertigine.

Georges Teyssot,

(in "Il teatro della metropoli" 1988)

Risulta pertanto fondamentale la comprensione, ai diversi livelli, dei sistemi di relazione tra: le infrastrutture, il trasporto e le comunicazione, le informazioni veicolate e i luoghi dello scambio, con le realtà territoriali. In questo senso lo svincolo, principale interfaccia tra percorrenza di grande scala ed insediamenti intermedi, diventa la *proiezione locale della rete*, come scrive Michel Serres: «un nodo multiplo senza intersezione o, se si preferisce un'intersezione senza incroci né crocevia. Riceve e distribuisce, smista senza mescolare, simula localmente, su una stazione puntuale, la totalità della rete efferente e afferente. È un quasi-punto che analizza, mediante ricoprimenti multipli, lungo una direzione perpendicolare allo spazio della rete, le linee di flusso di cui è recettore. È nello stesso tempo nodo semplice e multiplo, circuito aperto o chiuso»².

Se è vero dunque, come evidenziato in precedenza, che diverse sono le modalità nell'utilizzare gli spazi e se è vero che attraverso i nuovi sistemi di comunicazione questi diversi modi si sovrappongono nella concatenata configurazione metropolitana; bisogna allora concentrare l'attenzione proprio su questi luoghi. Luoghi dove si concretizza lo scambio, dove le diverse *velocità* si interfacciano per tradurre e distribuire i flussi alle singole pertinenze. Luoghi capaci di concentrare nello spazio del transito *l'alterità globale* della rete. «È che un nodo è un punto, se si vuole, ma a più dimensioni, lungi dall'annullare la carta, o il grafo, esso lo contiene»³.

In altre parole è possibile indicare nei *nodi di scambio* i nuovi poli dove le infrastrutture possono costruire relazioni di tipo intenzionale con il territorio. Poli di *integrazione dei flussi* con le dinamiche insediative locali, altrimenti lo spazio dell'infrastruttura

sfugge, come purtroppo oggi accade, al condizionamento dei luoghi che attraversa, determinando solo interazioni arbitrarie ed occasionali, *deterritorializzate* dall'appartenenza ai caratteri presenti.

«Occorre indagare - quindi - classificare la figura dello spazio delle grandi infrastrutture la loro immagine nasconde i segni di un'attesa: il progetto di fare delle infrastrutture un sistema spaziale integrato alla città, un sistema ordinatore del territorio»⁴. Tra queste figure sicuramente i poli di intersezione assumono un ruolo fondamentale nella riorganizzazione dei meccanismi che governano le trasformazioni dell'intero paesaggio.

«Le nostre città si trasformano in musei proprio mentre tangenziali, autostrade, treni ad alta velocità e strade a scorrimento veloce le aggirano» (M.Augé 1993) commentandone, con falso rammarico, gli aspetti peculiari evocati dalle informazioni distribuite lungo tutto il loro percorso⁵. Percepriamo un'immagine virtuale delle realtà presenti; frammenti, all'interno dei quali si è definitivamente consumata l'estetica classica dell'idea di città e della sua rappresentazione; dove non esistono più gerarchie tra piazze, strade ed edifici, dove non esistono più relazioni tra tipologie edilizie e forma urbana.

Questo comporta più ordini di difficoltà nella lettura dei fenomeni che compongono il quadro complessivo. Siamo costretti ad uno "sguardo molteplice", capace di cogliere a scale diverse, aspetti e caratteri significativi della trasformazione, che altrimenti risultano di difficile comprensione. Pertanto la *identificazione dei fatti*, la *descrizione dei luoghi* e la *individuazione degli elementi significativi*, benché procedure diverse della modalità



Un ristorante sull'autostrada.

La natura e la forma dei sistemi infrastrutturali devono essere considerate oggi probabilmente come alcuni degli aspetti più rilevanti, e per contro ancora troppo poco indagati, nello studio della forma e delle trasformazioni del territorio.

Il movimento e lo scambio di persone e merci, nei modi complessi e articolati attenti dalla società dei consumi, si materializzano in opere e manufatti di servizio che, più di altri, tendono a modificare l'immagine e la forma dell'habitat contemporaneo.

Massimo Del Vecchio,
(in "Ricognizioni urbane" 1997)

Nodo di interscambio, ferrovia-automobile a L'Aia





Olivo Barbieri, immagini dall'autostrada, 1997.

L'esistente esiste solo in base ad un atto, la descrizione, che lo istituisce come sistema di idee e valori e contemporaneamente come insieme di fenomeni fisici.

Una descrizione non è un'analisi. Non c'è in essa la distinzione degli elementi da elencare successivamente in rigorose tabulazioni, né quella volontà di decifrare il "funzionamento" di un sistema di parti autonome che è legata a qualsiasi "linea analitica", per usare un'espressione coniata da Filiberto Menna a proposito dell'arte moderna. La descrizione non solo si rivolge alla sintesi ma riguarda la "tonalità" dell'insieme più che la sua articolazione in sezioni funzionali.

Franco Purini,
(in "Un nuovo patto" 1996)

Venturi e Scott Brown, schede analitiche di catalogazione per la città di Las Vegas.



d'indagine, devono concorrere a restituire una raffigurazione unitaria dei fenomeni osservati.

Alla elaborazione dei dati, sia cartografici che statistici, insufficienti da soli a rappresentare la complessità di relazioni presenti, bisogna sovrapporre una vera e propria "ricognizione" - come suggeriscono M. Del Vecchio e C. Pozzi - da effettuare sul campo, utilizzando tutti gli strumenti della osservazione diretta⁶. Prendere coscienza dei fenomeni nella loro totalità, lasciandosi guidare dagli eventi, indagare i comportamenti partecipandovi attivamente per approfondire le ragioni dei processi intenzionali.

Un tipo di descrizione partecipata dunque dove il supporto critico sa andare oltre freddezza di una presunta scientificità, producendo risultati migliori di quanti si affidano unicamente alla esattezza dei dati numerici ed alla geometria delle "carte".

Oggi la scientificità chiede di nuovo aiuto alla creatività e alla poetica, da alcune espressioni della pittura americana, David Hockney, Dan Graham, George Tooker, ad una certa cinematografia surreale e futuribile, quella di Wim Wenders o Ridley Scott; dallo sguardo fotografico di Gabriele Basilico, Luigi Ghirri, Olivo Barbieri, alle descrizioni letterarie di Bruce Chatwin, Italo Calvino e Gianni Celati. L'arte ci offre «un alto livello di contributo specifico alla descrizione dei fenomeni indagati»⁷.

L'intento resta quello di realizzare *mappe oblique, ricostruzioni mentali* della modificazione, capaci di valorizzare il *senso* e promuovere la *vocazione* dei luoghi indagati, sovrapponendo ai dati della permanenza la griglia dei comportamenti contemporanei, per misurare possibili connessioni tra dislocazioni spaziali e modalità dell'agire. Una lettura condotta con la simultanea molteplicità degli strumenti d'indagine per

restituire immagini compiute, attraverso le quali fornire *elementi di descrizione* trasversale. Selezionare caratteri comuni di aspetti diversi. Una lettura per elementi omogenei di descrizione dunque; per *immagini*, per *figure*, ad ognuna delle quali corrisponde una particolare modalità d'essere e di usare il luogo stesso.

Muta la "mappa mentale" attraverso la quale si abita un territorio. Non è soltanto un'inversione di ruoli tra spazio edificato e spazio vuoto: per cui nella città ottocentesca il vuoto si apre nel "solido" della città costruita, mentre nella città moderna il costruito - per parti - dialoga attraverso l'esteso vuoto della campagna o della natura.

Occorre invece confrontarsi, forse, con un nuovo abitante di un diverso spazio e di un diverso tempo: in un territorio disponibile a essere utilizzato con percorsi e centralità plurime.

Giuseppe Barbieri,
(in "I temi della ricerca", 1996)

3.2 *immaginare: gli elementi di descrizione*

La descrizione di un luogo presuppone una scelta: di carattere mentale, essa è già il fondamento di un atto critico, una prima azione progettuale di *selezione*, capace di elaborare il *dato* necessario alla formulazione di ipotesi che quella scelta iniziale già contiene. È questo il presupposto fondamentale per la comprensione di fenomeni complessi come quelli che si stanno osservando, soprattutto quando si sono precedentemente fissate le intenzioni e gli obiettivi della descrizione.

La dispersione che produce gli attuali fenomeni di alterità degli spazi metropolitani, è il risultato di un continuo processo di *infrazione* e *trasgressione* delle norme e delle forme della città consolidata. *Frammentazione del limite* e conseguente *perdita del centro* si reiterano nella discontinuità degli *spazi liberati* dalla contemporaneità. Diffusi sul territorio, allineati lungo le principali vie di transito o concentrati nelle interconnessioni con gli insediamenti locali, i luoghi della *città estesa* si sovrappongono all'esistente con modi e forme discontinui, regolati unicamente dall'ordine sovrastrutturale delle reti di comunicazione che li rendono partecipi di circuiti altri dai loro

luoghi di localizzazione.

È soprattutto «nei punti nodali dello scambio che occorre intervenire per fornire elementi di differenziazione e riconoscibilità a una percezione spaziale più *mentale* che *retinica*» e perciò riconsiderare il rapporto fondativo tra infrastrutture e natura dei luoghi⁸.



Nodo autostradale in Olanda.

L'unica strategia efficace da sviluppare sembra sia quella di non inseguire il decentramento di funzioni ma di creare centralità "alternative" a quella storica, che abbiano la stessa forza di attrazione e di immagine di quella storica, e sulle quali dirottare buona parte delle utenze delle attuali periferie concentriche alla città storica. Queste centralità alternative devono avere vantaggi economici e non economici non inferiori a quelli del centro storico.

Franco Archibugi,
(in "Il futuro della città" 1997)

Qui *il limite* della città diventa *centro* per il territorio. Questi spazi, volutamente pensati fuori dai contesti urbani, dislocati ai bordi delle realtà insediative, acquistano una nuova centralità se riferiti alla rete di distribuzione dei nodi di connessione. Essi si comportano come luoghi centrali proprio per la capacità di riferimento che assumono tra contesti più o meno urbanizzati e territorio, oltre che per l'appartenenza a più sistemi tra loro interscambiabili. Questo consente una forte autoreferenzialità di forme e contenuti, disgiunta dai caratteri del contesto e priva di un'identità topologica.

L'assenza di identità, tra l'altro, caratterizza una *universalità dell'appartenenza* che è contemporaneamente riferita sia al localismo degli insediamenti che alla globalità della rete. Luoghi "glocali" per eccellenza dunque, i nodi si distinguono proprio per la indeterminatezza e genericità della loro riconoscibilità: locale, solo se riferita alla dislocazione territoriale; universale, in quanto reiterazione degli scambi lungo la rete.

Si determina in questo modo una attrazione per *la concentrazione degli scambi* originata dalla maggiore accessibilità dei nodi che di conseguenza favorisce la dislocazione di tutte quelle attività che utilizzano la rete dei trasporti per una migliore distribuzione di merci e servizi. Se a questo si aggiunge la quota di movimenti relativa alla mobilità locale, si individua uno dei caratteri fondamentali delle

intersezioni: l'accumulo di energie, che la rete provvede a trasformare nei flussi di scambio.

La sovrapposizione di eventi diversi e l'accumulo di interessi economici dovuti alla facilità di accesso nel territorio producono progressivamente una maggiore *complessità delle funzioni*: i luoghi dello scambio si arricchiscono sempre più di nuove attività, che si offrono ai transiti della rete come ulteriori occasioni per la sosta. Non solo centri di distribuzione delle merci o centri di offerta dei servizi, ma anche e soprattutto nuovi luoghi per lo spettacolo, lo svago e il tempo libero. In altre parole la città, poco a poco, vi trasferisce tutte quelle attività che risultano favorite da una migliore accessibilità sia in termini di tempo sia in termini di spazio, sia soprattutto per gli enormi vantaggi dell'offerta economica.

Gli stessi flussi di transito variano al variare delle offerte di merci e servizi, si differenziano quindi in relazione alle diverse specializzazioni che ogni nodo produce anche per una particolare condizione dei luoghi, della natura o delle stagioni. È proprio la *variazione dei flussi* a mutare anche le modalità d'uso degli spazi interessati determinando, nella omologazione del transito, una dinamicità continua ma sempre diversa di questi luoghi.

Nonostante i grandi manufatti, quali i viadotti, le tangenziali, gli svincoli, i capannoni, i parcheggi, gli alberghi, i centri per il commercio ed il tempo libero, si presentino allo sguardo come eventi spaziali di grande portata, risultano tuttavia del tutto estranei a qualsiasi tipo di relazione intenzionale con lo spazio urbano. Quello dei nodi è *uno spazio de-realizzato* e non integrato (come scrive F. Choay): enormi fuori scala che, a differenza di quelli presenti nella città, rimangono assolutamente



Progetto per il Centro Polisportivo Prins Bertil Arena a Stoccolma.

Va notato che questa complessificazione dell'interconnessione è un fenomeno che in parte si auto-alimenta. infatti migliorando le prestazioni della rete e dei nodi, questi attraggono sempre più utenti, realizzando così concentrazione di domanda di beni e servizi la cui offerta nel nodo stesso diventa sinergica allo sviluppo della rete (e del nodo), anche in alternativa ad altre localizzazioni. Si può concludere che l'interconnessione come la sconessione, ha sempre un impatto urbanistico e che col crescere della sua complessità tale impatto diventa più forte.

Giuseppe Dematteis,
(in "Grandi opere e contesti territoriali locali" 1996)*

indifferenti ai caratteri ed alle vocazioni dei luoghi⁹.

Spazi a forte concentrazione di infrastrutture, le intersezioni mostrano soprattutto un'*alta specificità tecnica*. Sono costruite per la mobilità dei mezzi di comunicazione e devono pertanto rispondere a caratteristiche funzionali che non necessariamente influiscono sulla natura dei contesti. Appartengono ad una realtà che è quella della razionalizzazione dei trasporti e rispondono a logiche di settore molto spesso parzializzate e del tutto avulse dai caratteri locali. Purtroppo bisogna considerare che al di là delle loro specifiche funzioni, le infrastrutture, tradizionalmente indifferenti al sito, mutano proprio le modalità d'uso e di consumo dei siti stessi.

Tutto questo produce una *molteplicità dei codici di appartenenza*, nella quale coesistono indifferentemente la concentrazione dei flussi, la sovrapposizione delle diverse identità, il monopolio del transito di merci e persone e la convergenza dei vari interessi economici, determinando una complessità - spesso caoticità - evidente di segni e significati: dal locale al globale, dal singolo al plurale, dall'individuale al collettivo, questi spazi interfacciano le differenze, mettendole in rete.

Gli abitanti di uno stesso edificio vivono a pochi centimetri di distanza, separati da un semplice tramezzo, e condividono gli stessi spazi ripetuti di piano in piano, fanno gli stessi gesti nello stesso tempo, aprire il rubinetto, tirare la catena dello sciacquone, accendere la luce, preparare la tavola, qualche decina di esistenze simultanee che si ripetono da un piano all'altro, da un edificio all'altro da una via all'altra. Si barricano nei loro millesimi e vorrebbero che non ne uscisse niente, ma per quanto poco ne lascino uscire, il cane al guinzaglio, il bambino che va a prendere il pane, l'espulso o il congedato, è sempre dalle scale ch' esce tutto.

Georges Perec,

(in "La vita istruzioni per l'uso" 1978)

3.3 *inventare: le occasioni di progetto*

I possibili temi progettuali devono riconoscere, alla base della loro individuazione, una capacità *ermeneutica* del progetto, come atto primario di conoscenza del luogo per poterne proporre una *trasformazione consapevole*. Inteso in questi

termini il progetto diventa la traduzione tecnico-poetica del *rilievo mentale* di quella *possibilità* di trasformazione.

Non esiste, per questi spazi, una unitarietà del progetto capace di mettere in ordine i diversi modi che ogni azione produce. Il transito, la sosta, lo scambio, l'attesa, lo svago, l'informazione, i servizi, e tutte le altre attività presenti non sono messe in relazione tra loro malgrado conservino una forte riconoscibilità interna, legata alla espressione di ogni singola funzione.

La *molteplicità della appartenenza* alle diverse grandezze scalari, dalla città al territorio, dal luogo alla rete di connessione, dal locale al globale, presuppone pertanto un progetto che sappia confrontarsi contemporaneamente con le diverse *misure* e *figure* presenti.

È necessario soprattutto scardinare quel tipo di programmazione gerarchica, che fino ad ora ha prodotto questi spazi definendo sostanzialmente una serie di *enclave* separate e sconnesse tra loro. Questo ha favorito una egemonia nella direzione funzionalista dell'infrastruttura trasportista priva di quella articolazione dello spazio che è propria della prassi architettonico-compositiva. «Nel suo essere connessione complessa con la morfologia dei luoghi lo svincolo rappresenta il luogo dove può trovare una soluzione la richiesta di identità dei territori della diffusione»¹⁰.

La maggior parte dei manufatti presenti negli snodi e nelle aree immediatamente circostanti infatti, sono spesso contraddistinti da figure fuori scala, sia quando appartengono all'infrastruttura dei percorsi sia quando esprimono le forme degli oggetti che vi si depositano nell'intorno. In maniera indifferente quindi, la *grande dimensione* è utilizzata in questi luoghi sia per gli edifici produttivi che per le attrezzature, configurandosi come oggetti a



I grandi lavori alla Defense, Parigi 1984

Non solo la "grande dimensione" è incapace di stabilire relazioni con la città classica - al massimo può coesistere con essa, ma nella quantità e complessità dei servizi che offre, è essa stessa urbana. La grande dimensione non ha più bisogno della città: è in competizione con la città; o ancora meglio, è la città
Rem Koolhaas,
(in "S,M,L,XL" 1995)

grande scala ma assolutamente privi di una “monumentalità” di riferimento che comunque ne segnali la presenza sul territorio. Il progetto del fuori scala potrebbe invece interpretare in maniera diversa il rapporto tra la città e l’infrastruttura, caratterizzandosi come *nuova porta di accesso* allo spazio delle reti, come *nuovi monumenti nel paesaggio* tra le architetture urbane ed il territorio.

Qualcuno potrà obiettare che più l’opera tende alla moltiplicazione dei possibili più si allontana da quell’unicum che è il self, la sincerità interiore, la ricerca della propria verità. Al contrario, rispondo, chi siamo noi, chi è ciascuno di noi se non una combinatoria d’esperienze, d’informazioni, di letture, d’immaginazioni? Ogni vita è un’enciclopedia, una biblioteca, un’inventario di oggetti, un campionario di stili, dove tutto può essere continuamente rimescolato e riordinato in tutti i modi possibili.

Italo Calvino,
(in “Molteplicità” 1988)

Inoltre, per le autostrade in generale e per i poli di intersezione in particolare, si pone un problema analogo a quello di tutti i nodi di scambio tra diverse modalità di comunicazione. Esattamente come per le stazioni ferroviarie o metropolitane, per gli aeroporti o i porti, anche per gli svincoli esiste un duplice livello di relazione delle funzioni assolute, quello locale e quello di lunga percorrenza, come già osservato precedentemente.

Al distribuirsi, anche intorno a queste aree, di ulteriori attività complementari alla semplice mobilità, sopraggiunge di conseguenza la necessità di controllare l’intero processo di costruzione, attraverso una progettualità settoriale che accetti di misurarsi con *la complessità dei programmi* e delle sinergie connesse. I servizi di assistenza alle auto, i parcheggi, il supermercato, l’autogrill o la galleria commerciale, i fast-food o i servizi di interscambio, utilizzati indistintamente dagli insediamenti urbani locali e dal transito della rete, oltre a soddisfare una domanda plurale di utenza, devono saper comporre una articolazione dello spazio che solo un *progetto complesso* può realizzare.

Si pone dunque un problema di razionalizzazione degli usi per le attività presenti, anche e soprattutto in ragione degli investimenti economici sopportati e della concentrazione degli interessi in campo. Il progetto dovrebbe farsi carico di queste problematiche

ipotizzando una *flessibilità degli spazi* stessi per un uso differenziato ed articolato anche per i momenti di scarsa affluenza, capace di far funzionare diversamente quegli stessi manufatti che normalmente assolvono ad altri compiti.

Pensati originariamente come elementi di connessione tra i diversi punti della percorrenza autostradale, i nodi di scambio, hanno a poco a poco modificato il peso del proprio ruolo sulle trasformazioni del territorio, fino a determinare in maniera rilevante gli assetti e gli sviluppi delle aree metropolitane e dei centri urbani attraversati. Di contro il progetto infrastrutturale per questi spazi non ha adeguato i propri programmi alle modificazioni che comunque genera, rimanendo sostanzialmente legato alle logiche di natura trasportista. Mancano pertanto i più elementari accorgimenti di *integrazione* che dovrebbero garantire un processo di sviluppo unitario, inteso come sommatoria di specificità diverse per le quali non è più sostenibile una modificazione per parti autonome, pena il fallimento dell'intero sistema.

«L'infrastruttura non è più la risposta più o meno in ritardo a un bisogno più o meno urgente, bensì un'arma strategica, una profezia»¹².

Sembra quindi importante, capire quali sono i margini all'interno dei quali possono trovare forma le ragioni dell'architettura, nella convinzione che, comunque l'espressione di questi luoghi deve necessariamente misurarsi con gli obiettivi di una *qualità condivisa*, ovvero restituire alle forme dell'architettura il fondamento indispensabile di conoscenza e di trasformazione dei luoghi, indagando sulla circolarità del senso e dei significati tra forme ed eventi, anche quando, come in questo caso, assumono caratteri dichiaratamente oppositivi.

Più recentemente una serie di progetti infrastrutturali hanno assunto programmaticamente il tema della integrazione tra più funzioni e di una attenzione ai problemi della forma fisica con l'obiettivo esplicito di rendere gli spazi associati alle infrastrutture nuovi spazi urbani ad elevato valore.

Per alcuni versi sembra di poter dire che il problema che questi progetti affrontano è il corrispondente attuale di quello trattato da Rino Tami e da Appleyard per la città e il paesaggio degli anni '60. Lo scenario è però quello del paesaggio e di una città profondamente mutati: un vasto territorio urbanizzato nel quale i confini della città si sono persi o attenuati e la maglia delle infrastrutture con i suoi nodi svolge un ruolo del tutto diverso.

Alessandro Balducci,
(in "Progetti e innovazione" 1996)



Olivo Barbieri, Immagini dall'autostrada, 1997.

L'architettura sembra letteralmente incapace di assumersi delle "responsabilità" nei confronti del proprio prodotto, di riassumere una qualche forma di circolarità in grado di legare, ancora una volta nella storia, ancora in qualche modo, le "forme" ai "significati", i "segni" ai "programmi".

Così senza voler andare troppo lontano, non possiamo rinviare più però l'obbligo a ri-confrontarci con un contesto, quello contemporaneo, e scoprire una volta per tutte quanto sia "positivamente" diverso da quello antico della modernità; al quale, troppo spesso, continuiamo a fare riferimento nelle forme, negli impianti, in una parola nelle "idee" di progetto.

Paolo Desideri,
(in "Il progetto dello spazio pubblico contemporaneo" 1994)

3.4 creare: gli strumenti della trasformazione



L'infrastruttura come segno di misurazione della distanza nella Randstad "R. Fibbe - M. Versteeg

«Ciò che stiamo rischiando oggi è il “senso”. Tale perdita di senso, è già qualcosa che ci colloca da una parte: la parte di coloro che sentono tale perdita o mancanza, ed un senso comunque intendono ricercare, contro coloro i quali si crogiolano sinistramente compiaciuti del non-senso della *città senza luoghi* intesa come ambiguo luogo di liberazione»¹².

Confermata, ormai da tempo, l'impossibilità di una visione unitaria dei fenomeni della trasformazione contemporanea - anche in relazione alla crisi dei modelli di rappresentazione, pressoché incapaci di raffigurarne gli esiti - ci abituiamo rapidamente ad una immagine sincopata della realtà metropolitana. Una sorta di sequenza di frammenti, capace di restituirci solo disomogeneità in sostituzione della percezione unitaria ereditata dalle teorie del moderno.

Il progetto contemporaneo, inteso come fondamentale strumento di conoscenza, non riesce ad agire che per segmenti, i quali, ancorché omogenei al loro interno, producono una diversità di relazioni anche in ragione delle loro differenze scalari che vanno dal singolo edificio ad intere porzioni di territorio. Nuove modalità d'intervento devono pertanto essere prese in considerazione, utilizzando lo stesso progetto come parte incompiuta, come frammento di un'idea che sottende una strategia complessiva dell'operare sull'esistente.

Una più concreta elasticità dei meccanismi che regolano la progettazione potrebbe ad esempio favorire un maggiore controllo a scale diverse, intendendo queste non come successione gerarchica di grandezze ma come compresenza simultanea di “misure”¹³.

Va in scacco l'illusione di una dominanza estetico-simbolica su un sistema complesso, pluricausale, le cui motivazioni prime restano nel regno dell'economico e del bisogno. Va in scacco ogni idea di unitarietà formale elementare. È bensì possibile porre il tema dell'ordine sulle porzioni, sui sottosistemi. Ma per farlo occorre anzitutto individuare la distinguibilità. Occorre, anche, comprendere che l'appartenenza al sistema caotico, comunque, non può essere senza effetto nemmeno all'interno di ciascuna parte: ed inoltre ammette, anzi postula, la possibilità di anche radicali differenze tra le varie specie di parti. Sarebbe senz'altro utile, intanto, fare l'inventario, ed individuare le eventuali regole, delle nuove “figure ibridate”.

Antonino Terranova,
(in “Le città & i progetti” 1993)

In particolar modo è proprio nei punti di interconnessione tra grandezze diverse, come i luoghi di scambio tra la rete infrastrutturale e gli insediamenti locali, che è necessario utilizzare strumenti di controllo capaci di regolare grandezze tra loro differenti. Modalità flessibili dunque, per un'azione in grado di gestire unitariamente, *dal piano al progetto* e viceversa, le diverse scale di intervento: dalla dimensione imponente delle grandi comunicazioni, che conserva una regola dislocativa propria, alla sovrapposizione di elementi minori di *interfaccia* con le realtà residenziali e produttive distribuite lungo tutto il tracciato.

Il territorio italiano è il risultato di una stratificazione di segni che le modificazioni storiche hanno sedimentato in ragione delle diverse esigenze nel tempo.

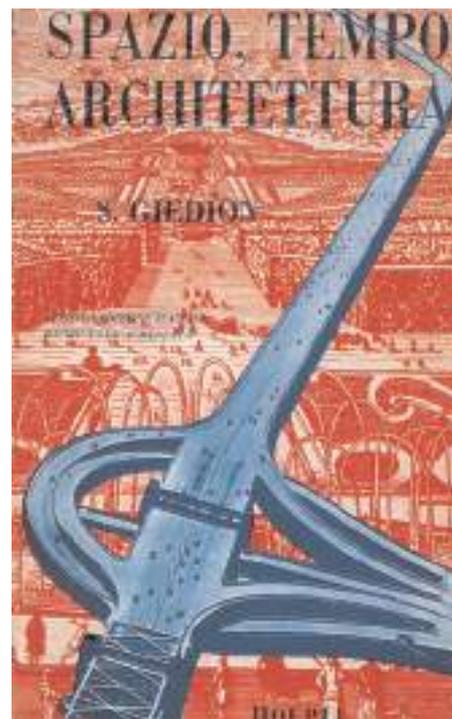
Oggi «la città contemporanea non è altro che un contesto frammentario denso di tracce di memoria di monumenti e di luoghi ridotti a residui di grandi narrazioni ormai illeggibili. Intervenire su questi luoghi significa ricostruirvi un racconto, collegare i frammenti di un nuovo ordine narrativo»¹⁴.

Questo nuovo ordine non può non tenere in debito conto la struttura insediativa comunque presente sul territorio, solo a partire dalla quale è possibile ricucire un *testo* unitario per il *paesaggio metropolitano*.

Il nuovo si sovrappone al già esistente, con sue modalità d'uso, forme e significati che spesso stravolgono il senso originario delle preesistenze.

Il progetto pertanto deve considerare, come una delle variabili fondamentali della sua elaborazione, la *condizione data* dell'esistente, rintracciando le possibilità di un nuovo ruolo da assegnargli anche quando assume caratteri antagonisti alla

Copertina della edizione italiana di "Space, Time and Architecture" di Sigfried Giedion.





Torri Gemelle, parcheggi e abitazioni a Chicago.

Non è più possibile considerare infatti il progetto come solo ... incremento del patrimonio edilizio tramite nuove costruzioni. Esso va invece riformulato come un sistema di teorie e di pratiche orientate al completamento dei tessuti urbani già edificati e alla ricomposizione delle relazioni che li assumono come scenari. Non tanto "costruire", allora, quanto "ricostruire", vale a dire entrare nella città esistente accettandola come un sistema in qualche modo concluso ... come il commento ad un testo già scritto il progetto italiano deve collaborare con i segni che definiscono l'ambiente fisico.

Franco Purini,

(in "Architettura, quale futuro?" 1991)

realizzazione del nuovo. Diventa così significativo ipotizzare perfino la necessità della "sottrazione" come atto progettuale analogo alla costruzione di nuove parti, laddove la distruzione assume un *nuovo valore* per una migliore relazione tra le parti: «la storia ci insegna che la distruzione, la modificazione e la possibile sostituzione che ne consegue sono operazioni che, in determinati periodi, costituiscono prassi normalizzata che non risparmia neanche gli aspetti straordinari del patrimonio», si pensi ad esempio agli sventramenti della Parigi di Haussmann¹⁵.

Un'altra considerazione da fare, riguarda invece l'opportunità fornita dalla evoluzione (in questo caso sarebbe meglio parlare di rivoluzione) negli usi degli spazi contemporanei in ragione del progresso tecnologico in atto. Le modificazioni prodotte dallo sviluppo delle nuove tecniche di comunicazione, viaggiano ad una velocità molto superiore della capacità architettonica del progetto di adeguarne gli spazi relativi ad una loro più corretta utilizzazione.

I nuovi modelli di insediamento, se solo li ipotizziamo in un futuro molto prossimo al nostro, stravolgeranno del tutto le categorie classiche dei rapporti tra modalità d'uso, tipo di edificio e forma della città (per altro già abbondantemente messe in crisi dalla contemporaneità), per quella futura, è possibile prevedere che «sarà una città sradicata da qualsiasi punto definito sulla superficie della terra, configurata dalle limitazioni della connettività e dell'ampiezza di banda, più che dalla accessibilità e dal valore di posizione delle proprietà, ampiamente asincrona nel suo funzionamento, abitata da soggetti incorporati e frammentati che esistono come collezione di alias e di agenti elettronici. I suoi luoghi saranno virtualmente costruiti dal

software e non più fisicamente da pietre e legno; questi luoghi saranno collegati da legami logici al posto di porte, passaggi e strade»¹⁶.

Diventa pertanto indispensabile adoperarsi per la messa a punto e l'utilizzazione di nuove tecnologie per la realizzazione degli spazi della metropoli prossima futura. Una tecnologia che non sarà solo spettacolarizzazione delle tecniche costruttive, ma concreto strumento di controllo dei nuovi parametri formali e funzionali della costruzione degli edifici e della città (se così potremo ancora chiamarli).

Già oggi i nodi di scambio rappresentano luoghi ad alta utilizzazione tecnologica, si pensi infatti alle modalità di accesso e di uscita dell'autostrada, o alla quantità di reti tecniche (da quelle telematiche a quelle elettriche o idrauliche) che possono viaggiare (alcune già lo fanno), in parallelo ai percorsi infrastrutturali, interfacciandosi alle singole connessioni locali¹⁶.

Questo fa aumentare l'attenzione al controllo della tecnica proprio in quegli spazi maggiormente interessati da trasformazioni tecnologiche strutturali, come le interconnessioni.

Non bisogna, d'altra parte, trascurare un più diffuso controllo della qualità per la trasformazione di questi spazi, che proprio in virtù della loro dislocazione - *glocale* - sul territorio e per la loro grande utilizzazione pubblica, sono sottoposti ad un carico estetico-simbolico rilevante.

Intervengono allora altri possibili strumenti per la realizzazione di una qualità che sia condivisibile e collettiva: il ricorso a forme di espressione che utilizzano i linguaggi dell'arte per esempio, soprattutto per quegli aspetti particolari dove la comunicazione di messaggi di promozione commerciale assume dimensioni non



Nodo stradale in Inghilterra negli anni sessanta.

Per millenni gli architetti si sono occupati del corpo umano, delimitato dalla pelle, e del suo ambiente sensoriale immediato, fornendo riparo, calore e sicurezza, assicurando l'illuminazione delle superfici che lo circondano, creando condizioni per godere della conversazione e della musica, orchestrando le sensazioni di contatto con i materiali duri e morbidi, ruvidi e lisci, e con brezze e profumi. Ora devono confrontarsi con corpi virtuali, riconfigurabili, ampliati elettronicamente, che possono provare sensazioni e agire a distanza, ma che ancora restano parzialmente ancorati all'ambiente immediato che li circonda.

William J. Mitchell,
(in "La città dei bits" 1993)

più trascurabili (si pensi ad esempio al bombardamento pubblicitario all'uscita dei caselli autostradali); la progettazione di una nuova monumentalità , dove il *fuori scala* restituisce un senso di relazione con l'intorno, *un punto di riferimento nel paesaggio* (come sostiene Rem Koolhaas) rivolto non tanto alla staticità urbana quanto al dinamismo del transito, al traffico prodotto dalle grandi infrastrutture di comunicazione, occorre tradurre infine le difficoltà imposte da vincoli normativi o da costrizioni funzionali in nuove opportunità per il progetto, produrre nuovi valori a partire dalle limitazioni date, aprire il progetto ad una risposta multipla, capace di risolvere il compromesso di tutte le variabili in gioco. «Le esperienze innovative ci dicono che nelle azioni in cui si gioca la partita della qualità occorre promuovere grandi energie culturali e montare estese collaborazioni e sinergie, intrecciando caso per caso argomenti che stanno a cuore ai molti soggetti che, muovendo per logiche diverse, possono comparire sulle scene della riqualificazione»¹⁷.

La condizione contemporanea è in bilico tra ricerca dell'identità e lo spaesamento tra locale e alterità [...] Per il progetto significa aprire il locale al globale, fare dei luoghi dell'atopia gli strumenti per una comunicazione con il mondo, per aprirsi all'esterno, per ampliare le opportunità di comunicazione e di incontro tra le comunità locali e i gruppi esterni che attraversano il territorio. Forse dovremo indagare con più attenzione il sovrapporsi dei circuiti locali con quelli di rango superiore, scoprire le loro relazioni.

Forse è proprio in questi punti di intersezione che l'atopia può sviluppare la sua portata utopica. I luoghi nascondono i segni del "possibile". In questa direzione, un ruolo di grande rilievo spetta alle grandi infrastrutture. Le reti e i nodi infrastrutturali devono finalmente produrre uno spazio integrato alla città e al territorio. Le potenzialità spaziali delle infrastrutture attendono di essere esplorate ed espresse.

Da esse potrà derivare un nuovo ordine e una nuova gerarchia di scale e di valori: solo così la città diffusa potrà realizzare l'utopia sottesa dalla sua metafora a divenire sistema.

Rosario Pavia,

(in "Figure e luoghi della città diffusa")

NOTE

* S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini "Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione Milanese" - AIM, Abitare Segesta Cataloghi, Milano 1993.

¹ Marco D'Annunzi, "Lo spazio dell'infrastruttura" in "La città caotica" tesi di dottorato in Composizione Architettonica 7° ciclo - D.A.U. della Facoltà di Architettura di Pescara, pag.126. «Nello spazio dell'infrastruttura - continua nella stessa pagina - infatti, si struttura il rapporto tra il contesto urbanizzato ed i suoi fruitori, non tanto come spazio dei flussi, ma come itinerario che organizza l'esperienza urbana contemporanea, e si configura come lo spazio pubblico più rappresentativo nel panorama introverso dell'urbanizzato recente».

² Michel Serres, *Hermes II. L'interference* - ed. de Munuit, Paris 1972, pp. 131-133.

³ Michel Serres, *ivi*.

⁴ Rosario Pavia in "Figure e luoghi della città diffusa" pubblicato nel n° 241 di Edilizia Popolare - ed. ANIACAP sett.-ott. 1995 Roma.

⁵ Marc Augé, "Nonluoghi" *introduzione a una antropologia della surmodernità* - ed. elèuthera, prima edizione Milano 1993, pag. 69, continuando l'autore specifica ulteriormente come «... è alle entrate delle città, nello spazio cupo dei grandi complessi, delle zone industrializzate e dei supermercati, che si trovano installati tabelloni che invitano a visitare i monumenti antichi; è lungo le autostrade che si moltiplicano i riferimenti alle curiosità locali, che dovrebbero trattenerci là dove ci limitiamo a passare: come se l'allusione al tempo e ai luoghi antichi, oggi, fosse solo un modo di dire dello spazio presente».

⁶ Massimo Del Vecchio, Carlo Pozzi "Ricognizioni urbane" - ed. Sala, Pescara 1997, il libro raccoglie il risultato di alcune ricerche condotte, proprio con il contributo dei dottorandi della Facoltà di Architettura di Pescara, sui territori della città contemporanea.

⁷ Carlo Pozzi, *ivi* pag. 25, l'autore continua proponendo con le modalità artistiche di descrizione dei fenomeni, il recupero di letture interpretative di tipo puro-visibilista, accennando agli esempi, nella disciplina urbanistica ed in quella architettonica, forniti da Kevin Lynch e successivamente da Robert Venturi e «... rivolta principalmente alla nuova dimensione metropolitana, una realtà frammista di poche continuità e di molte discontinuità».

⁸ È questo uno dei "temi della ricerca" cui si riferisce Giuseppe Barbieri nella presentazione del contributo pescarese per la Triennale di Milano sull'*Attualità della forma urbana* - catalogo, ed. Electa Milano 1995

⁹ Françoise Choay, "L'orizzonte del post-urbano" - ed. Officina, Roma 1992

¹⁰ Maria Cicchitti "Lo svincolo il progetto dell'interfaccia" in "Transiti" tesi di dottorato in Composizione Architettonica 8° ciclo - D.A.U. della Facoltà di Architettura di Pescara, pag.129. Per quanto concerne gli aspetti più squisitamente architettonico - compositivi «Lo svincolo presenta inoltre, la possibilità di sviluppare tematiche ricche e articolate, e realizza due istanze contemporaneamente: l'associazione del luogo e delle attività presenti all'idea della macchina, e la spettacolarizzazione del movimento continuo delle automobili lungo le rampe.

¹¹ Rem Koolhaas "La città generica" in "S,M,L,XL" di Rem Koolhaas e Bruce Mau - The Monicelli Press, New York 1994.

¹² Antonino Terranova, in "La città & i progetti" - ed. Gangemi, Roma 1993, pag.205. L'autore si riferisce in particolare alla necessità di produrre un'idea di città per la contemporaneità, alla quale riferire nuovi modi e nuove forme dell'architettura e di conseguenza una nuova «... idea di progetto, del suo ruolo nei processi insediativi».

¹³ Il termine "misura" è qui inteso nella accezione Dardiana, non come un elemento strettamente dimensionale, ma come una categoria spaziale capace di coinvolgere sia gli aspetti metrici che quelli relazionali, per cui un oggetto posto nello spazio ed in relazione con situazioni circostanti stabilisce determinati rapporti ed instaura determinate composizioni.

¹⁴ Marco De Michelis in "La fine di un ciclo" pubblicato su Lotus n°81- ed. Electa, Milano 1994.

¹⁵ Il riferimento specifico è al convegno su "il progetto della sottrazione" curato da Antonino Terranova, i cui atti sono stati raccolti in un volume, dall'analogo titolo, pubblicato per il DAAC dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", dalla Palombi editore, Roma 1993. La citazione tratta è di Alessandro Sartor pag.130.

¹⁶ Spesso, infatti, le difficoltà maggiori nella realizzazione di nuove reti consistono proprio nelle difficoltà di attraversamento dei principali fasci infrastrutturali. La Società Autostrade, pochi lo sanno, stà predisponendo una serie di condotte parallele al percorso veicolare per la futura utilizzazione (in proprio o in affitto) di nuovi sistemi di distribuzione di servizi.

¹⁷ Carlo Giammarco, "Aprire itinerari nel labirinto urbano" in "Disegnare le periferie. il progetto del limite" pubblicato dalla NIS, Roma 1993.

IL CASO ADRIATICO
svincoli autostradali, le nuove figure della
trasformazione

4.

LA CITTA' LINEARE MEDIO-ADRIATICA

75 4.1 Una nuova dimensione dello spazio metropolitano

77 4.2 Le figure di una "trasformazione inconsapevole"

80 4.3 Uno sguardo sul territorio

83 4.4 Le forme dell'insediamento

87 4.5 Le modalità dello scambio

5.

IPOTESI PER UN'ATLANTE

95 5.1 Le difficoltà di una lettura zenitale

98 5.2 Un territorio a più velocità

101 5.3 Nuove forme di aggregazione

107 5.4 I materiali della modificazione

6.

QUALE RUOLO PRE IL PROGETTO DI ARCHITETTURA

119 6.1 Necessità del progetto

122 6.2 Il progetto come "misura"

125 6.3 Il progetto come "figura"

129 6.4 Sovrapposizioni complesse

132 6.5 Una nuova cultura del Ring

135 6.6 Arte, natura, infrastruttura

4. LA CITTA' LINEARE MEDIO-ADRIATICA

*«Se si supera la divisione in province, comuni, ecc. e si guarda a questo territorio come ad un'unica struttura, se ne può parlare come di una sorta di 'città lineare', dalla forma di un rettangolo di cento chilometri per venticinque, disteso lungo l'Adriatico. Al centro di questo sistema sono le città di Pescara e Chieti e la vallata del Pescara che dal mare si insinua fino agli Appennini; ai suoi estremi le città di Teramo e Vasto. Il sistema principale dei collegamenti ha forma di "Tal" cui centro è Pescara. Dal Nord al Sud un fascio di strade di varia importanza, l'Adriatica, la recente autostrada Bologna-Bari, ecc., incrociano la Tiburtina e l'autostrada che collegano Pescara con Roma. A queste strade si sovrappone la trama dei tracciati longitudinali di media collina e trasversali di collegamento dei vari centri con l'Adriatica. Questa trama, a maglie all'incirca quadrate, si infittisce con le innumerevoli strade secondarie e poderali e con quelle di stretta pertinenza urbana».**

4.1 una nuova dimensione dello spazio metropolitano

Nella rapidità del passaggio da una economia di sussistenza ad una economia di mercato, il consumo di territorio, caratterizzatosi attraverso la saturazione dello spazio residuale tra *natura* e *artificio* in virtù dell'evoluzione dei nuovi sistemi di collegamento e delle nuove tecnologie produttive, si manifesta in quest'ultimo periodo con una inversione di tendenza dalle aree a più forte sviluppo a quelle preservate dallo svuotamento della ormai trascorsa ed irreversibile inurbazione. Un'inversione di tendenza verso le aree più deboli che si esprime non in termini di contrapposizione, come già sottolineato in precedenza, ma di complementarità nel processo delle trasformazioni in atto.

Ad una visione più attenta del fenomeno emerge una capacità di *autodeterminazione* e di *autorganizzazione* delle singole realtà, straordinariamente ricca di caratteri innovativi rispetto all'evolversi dei modelli evolutivi tradizionali; si costituisce una nuova dimensione dello spazio urbano, non più centripeto, ma pluridirezionato; si profila una nuova immagine, non più compatta ma articolata e discontinua, non più in antitesi con la campagna ma intrinsecamente fusa con essa.

«All'antica separazione tra città e campagna insita nel modello monopolare, si è andato sostituendo, nel passaggio di scala, la contrapposizione tra aree forti e aree deboli, amplificando a dismisura le funzioni nelle prime e gli squilibri nelle seconde, con costi sociali in entrambi i casi rilevanti»¹.

Un nuovo sistema insediativo, disomogeneo e discontinuo, si sovrappone alla strutturazione del territorio determinando una complessità di relazioni che destrutturano i vecchi equilibri configurando un disordine generale. La modificazione si

Le trasformazioni in corso incidono proprio sulla capacità dell'area comunale di rappresentare adeguatamente il fenomeno urbano. Via via che le città si trasformano in metropoli cade la definizione netta della differenza tra città e campagna attorno ai nuclei urbani originari e forma un'ampia area indistinta, un non luogo urbano. È nei comuni minori di questa area, e non nei comuni rurali non metropolitani, che si concentra la crescita urbana degli ultimi anni. Naturalmente il fenomeno sfugge, se non si dispone di una definizione di area metropolitana e si continuano ad usare unità obsolete, da questo punto di vista, quali il comune e la provincia.

Guido Martinotti,
(in "Metropoli" 1993)

Nuovi insediamenti pedecollinari a nord di Pescara





Progetto ferroviario di Esterno Besenzanica, 1928.

All'inizio della seconda guerra mondiale la situazione si è sostanzialmente modificata: la viabilità, incrementata e modernizzata, collega pressoché tutti i comuni; sono costruite tre ferrovie di collegamento con l'interno; alcune opere di bonifica sono completate o avviate. L'immagine complessiva del territorio viene modificata: cambiano le relazioni fra città e campagna, cambia l'aspetto delle città, le parti urbanizzate, soprattutto costiere, subiscono un notevole incremento.

Maurizio Morandi,
(da "Una trasformazione inconsapevole" 1992)

presenta pertanto con i caratteri di una evidente incoerenza dislocativa e distributiva solo in apparenza caotica ma rispondente ad una fenomenologia in formazione nata dall'adeguamento all'insufficienza dei sistemi preesistenti sul territorio a recepire le trasformazioni.

Emblematica di questa situazione sembra essere l'intera fascia pedecollinare a ridosso del medio adriatico, tra la costa altamente congestionata e l'impianto montano ancora preservato nella sua vocazione naturale; una sorta di intersezione tra due sistemi a forte caratterizzazione, dove maggiormente si concentrano le trasformazioni territoriali di natura *diffusiva*. Da una parte l'insediamento costiero continuo, linearmente diffuso, che si insidia a pettine nelle sacche vallive, dall'altra quello collinare storico di crinale di matrice essenzialmente rurale a struttura polare e pertanto discontinuo.

Un sistema che progressivamente muterà le condizioni del territorio, a partire dalla separazione tra costa ed entroterra «dando inizio a quello sviluppo parallelo al mare che porterà alla configurazione di un insediamento longitudinale continuo»².

Dal secondo dopoguerra ad oggi, in virtù del forte sviluppo infrastrutturale prodotto dal passaggio della ferrovia, della statale adriatica e infine dell'autostrada, il sistema costiero ha letteralmente eroso la fascia marina, schiacciata sulla costa dalle nuove vie di comunicazione, e determinato lo svuotamento dello sviluppo storico di crinale, snaturando l'originario equilibrio dell'intero territorio.

Con l'exasperarsi del fenomeno, si è raggiunto, negli ultimi anni, un livello di congestione tale da indurre l'inversione di tendenza a favore di una ricolonizzazione del paesaggio collinare riconsiderato alla luce delle nuove dinamiche territoriali. Non

mancono tra l'altro i presupposti per un possibile governo della nuova rotta insediativa, testimoniate proprio da alcune ricerche condotte negli ultimi anni (Il Corridoio Adriatico) come ipotesi sempre più credibile di un ri-potenziamento della storica direttrice di collegamento transcollinare.

La determinazione di tale condizione configura una realtà territoriale frammentata, alla ricerca di una nuova identità tra l'omologazione dei nuovi modelli di rappresentazione sociale, nella ri-voluzione delle dinamiche abitative e la permanenza dei caratteri della tradizione, nell'evoluzione degli insediamenti storici.

Una sorta di *paesaggio parallelo* innescato da una nuova velocità assunta nell'uso del territorio, a partire dallo sviluppo del fascio infrastrutturale di collegamento e dalla dislocazione dei suoi punti di contatto con le realtà locali.

L'apertura dell'autostrada Adriatica e di quella abruzzese, la penetrazione industriale lungo i fondovalle del mare verso l'interno e in parallelo lo spopolamento montano, il flusso turistico e la spinta insediativa dalle aree metropolitane e dalle pianure vicine e lontane, con la conseguente dilatazione urbana delle locali città interne, l'attenzione alla difesa dei beni ambientali e paesistici e all'opposto il vaioio territoriale delle seconde case nel verde, questi e non solo questi sono i fattori macroscopici di trasformazione dell'assetto abruzzese da sommatoria di isole insediative, distaccate introverse, a mosaico di comprensori a vocazione federativa.

Federico Gorio,
(in "Le enclaves del territorio abruzzese" 1996)

4.2 *Le figure di una "trasformazione inconsapevole"*

Le ragioni che hanno determinato l'ormai radicale ed irreversibile cambiamento nella regione medio-adriatica vanno ricercate, come già introdotto in precedenza, nello sviluppo (soprattutto di natura socio-economica) degli ultimi trent'anni. Uno sviluppo che, si presenta come adeguamento-adattamento spontaneo e discontinuo dei meccanismi evolutivi ad una *NUOVA condizione* priva di regole ed incapace di gestire i processi di trasformazione.

Si passa infatti, troppo rapidamente, da un equilibrato connubio tra insediamenti urbani e diffusione agricola, ben riconoscibile

Progetto '80 - Densificazione costiera e direttrici trasversali.





1959



1985. Evoluzione dell'insediamento abruzzese.

Modificando il significato del tempo e dello spazio nella interazione sociale, le nuove condizioni hanno indebolito la coesione interna al sistema insediativo vallivo, sfondandone i confini e aprendolo verso contaminazioni innovative con altre sfere di interazione prima distinte, sia lungo la costa adriatica, sia, soprattutto, con le aree metropolitane del centro e del nord Italia (in particolare con l'area romana, resa accessibile in meno di due ore dalla autostrada realizzata negli anni Settanta).

Lo spazio si è trasformato così in pratica di più luoghi e non del singolo luogo. Anzi, assumendo la felice definizione di spazio come incrocio di mobilità (De Certeau, 1990), si può restituire un'immagine efficace del cambiamento che ha investito i territori vallivi dove la primitiva condizione dello stare è andata sciogliendosi in quella del percorrere.

Alberto Clementi,

(in "Immagini del cambiamento" 1996)

nei reciproci aspetti distintivi (così come la descriveva Agostino Renna circa venti anni addietro), ad un'immagine che fa fatica oggi a riconoscere i fenomeni e i manufatti che ne costituiscono la sua struttura³. Una sorta di ibridazione (intesa come fusione di elementi provenienti da specie diverse) degli stessi caratteri, che solo qualche decennio prima costituivano il senso di una più armonica distinzione delle parti, con le nuove esigenze socio-economiche.

Lo sviluppo costiero, accelerato dalla più recente infrastrutturazione lineare, ha prodotto un duplice effetto nella trasformazione delle modalità d'uso del territorio. La rapida urbanizzazione del litorale, infatti, oltre ad innescare una crescente domanda di consumi, soddisfatta dalla rapida infrastrutturazione valliva, ha messo in crisi gli originari equilibri fondativi delle preesistenti realtà, sia costiere che di fondovalle, «... fondate sulla secolare appartenenza ad una comune rete di rapporti locali interni alla *enclave* e determinati dal principio di prossimità spaziale»⁴.

L'infrastruttura, ancora una volta, genera un tipo di esperienza più legata alla *percorrenza* e alla *sosta ciclica* (come confermano le ultime ricerche di A. Lanzani), che al radicamento nelle condizioni proprie dei luoghi che attraversa, aggiunge nuovi meccanismi insediativi e di connessione con territori a scala superiore che poco o nulla hanno a che fare con le presenze locali.

Le modificazioni (di cui risulta sempre più difficile comprendere il senso, benchè esistano comunque concrete ragioni di fondo), pertanto, sono il risultato dello sfruttamento di eccezionali opportunità che le infrastrutture e le nuove condizioni territoriali forniscono alle realtà insediative diffuse e non l'esito di una

strategia preordinata al loro sviluppo. Se da un lato la grande scala delle reti di connessione risponde unicamente a logiche di natura tecnica, funzionale al solo sistema trasportistico, dall'altro non esistono programmi di adeguamento al loro *passaggio*, determinando una eccessiva libertà di interazioni, non intenzionali e prive di integrazione allo sviluppo complessivo.

Il risultato è una sostanziale sconnessione tra due sistemi a grandezze scalari differenti che generano un *vuoto* tra le parti, ed è proprio in questo vuoto (normativo oltre che relazionale) che si concentra maggiormente il mutamento, traendo i migliori benefici determinati dalla apertura all' *area vasta*.

Una *trasformazione incosapevole*, appunto, che si mostra con tutti i suoi caratteri peculiari, priva di una logica *in-formata*, rispondente esclusivamente alle nuove leggi del profitto, per le quali non esistono regole insediative o qualità condivisibili al di là del rapporto costo-benefici.

Le forme del cambiamento sono pertanto espressione immediata della concretizzazione di un singolo interesse economico o di un benessere personale e mai il contenuto di un avanzamento sociale o di un appagamento collettivo.

Grandi contenitori commerciali si sovrappongono e/o si sostituiscono ai manufatti residenziali diffusi nell'originario paesaggio agricolo, nuovi insediamenti produttivi si addensano lungo la rete dei trasporti principali restituendo una nuova immagine della strada e dalla strada, inediti centri monofunzionali si dislocano nei luoghi di maggiore concentrazione dello scambio, unitamente alla nuova edificazione residenziale (isolata e/o raggruppata) che ne sfrutta la maggiore accessibilità offerta dai nuovi sistemi di comunicazione.



Le vecchie e le nuove tipologie Residenziali.



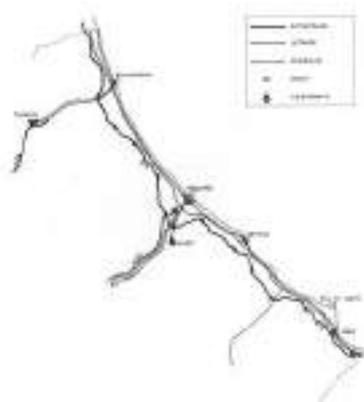
1985. Evoluzione dell'insediamento abruzzese.

Il territorio ed il paesaggio del medio Adriatico sono fortemente segnati dalle opere di infrastrutturazione. Viadotti, tangenziali, svincoli, superstrade, ferrovie soprelevate, statali e provinciali divenute "strade mercato", ma anche porti, stazioni e aeroporto costituiscono per l'Abruzzo eventi spaziali di grande portata. Nello spazio delle infrastrutture, come in un campo magnetico, si addensano parti di città: strutture commerciali e produttive, aree industriali, quartieri residenziali, zone miste.

Ma nella città diffusa medio adriatica le infrastrutture non sono solo percorsi di connessione tra poli funzionali, o attrattori lineari di insediamenti. Nello spazio delle infrastrutture si svolge gran parte del tempo di chi utilizza la città: è il "nonluogo" del rapporto tra il contesto urbanizzato e i suoi fruitori.

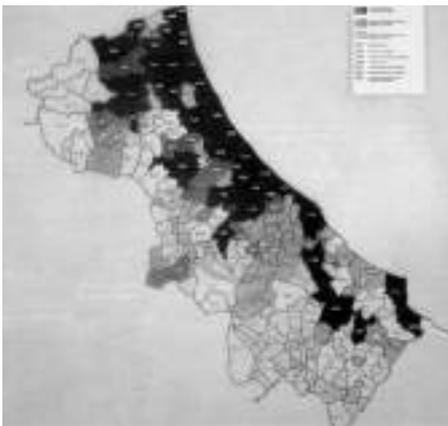
Mosè Ricci,

(in "Ambienti insediativi locali" 1996)



Il sistema infrastrutturale abruzzese.

Poli di crescita e diffusione territoriale dei servizi. 1991



Una stratificazione di nuovi manufatti si deposita sul territorio senza alcun ordine progettato, soggetta unicamente alla soddisfazione di leggi di mercato che non determinano nessuna nuova regola insediativa capace di stabilire relazioni di tipo formale con l'intorno urbanizzato, e non. Unica misura evidente rimane l'infrastruttura «non tanto perchè l'infrastruttura, collegando origine e destinazione dei flussi sociali, realizza lo svolgersi sempre più veloce di queste traiettorie (avvicinando luoghi distanti tra loro), ma soprattutto perchè lo stesso itinerario, diventando lo spazio dei tempi ripetuti delle sue percorrenze, organizza la nuova visione del paesaggio, dell'urbanizzato recente, della città tradizionale»⁵.

4.3 uno sguardo sul territorio

Osservando con attenzione la porzione di territorio indagata risultano subito evidenti le parti che la compongono: la *fascia collinare*, il *litorale costiero*, le *sacche vallive*.

Distinte tra loro ma molto omogenee al proprio interno, queste delimitazioni territoriali si presentano con caratteristiche geografiche tali da poterle analizzare, almeno in una prima fase, separatamente. Esse definiscono anche una sorta di temporalità nelle modificazioni territoriali, seguendo la evoluzione degli insediamenti umani infatti si passa progressivamente: dalla occupazione storica di crinale allo sviluppo costiero del '900 fino all'attuale invasione delle valli ormai del tutto bonificate.

«Un territorio a mosaico costituito da monadi geografiche, praticamente rese tra loro autonome, nei rapporti e nella

evoluzione, da partizioni fisiche, climatiche, etniche, sociali, economiche e culturali»⁶.

La *fascia collinare*, larga circa venti chilometri, racchiusa tra i primi rilievi e l'attacco con il sistema montuoso, è quella orograficamente più articolata con un territorio caratterizzato da un sistema di morbidi rilievi variabili tra i 150 e i 300 metri di altezza. Si alternano ritmicamente colline e vallette, fino all'affaccio sulla costa, dove le dorsali si presentano con suggestivi belvedere naturali, definendo sistemi vallivi paralleli fra loro, divisi da superfici pianeggianti di varia dimensione. Alla configurazione morfologica si associa una evidente ricchezza vegetazionale che, pur limitata dalla continua erosione delle coltivazioni agricole, conserva un rilevante fascino ambientale.

- Il *litorale costiero* invece risulta essere molto contenuto, la sua estensione pianeggiante non supera i due chilometri di profondità, seppur dilatata soprattutto in prossimità delle foci dei fiumi. Originato quasi del tutto dai riporti fluviali e dall'azione del mare, la sua articolazione è sostanzialmente uniforme ad esclusione di alcuni episodi più propriamente a scogliera che si riscontrano a sud della regione. Una sorta di lungo *corridoio* compreso tra il sistema pedecollinare da una parte e la riva adriatica dall'altra. Ad eccezione della continua estensione costiera, questa porzione di territorio sembra essere priva di alcuna suggestione naturale o paesaggistica che non siano il frutto di modificazioni moderne.

- Le *sacche vallive*, infine, si dispongono ortogonalmente tra i due sistemi con una regolarità che è riscontrabile lungo tutto il versante adriatico. Costituite in gran parte da un intenso sistema di fossi (privi di acqua per la maggior parte dell'anno), le valli non estendono la propria dimensione al di là dei primi rilievi

Lungo l'Adriatica in non poche valli centrali, dal 1860 le ferrovie ribaltarono il tradizionale rapporto tra le pianure e le colline, tra la costa e l'interno. Così da Ancona al Tavoliere, il versante adriatico delle Marche, dell'Abruzzo e del Molise presentava sul mare due soli centri di qualche importanza: Ortona e Termoli. Altri due centri, Fermo e Vasto, erano sulle colline. Ma tutti i capoluoghi delle tormentate zone agricole erano più all'interno/ lesi, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Chieti, Lanciano sono quasi allineati su una linea che separa l'economia di collina a est da quella montana a ovest; al centro, cioè, il territorio il territorio che ha come suoi confini il crinale appenninico e il mare. La costa era la fine di questo territorio, popolata solo da poveri borghi di pescatori e contadini, interrotta dalle larghissime foci dei tanti torrenti, tutti soggetti a piene violente. Il binario della ferrovia si dispone lungo la spiaggia, vicinissimo all'acqua per evitare ogni rialzo di terreno. Rami secondari si arrampicarono su per il Chienti, il Tronto, il Tordino, il Pescara, per allacciare i capoluoghi delle provincie.

L. Benevolo, F. Gorio, G.P. Rotondi, M. Valori
(in "Indagine sulla valle di Sulmona e di Pescara" 1954)

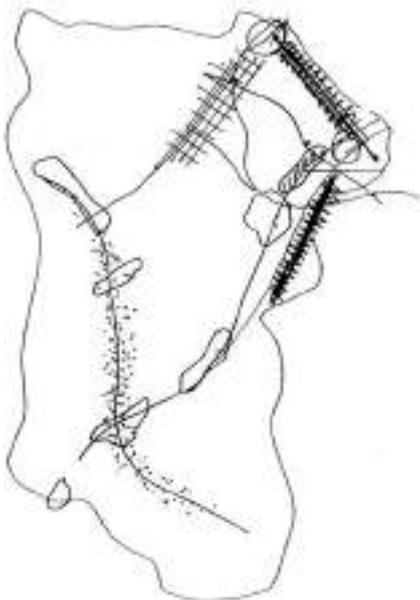
La fascia collinare.



Il litorale costiero.



Le sacche vallive.



B. Secchi. Ideogramma del P.T.P. della Provincia di Pescara.



Abruzzo urbanizzato e geomorfologia.

montuosi. È infatti facile riscontrare, ad esempio, come i fiumi «... sono caratterizzati da scarsa lunghezza e portata quasi sempre irregolare, con fenomeni di piena in primavera ed autunno e con letti deviati verso destra, per cui le valli si presentano asimmetriche e con versanti più scoscesi a sud»⁷. La loro superficie, considerevole se la si paragona alla portata dei fiumi che vi scorrono all'interno, è ormai del tutto bonificata e si presenta oggi in maniera omogenea, ricca, fertile e propizia ad ogni sorta di attività.

Tre forme di territorio dunque, capaci di raccontare negli aspetti caratterizzanti, l'evoluzione degli insediamenti che hanno generato l'attuale condizione geografica. Tre componenti morfologiche costanti a partire dalle quali è possibile riconoscere i processi di urbanizzazione dell'intera regione adriatica. È infatti sulla scorta di questa immagine consolidata del territorio abruzzese che si sono costruiti tutti i programmi e le strategie di sviluppo per la regione: dal Progetto '80 negli ultimi anni sessanta alle più recenti proposte per il Preliminare del Piano Territoriale della Provincia di Pescara (elaborato dal gruppo di Bernardo Secchi). Una trama ordinatrice, come riporta lo stesso Secchi, che sembra corrispondere alle nuove forme organizzative del sistema produttivo locale e alle nuove forme della vita sociale nell'area⁸.

Risulta pertanto evidente come *uno sguardo sul territorio* condotto per selezione delle sue forme principali, possa aiutare a leggere meglio alcuni fenomeni della trasformazione contemporanea, seppure questa sia restituita oggi da una immagine più complessa, ma comunque definita, come stratificazione ed interrelazione di componenti semplici, tali da poterne considerare separatamente alcuni degli effetti più

rilevanti, quali gli insediamenti umani, la mobilità e i nodi connessione.

È possibile quindi, per ognuna di queste porzioni territoriali individuare, al di là della forma orografico-naturale, gli esiti dell'artificio umano distinguendone la struttura principale e la vocazione dei singoli luoghi. Il risultato è una lettura per parti ma che alla fine, come vedremo, riconosce indistintamente gli elementi caratteristici di ogni singola area diffusi su tutto il territorio, messo *in rete* dai nuovi sistemi di percorrenza veloce che *appiattiscono* l'originaria differenza morfologica in una grande urbanizzazione diffusa che è ormai sommatoria indistinguibile delle singole parti.

[Le città] attraggono concentrano e legano tra loro in strutture territoriali stabili i nodi delle reti globali." In questo senso l'attuale città plurale non può, in modo consolatorio, essere intesa come quella in cui si dà ragione e adeguato completamento - senza più vessatorie omologazioni ad un'unica idea-figurazione prevalente - alle diverse parti coesistenti, in ognuna interpretando con gli strumenti che competono i caratteri presenti in una sorta di pacificato eclettismo, ma piuttosto come il luogo molteplice di un procedimento che costringe ad un'attribuzione di senso di ogni parte in rapporto all'altra e all'insieme in un quadro di relazioni plurime e sovrapposte: una città che costringe a pensare il rapporto fertile fra le coppie oppostive di : unità-pluralità; confini-centro; completamento-incompletezza; natura artificio; silenzio-eloquenza.

Giuseppe Barbieri,

(in "Il progetto del meraviglioso e del molteplice" 1994)

4.4 *le forme dell'insediamento*

Se proviamo ad estendere il campo di osservazione a quei fenomeni che si distinguono, *nel tempo e nello spazio*, per il consumo di territorio (determinato dalla utilizzazione del suolo a scopi insediativi, principalmente residenziali ma anche produttivi non agricoli e di servizio), è possibile, anche in questo caso, ricondurne gli esiti a tre modelli di sviluppo prevalenti. Quello *storico* riconoscibile nella distribuzione degli originari nuclei di fondazione presenti sulle colline, quello *costiero* a forte concentrazione urbana ed infine quello *vallivo*, di recente formazione, dove ai nuovi insediamenti (soprattutto industriali) si alternano pause di vuoti non ancora utilizzati.

A questo sistema si sovrappone una considerevole quantità di eventi singoli sparsi sul territorio, dalle masserie alle case

coloniche all'edilizia diffusa degli ultimi anni, fino ad isolati episodi di capannoni, officine, botteghe artigiane ed altro che caratterizzano in maniera evidente tutto il paesaggio costruito, eludendo quella distinzione più netta che invece si presenta negli aspetti orografici. Bisogna tuttavia precisare che questa è una delle caratteristiche storiche della regione medio-adriatica presente in tutte le ricerche che, negli ultimi anni, hanno affrontato con attenzione la comprensione degli sviluppi urbanistici locali⁹.

Il modello di sviluppo "concentrato", basato sulla corsa all'insediamento costiero, sembra lasciare il posto, anche se non dovunque e non con intensità costante, all'insorgere di "direttrici locali" dello sviluppo. Solo ad una lettura sommaria queste ricalcano la matrice a "pettine" più volte citata negli studi territoriali dei decenni passati: interferiscono con quel modello classico direttrici secondarie, che si intersecano e si compongono con le direttrici principali. La crescita della popolazione si distribuisce non più in maniera rigidamente lineare, ma piuttosto secondo ondate successive, in parti sempre più ampie di territorio, poggiando sulla rete di insediamenti minori (se non minimi) esistente nell'hinterland delle città maggiori. Tale modalità, che in presenza della grande città dà luogo all'insorgere di "corone metropolitane", si manifesta qui come un sistema di interferenze nello sviluppo, del tutto analogo al moto delle onde in una vasca. In questa dinamica, i luoghi della convenienza localizzativa appaiono mobili, non più legati alla stratificazione del "capitale fisso sociale" ed emerge il nuovo ruolo dei centri minori, luogo privilegiato della crescita.

Walter Fabietti,
(da "Strutture insediative nella regione medio adriatica" 1996)

I centri collinari



Se proviamo ad analizzare con più attenzione i modelli insediativi individuati, ci renderemo conto come, nonostante le distinzioni osservate, l'uso del territorio non subisce variazioni sostanziali al variare delle sue forme di consumo. Tutto questo, come vedremo meglio in seguito, è il risultato di una accelerata intensificazione dei nuovi sistemi di comunicazione, di uomini, di merci e di informazioni, che ha omologato i modelli di scambio azzerando le modalità di appartenenza dei singoli luoghi ai loro territori.

- *Nei centri collinari* il tessuto compatto di formazione conserva molto spesso i suoi caratteri storico-artistici originari, pur non avendo questi un ruolo preciso nell'attuale sviluppo dei propri ambiti territoriali. Liberati quasi del tutto dalla crescita insediativa che aveva caratterizzato le politiche residenziali degli anni settanta (oggi assorbite per intero dall'attrazione costiera), questi centri si offrono come nuova opportunità sia per attività residenziali ma soprattutto per la localizzazione di spazi dediti alla utilizzazione del tempo libero più in generale. L'identità storica conservata nei nuclei antichi ne rinnova l'attrazione proprio mentre la loro accessibilità è notevolmente migliorata dall'ampliamento della nuova rete stradale che ne permette,

attraverso la *percorrenza veloce di fondovalle*, il rapido raggiungimento anche da altre regioni, innescando peraltro meccanismi di nuovo sviluppo turistico.

- *Sulla costa*, invece, ad un iniziale congestione insediativa, in genere, determinata dalla maggiore appetibilità delle aree messe in gioco dall'infrastrutturazione lineare (SS16, A14, ferrovia), si va lentamente sostituendo la saturazione dei vuoti con le aree pedecollinari, con una rilevante inversione di tendenza verso i centri medio-collinari precedentemente abbandonati in favore del litorale.

In altre parole «il sistema costiero la cui riqualificazione va vista contemporaneamente nella doppia assialità che lo caratterizza, negli ultimi anni, pur permanendo fondamentale la strutturazione parallela della costa si è riproposto, in alcuni casi, un rapporto con l'interno che si trova a percorrere in senso inverso i flussi che ne avevano determinato la localizzazione sulla costa»¹⁰. Qui, più che in altre parti del territorio, si possono leggere maggiormente i fenomeni della diffusione insediativa, all'interno della quale convivono ormai, al di fuori di regole codificate, forme residenziali e produttive, attrezzature di servizio e strutture pubbliche distribuite dalla fitta rete infrastrutturale che ne scandisce lo spazio ed i tempi di utilizzazione¹¹.

- *Lungo le valli*, infine, si realizzano le forme delle ultime trasformazioni, anche queste come vedremo favorite dalla infrastrutturazione di fondovalle. Cresciuti originariamente ai margini dei percorsi stradali principali, gli insediamenti vallivi sono di natura mista: si alternano infatti (spesso caratterizzando diversamente le due rive del fiume) l'innesto di nuove centralità alla concentrazione più o meno programmata di aree produttive. Tutto questo si deposita su un territorio ancora non del tutto

La costa.



Le valli.



Sono innanzi tutto le grandi opere pubbliche a favorire il nuovo quadro insediativo: viabilità, infrastrutturazione e grandi reti territoriali coniugano città e campagna, determinando con una rapidità molto superiore che in passato le occasioni per la crescita dell'insediamento. È la maggiore accessibilità che consente di realizzare queste occasioni, ma è la maggiore disponibilità allo spostamento a renderle realmente sfruttabili. Ciò consente ad una popolazione crescente di distribuirsi in territori sempre più ampi e, comunque, di accedere a "luoghi centrali", un tempo difficilmente raggiungibili, prerogativa storica della grande città.

Walter Fabietti,

(in "Strutture insediative nella regione medio adriatica" 1996)

Sovrapasso dell'autostrada su una strada di fondovalle.



urbanizzato (tranne per le valli più importanti come quelle del Tordino, del Vomano o del Pescara) che preserva ancora margini di utilizzazione agricola e fasce di rispetto fluviale, che hanno finito per costituire vere e proprie aree naturali protette. Si configura, in questo modo, una sorta di *città della valle* a sviluppo lineare trasversale alla costa dove si specializzano per strisce parallele ai percorsi fluviali modalità insediative riconoscibili, ma ancora prive di integrazione, con la trasversalità degli impianti di crinale che ne hanno originato la prima forma di urbanizzazione.

In conclusione è facile notare come per i tre modelli insediativi individuati, per i quali comunque è ancora possibile riconoscere una identità nella ragione morfologica che li ha originati, risulta costante il ruolo svolto dall'infrastruttura nella modificazione delle relazioni tra forme ed usi del territorio.

A tale proposito bisogna inoltre precisare che è proprio l'incremento della motorizzazione privata ad aver realizzato la crescita della *accessibilità generalizzata*, favorita in particolar modo dalla realizzazione della nuova rete autostradale che, unitamente alle strade a scorrimento veloce di fondovalle, hanno quasi del tutto uniformato le originarie difficoltà d'uso delle diverse forme di territorio urbanizzato.

Le forme della urbanizzazione diffusa, sono pertanto il risultato della stratificazione di questi diversi sistemi, sovrapposti tra loro, indistinti ma ognuno legittimato da proprie ragioni evolutive.

È a partire dalle ultime trasformazioni che si smarrisce del tutto il senso della riconoscibilità dei singoli caratteri, generando nell'assenza di nuove regole quell'inconsapevole alterazione di modelli insediativi che non mostrano alcun volto; ovvero che mostrano un volto al quale ancora oggi non siamo in grado di

dare un nome¹².

«In esse svolgono un ruolo di forte identità e riconoscibilità formale elementi appartenenti ad un patrimonio ingegneristico e spesso trasportistico (viadotti, autostrade, ferrovie, ponti, depositi, architetture industriali e produttive). Anche sul piano simbolico e semantico sono questi elementi a svolgere un ruolo di rifondazione dell'immaginario collettivo¹³.

In generale, tuttavia, le situazioni appaiono segnate dalla compresenza e dalla sovrapposizione piuttosto che dalla solarizzazione dei contrasti. Continuità e cambiamento tendono a mescolarsi all'interno di processi di intrusione selettiva dei nuovi materiali urbani e nuove pratiche di uso dello spazio, che hanno il potere non solo di oltrepassare le scene tradizionali ma anche di rielaborarle come intersezioni di una nuova rete di relazioni temporali e spaziali. Così le nostre città e le nostre campagne appaiono attraversate da processi di trasformazione che per un verso ripropongono scens già familiari, e per altri tendono a generare figure di senso inedite per l'intreccio di realtà ibride ed eterogenee, quali la città diffusa o la campagna urbanizzata, il distretto produttivo o il distretto urbano, la metropoli tradizionale o quella reticolare.

Alberto Clementi,
(in "Infrastrutture. L'ambiguo impero delle reti" 1997)

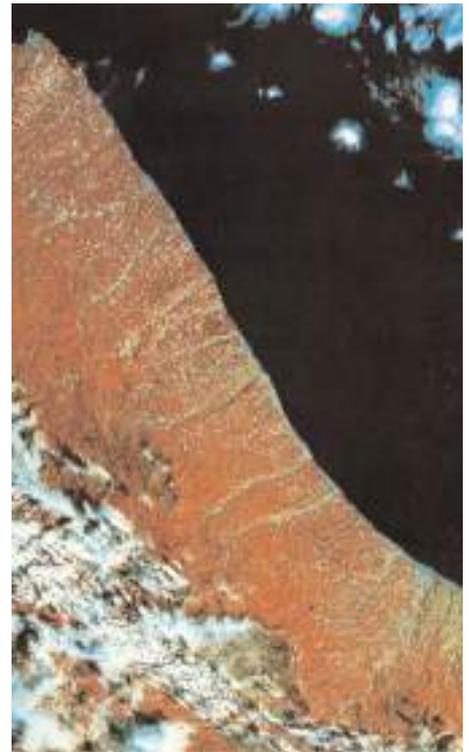
4.5 le modalità di scambio

L'osservazione delle differenze territoriali, il riconoscimento dei diversi modelli insediativi e le interrelazioni sociali tra forme del cambiamento ed utilizzazione dello spazio, configurano l'emergere di "una diversa geografia" del paesaggio Adriatico.

Bisogna precisare comunque che, quella fino ad ora percorsa è solo una delle possibili letture del sistema insediativo medio adriatico, limitata alla individuazione di alcune costanti per approfondire l'indagine su aspetti riconoscibili del territorio.

La distinzione morfologica del territorio - tra dorsali collinari, compressione costiera e fondovalle - ha permesso di verificare alcuni ambiti insediativi locali all'interno dei quali poter individuare un senso per le figure presenti (urbane e non). Tuttavia, trame insediative, concentrazioni produttive, dispersione residenziale, sono la declinazione costante di modelli di consumo territoriale che ormai appartengono alla totalità del territorio, dove le ragioni dislocative, formali e/o compositive, sono da ricercarsi nella logica della loro distribuzione rispetto ai nuovi sistemi di comunicazione, privi di alcun riferimento al contesto ed alle distinzioni orografiche.

La costa Adriatica da Ancona a Termoli.



Questo territorio è oggi a tutti gli effetti una metropoli suburbana che quasi senza soluzione di continuità si estende dalla riviera romagnola fino ai confini Abruzzesi - Molisani.

Questa sconfinata metropoli è costituita in percentuale trascurabile dagli insediamenti "formati" o storici, e quasi totalmente dalla massa informale, cresciuta in assenza di Piano, e ancora più spesso senza progetto architettonico. Spesso autorealizzata. A volte abusiva. [...] Non un territorio inedito dunque, perlopiù sprovvisto di segni e presenze ingombranti [...] ma una realtà già perlopiù formata, caratterizzata da un elevato livello di complessità formale, spesso da un'irriducibile stato di caoticità strutturale. [...] un urbano complessivamente assai differenziato. Costituito in modo discontinuo di esigue porzioni ad andamento regolare e a trama quasi stereometrica; punteggiato di elementi a forte connotazione paesistica e storica. Cristalli immersi in una pasta sub-urbana le cui regole formali, di crescita, di trasformazione, di adattabilità, sono più simili a quelle degli organismi viventi che non ad una qualsiasi delle leggi che hanno costruito storicamente le nostre città.

Paolo Desideri,

(in "La metropoli del litorale adriatico" 1991)

Acquista pertanto fondamentale importanza osservare più a fondo gli elementi di connessione nel territorio, ovvero quei punti di contatto dove la percorrenza di grande scala si *interfaccia* con le singole realtà locali. È infatti rilevante il ruolo assunto dalla infrastruttura, soprattutto quella stradale, nella definizione di questi spazi: grandi arterie, nuove direttrici di scorrimento veloce, assi veicolari che strutturano il territorio hanno modificato del tutto l'originaria immagine del paesaggio «invadendo in maniera casuale sia gli spazi urbani che la campagna, determinando spazi interstiziali senza realizzare quasi mai integrazione con l'esistente (spesso nemmeno con la viabilità minore)»¹⁴.

Se si osservano con attenzione gli elementi infrastrutturali (seppur limitatamente alla rete stradale) che costituiscono l'armatura portante della regione medio adriatica ci accorgiamo come, anche per questa lettura, il loro sistema è comunque la sommatoria di tre diverse componenti, riconoscibili ed autonome alle varie scale sia sotto l'aspetto funzionale sia relativamente agli esiti che esse producono.

Possiamo pertanto distinguere una *struttura di collegamenti transcollinari*, una *infrastrutturazione lineare costiera* e un *sistema di penetrazioni vallive*. Si rileva ancora una volta, come, dalle dorsali collinari alle urbanizzazioni vallive attraverso la costa; analogamente alle forme del territorio ed ai modelli insediativi, il sistema infrastrutturale sia in grado di riproporre l'evoluzione storica del territorio a partire dalla realizzazione delle sue singole componenti.

- *La rete dei collegamenti transcollinari* è costituita da una fitta struttura di strade, più o meno importanti, che legano tra loro la maggior parte dei centri originari di media collina e di crinale con

alcuni attraversamenti trasversali alle valli che ancora oggi congiungono i centri di maggiore prestigio. Abbandonati per un lungo periodo in favore di più rapidi collegamenti con la costa, oggi si rivelano nuovamente strategici per lo sviluppo delle urbanizzazioni vallive.

- *L'autostrada A14 e la Statale Adriatica n°16* forniscono un più rapido collegamento lungo la costa mettendo in comunicazione, insieme con il tracciato ferroviario oggi quasi del tutto potenziato sia nelle linee che nei nodi, l'intero territorio con la rete di distribuzione nazionale. Eccessivamente schiacciato sulla costa questo fascio infrastrutturale, proprio in ragione della accelerazione delle trasformazioni prodotte, si configura come spina dorsale della urbanizzazione costiera, innescando profitti di rendita che determinano l'attuale congestione insediativa lungo il proprio percorso.

- *Le superstrade a scorrimento veloce nelle valli* segnano l'inversione di tendenza degli ultimi anni, realizzando uno sviluppo di penetrazione territoriale verso l'interno che dà origine ad inedite forme di *città della valle*, caratterizzate dall'alternarsi di concentrazioni produttive, insediamenti residenziali, centri di distribuzione delle merci, grandi vuoti. Qui, più che sulla fascia costiera, si riversa la maggior parte dei programmi di riqualificazione del territorio a partire dalla constatazione di dover lavorare su ipotesi di *area vasta* che sappiano rimettere in gioco la totalità del territorio, complessivamente¹⁵.

Su questa stratificazione di eventi si innestano i nodi di interscambio tra infrastrutture e realtà insediative locali giocando un ruolo determinante nella configurazione di nuove centralità per il territorio. Le scelte dislocative per questi poli di intersezione sono il frutto di un insieme di ragioni che tengono



Sistema collinare.

Strada statale 16 sulla costa.



In queste aree lo sviluppo di diverse razionalità insediative ha contribuito in maniera determinante alla peculiare configurazione del territorio urbanizzato fino a determinare piccole "metropoli di fatto" costruite in assenza di uno specifico programma urbanistico e con scarsi livelli di consapevolezza istituzionale. Queste città transcomunali hanno inglobato al loro interno le localizzazioni industriali extraurbane e le loro arterie di connessione territoriale, che funzionano oramai da principali vettori della mobilità metropolitana.
Mosè Ricci
(in "Le immagini al futuro" 1996)

conto dei diversi aspetti sino ad ora analizzati. Le peculiarità orografiche, l'esistenza di particolari vocazioni insediative, sia di natura residenziale che produttiva, e la presenza di una originaria concentrazione di flussi di traffico, hanno determinato le condizioni prioritarie per la localizzazione degli svincoli di connessione tra la percorrenza di grande scala e l'urbanizzato presente. Si è cercato pertanto di individuare alcuni schemi sintetici di distribuzione ai quali ricondurre le, apparentemente diverse, ragioni di una scelta.

1- Lo svincolo si colloca in presenza di un insediamento urbano di media-piccola dimensione, a breve distanza dalla costa ma sempre a monte dell'abitato (2/5 Km dal centro). Le motivazioni dell'intersezione sono unicamente di natura connettiva, non interessano grandi aree di sviluppo produttivo (se non legate al centro di uscita) ed assolvono soltanto il normale transito di scambio oltre ad una variabile di flusso turistico-stagionale determinata dalla presenza della costa e/o dall'attrazione di qualche centro storico-artistico minore dell'immediato intorno.

La realizzazione dello svincolo produce una *connessione semplice* e non ingenera nuovi interessi insediativi se non limitatamente alla maggiore accessibilità offerta dall'immediata area di scambio. Si verificano pertanto unicamente addensamenti di piccole attività commerciali e di servizio localizzate lungo il percorso che dallo svincolo conduce al centro abitato di maggiore interesse. Difficilmente si riscontra la concentrazione di attività di tipo industriale o ricettive di grande rilievo. (Silvi, Francavilla, Ortona, Lanciano, Vasto)

2 - Lo svincolo si dispone nell'intersezione con uno sbocco vallivo, più arretrato rispetto alla costa, solitamente incrocia (dove esiste) il percorso a scorrimento veloce di fondovalle. In

Superstrada a scorrimento veloce di fondovalle.



questo caso alle più normali ragioni di connessione con l'insediamento (talvolta lo svincolo distribuisce a media distanza due o più centri) si aggiungono i flussi di traffico provenienti dagli insediamenti produttivi dislocati nella valle e dai relativi nuclei originari di crinale (di solito di piccole dimensioni).

La realizzazione dello svincolo genera una maggiore appetibilità per la localizzazione di nuove attività produttive, di distribuzione e di servizio lungo la valle, facilitate dalla connessione diretta della superstrada veloce con il transito costiero. Si verifica quindi una *connessione lineare* dell'insediamento di fondovalle con la concentrazione, proprio lungo l'asse di scorrimento veloce, di attività di media industria che trovano nell'interconnessione autostradale una valida opportunità di relazioni con un territorio più vasto. Questo spiega la presenza di centri di servizio e/o di distribuzione delle merci, aree di sosta e ricezione alberghiera proprio nell'immediato intorno dell'area di scambio. (Roseto, Città Sant'angelo, Val di Sangro)

3 - È il caso in cui lo svincolo si colloca nei pressi di centri di rilevante importanza regionale (capoluoghi di provincia o grandi insediamenti urbani) dove alla presenza di un maggiore flusso di traffico dovuto ad un'utenza vasta si somma la presenza di uno sbocco vallivo. In questo caso si intersecano ragioni di grande scala generando un tipo di *connessione complessa* prodotta dallo sviluppo lineare di fondovalle e dalla concentrazione di attività localizzate nell'immediata area di scambio, alle quali si aggiunge il carico di flussi di varia natura (di scambio, turistici, di collegamento metropolitano).

La realizzazione dello svincolo, quindi, produce una duplice attrazione sia per le attività dell'insediamento vallivo che per quelle legate al grande bacino di utenza urbana. Si verificano



Svincolo autostradale di Francavilla.



Svincolo autostradale di Città Sant'Angelo.



Svincolo autostradale di Pescara.

articolati meccanismi di coagulazione di interessi nell'area di scambio, intorno alla quale si dislocano attività di vario genere: sia di servizio all'area più propriamente metropolitana determinata dalla saturazione urbana della dilatazione valliva; sia di supporto allo sviluppo insediativo lineare, generato dalla trasversale alla costa che nella maggior parte dei casi coincide con l'attraversamento appenninico.

Si presenta così una intersezione multipla, sovraccarica di interessi a scala territoriale che si sommano a quelli già rilevanti della realtà insediativa locale. (San Benedetto, Giulianova, Pescara)

Tutto questo ci conduce con assoluta determinatezza alla constatazione dell'importanza offerta dagli svincoli stradali di grande traffico. Si spiegano pertanto le ragioni per cui è possibile, oggi, consegnare alle interconnessioni veicolari un ruolo dominante nella riorganizzazione di un nuovo ordine territoriale, unitamente alla riconfigurazione degli assetti urbani e/metropolitani. «Appare così non rinviabile il ridisegno del ruolo che gli elementi infrastrutturali giocano nella definizione dell'ambiente urbano. La ridefinizione dei rapporti tra gli elementi del costruito, i segni e le tracce della storia e della memoria, e la presenza di aree inedificate come stato non più provvisorio dell'assetto metropolitano»¹⁶.

NOTE

* Agostino Renna "L'illusione e i cristalli. Immagini di architettura per una terra di provincia" - ed. Clear, Roma 1980

¹ La convinzione dell'autore condivisa da chi scrive, è che «alla base del persistere di tali antinomie è stata la riluttanza del pensiero umano a rinunciare alla perenne tentazione di racchiudere la realtà in sfere circoscritte, prestabilite, trascurandone la molteplicità di articolazioni e delle evoluzioni connesse alla località e temporalità degli eventi che la sostanziano» si veda in proposito lo scritto di Carlo Carmine Falasca "Nuove strategie di controllo per i nuovi assetti ambientali" pubblicato nel n° 0 di "Uno a cento" quadrimestrale dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Pescara - ed. Direct service, Montesilvano (Pe) 1995.

² Maurizio Morandi "L'analisi storica per una riconoscibilità dei luoghi" in "Una trasformazione inconsapevole" - ed. Gangemi, Roma 1992 pag. 17.

³Cfr Agostino Renna , la descrive come «un unico grande sistema urbano-rurale di un milione di abitanti, quasi un'unica città, diffusa su un territorio di tremila chilometri quadrati, o forse, con più precisione, una grande, normale campagna come poche in Italia».

⁴ È questa una delle cause fondamentali che ha scatenato il cambiamento degli originali equilibri insediativi della regione medio-adriatica come sostiene Alberto Clementi nel saggio introduttivo "Immagini del cambiamento" pubblicato in "Abruzzo verso una nuova immagine" di Mosè Ricci - ed. F.lli Palombi, Roma 1996 pag. 10. «Per questo motivo -continua l'autore- lo studio dei casi delle città vallive appare un significativo contributo alla riflessione sulle trasformazioni dell'habitat urbano e sull'emergere di nuove tipologie insediative e di nuovi luoghi (o non-luoghi) propri della contemporaneità.

⁵ Mosè Ricci, "Lo spazio delle infrastrutture" in "Abruzzo, verso una nuova immagine" - ed. F.lli Palombi, Roma 1996.

⁶ Così lo descrive Federico Gorio in "Le enclaves del territorio abruzzese" in "Abruzzo verso una nuova immagine" di Mosè Ricci - ed. F.lli Palombi, Roma 1996.

⁷ Un più approfondito studio del sistema collinare abruzzese è stato condotto dal DiTAC (Dipartimento di Tecnologia per l'Ambiente Costruito) della Facoltà di Architettura di Pescara, promosso dalla Regione Abruzzo e pubblicato in sette volumi dal 1992 al 1995 dalla Poman Poligrafica Mancini di Pescara dal titolo "I sistemi collinari abruzzesi". La citazione di Elionora Baldassarri in particolare è tratta dal settimo volume della collana nel capitolo su "Lo stato di fatto" pag. 39.

⁸ Bernardo Secchi, "Pescara:Progetto per il Preliminare del Piano Territoriale Provinciale" - ed. L.P. Grafiche, Pescara 1994.

⁹ Il fenomeno è presente con grande rilievo già dai dati elaborati nel 1951 a testimonianza della stretta dipendenza tra struttura fondiaria ed insediamenti, come riportano le ricerche di Giulio Tamburini pubblicate in "Abruzzo verso una nuova immagine" op. cit. pag 52, «... non smentita nel periodo di osservazione, che produce un infittimento peraltro non rilevante dell'andamento disperso; ancora nel 1981 è questo il dato di più spiccata caratterizzazione dell'area, insieme con la scarsità di popolosi centri abitati che non siano i capoluoghi».

¹⁰ Si veda lo scritto "Urbanizzazione e industrializzazione sulla costa abruzzese" di Maurizio Morandi da cui a pag. 205 è tratta la citazione, pubblicato in "Città e territorio del medio adriatico" a cura di Rosario Pavia - ed. Franco Angeli, Milano1990.

¹¹ In proposito si possono consultare i risultati elaborati dal seminario "Forme e regolamenti della costa adriatica" coordinato da Adriana Carnemolla per il 7° ed 8° ciclo del dottorato di ricerca in Composizione Architettonica del DAU di Pescara pubblicati a cura di Orazio Carpenzano nell'ossimoro n°7 "Ore marine" - ed. Sala, Pescara 1996.

¹² Per quanto riguarda lo spazio pubblico ad esempio, il fenomeno è più facilmente riconoscibile nei suoi aspetti. Esistono in questa direzione validi tentativi di attribuire un "nome" allo spazio pubblico, urbano e non: autogrill, motel, discoteche e spazi per la musica partecipata, stazioni, shopping mall, centri storici rifatti e spazi delle infrastrutture, appartengono ormai di diritto al nuovo volto della città che si esprime attraverso i caratteri della metropoli ormai diffusa nel territorio. Alcuni approfondimenti a riguardo si possono trovare in "Attraversamenti. I nuovi territori dello spazio pubblico" a cura di Paolo Desideri e Massimo Ilardi - ed. costa & nolan, Genova 1997.

¹³ Paolo Desideri in "La metropoli del litorale adriatico" dal dibattito su senso e scopi della ricerca intorno al "Corridoio Adriatico" promossa dalla Regione Abruzzo e condotta dal DAU di Pescara - ed. Argos, Roma 1991.

¹⁴ Walter Fabietti in "Strutture insediative nella regione medio adriatica" - ed. Flli Palombi, Roma 1996.

¹⁵ Si vedano in proposito gli studi sull'area metropolitana Chieti-Pescara condotti dal Dipartimento di Architettura e Urbanistica della Facoltà di Architettura di Pescara.

¹⁶Paolo Desideri, op.cit.



5. IPOTESI PER UN ATLANTE

*«Rappresentare qualcosa significa: rappresentare le sue relazioni con cento altre cose; poiché obiettivamente non è possibile altro, poiché soltanto così si può rendere una cosa intellegibile, sensibile, ... così come soltanto mediante il confrontare e connettere sorge anche la comprensione scientifica, così come sorge in generale l'umano comprendere».**

5.1 *le difficoltà di una lettura zenitale*

Provando ad approfondire lo sguardo sulle condizioni dei singoli siti di intersezione tra infrastrutture stradali e realtà locali - per una maggiore comprensione dei fenomeni che sottendono il mutamento - si evidenziano alcune difficoltà sostanziali nella lettura dei dati ed in particolar modo di quelli cartografici, per vari ordini di motivi.

Tra questi soprattutto la mancanza di relazione diretta tra visione zenitale e fenomeni contemporanei di nuova utilizzazione e consumo, oltre ai ritardi nella elaborazione degli ultimi rilevamenti cartografici. Si pensi in proposito che l'ortofotocarta della Regione (su base 1:10.000) è stata restituita sui dati di riprese aeree fatte nel 1987 (esattamente dieci anni fa) e che le carte tecniche più aggiornate dell'intero territorio (su base 1:5.000) sono riferite a ricognizioni effettuate dall'I.G.M. nel 1975 (ovvero oltre venti anni fa). C'è da aggiungere inoltre che le cartografie in possesso dei singoli comuni (solitamente su basi 1:2.000 e/o 1:1.000) non sempre risultano aggiornate (dopo il 1990), così come pure le mappe catastali, per le quali si è avviato un radicale rinnovamento delle restituzioni grafiche a controllo analogico.

Di contro se si tiene in considerazione che è proprio nell'ultimo ventennio, ed in particolare negli ultimi dieci anni, che si presentano modificazioni relative alle nuove modalità d'uso del territorio, quasi del tutto concentrate intorno agli spazi di relazione tra gli insediamenti urbani e la nuova rete stradale realizzata negli ultimi anni, è facile comprendere le concrete difficoltà nel produrre un tipo di analisi aderente alle trasformazioni in atto¹.

Per guardare in profondità questo territorio, a partire dal rilievo dei suoi caratteri fisici, è opportuno interrogarsi di continuo sul rapporto tra i luoghi, i comportamenti degli individui e le proiezioni simboliche che essi assorbono, senza ipotizzare degli schemi esplicativi. Proprio una interrogazione "aperta" può condurci a considerare come questo rapporto possa darsi entro areali continui, ma anche in luoghi (simili o complementari fra loro) distanti e riuniti da connessioni invisibili e immateriali.

Stefano Boeri,
(in "Tra lo spazio e la società" 1993)

La città non è che una metafora della condizione contemporanea della molteplicità di credi e culture. Occorre accettare di riconoscere nuovi ordini, in primis quello costituito dal sistema delle infrastrutture, dai tracciati delle autostrade e delle ferrovie, che si costituiscono come permanenze all'interno di una relazione forte con le morfologie del territorio. La questione del come rappresentare queste modificazioni, del come sottolineare questi elementi di innovazione e mostrare i differenti ordini che si intersecano all'interno di un apparente, inestricabile caos, è resa determinante dalla consapevolezza che lo strumento non è indifferente al contenuto e alla sostanza sia della realtà indagata che delle sue possibili trasformazioni... Agli studiosi, geografi o architetti che siano, appare immediatamente evidente che proprio lo strumento sin ora maggiormente messo a punto, quello cartografico, si presenta come ormai inadeguato.
Carlo Pozzi,
(in "La rappresentazione delle modificazioni territoriali" 1997)

Carta tecnica dell'Italia meridionale 1:5.000, 1975
lo sviluppo di Atri-Pineto



Tuttavia, a ben riflettere, anche laddove esiste una più diretta raffigurazione cartografica del mutamento, ci si accorge che questa non risulta affatto sufficiente a cogliere il senso che lo determina. È infatti, oggi, più difficoltoso che in passato capire il rapporto esistente tra modificazioni fisiche e comportamenti umani; c'è necessità di operare con uno sguardo trasversale, obliquo, capace di cogliere le nuove forme d'uso del territorio; fondamento indispensabile alla comprensione delle ragioni che investono i nuovi meccanismi insediativi, sia residenziali che produttivi; «non basta dunque consegnare la lettura del mondo fisico al rilievo zenitale e cartografico di alcuni dei suoi aspetti più visibili; un rilievo che sembra mostrarci tutto il territorio e che invece ce ne nasconde molte parti, spesso quelle più significative»².

Solo attraverso una lettura trasversale dei vari fenomeni sia fisici che comportamentali è possibile raggiungere la determinazione di alcune "regolarità" (come le definiscono Boeri, Lanzani e Marini) nelle relazioni tra l'agire e gli spazi materiali. Questo ci permetterà di realizzare una sorta di *atlante* di nuovi luoghi contemporanei sulla base del quale avanzare un primo tentativo esplicativo dei fenomeni, in apparenza caotici, dello sviluppo lineare costiero addensato intorno alle infrastrutture, con particolare attenzione al ruolo che possono assumere i punti di contatto con le realtà territoriali attraversate.

La ricerca sotto questo aspetto parte dalla lettura dei dati cartografici forniti dall'ortofotocarta e dalle carte tecniche, per andare "oltre le carte", con l'osservazione diretta sul campo condotta attraverso rilievi fotografici e analisi dei comportamenti relativi ai flussi di traffico e alle modalità d'uso delle aree individuate. Si riconoscono, infatti, elementi molto significativi

della impossibilità cartografica a rappresentarne concretamente le modificazioni⁴.

Vecchie case rurali trasformate in botteghe ed officine artigianali, ex capannoni e magazzini agricoli destinati ad attività di tipo commerciale, ampie aree di pertinenza sui bordi della strada utilizzate oggi per zone di sosta e di parcheggio dei mezzi. Ma anche “il nuovo”, nella sua troppo rapida diffusione, per limitare i costi del progetto e della realizzazione spesso si affida all'uso di vecchie tipologie edilizie, talvolta dilatate nella loro forma originaria, per realizzare manufatti che avranno destinazione tutt'altro che rispondente alla sua origine tipologica.

Tutto questo non traspare da una lettura zenitale e pone in grande evidenza i limiti degli studi tipo-morfologici dell'analisi urbana ereditati dagli anni sessanta e dei precedenti metodi positivisti fondati sulla classificazione dell'abitato e sulle sue forme urbane.

Non siamo nemmeno in grado di utilizzare i modelli di interpretazione messi a punto su questo territorio dalle ricerche condotte negli anni settanta, tanta è la evidenza delle trasformazioni da non permettere più il riconoscimento biunivoco tra *forme* ed *usi* osservato solo venti anni addietro.

Tutto questo ci conduce a considerare i meccanismi evolutivi della forma urbana solo come *una parte* della modificazione, come uno dei “livelli di realtà” dell'insieme territoriale, che deve necessariamente essere sottoposto al filtro dei comportamenti sociali, delle dinamiche economiche e delle volontà politico-amministrative che insieme compongono il quadro complessivo degli esiti della trasformazione contemporanea.



Tipologia rurale utilizzata per attività di ristoro presso lo sviluppo di Lanciano.

Le analisi sulle tipologie insediative funzionano assai bene per la città storica, si spingono con qualche successo fino alla città consolidata comprendente le periferie compatte degli anni '50 e '60, ma si mostrano del tutto inefficaci rispetto alle nuove forme dell'edificazione, sempre più sconnesse ed indifferenti rispetto al contesto, sempre più disperse e (apparentemente) prive di relazioni. L'analisi delle morfologie della città diffusa, per poter procedere speditamente, ha bisogno di sospendere l'impiego dei criteri di lettura e di interpretazione della città tradizionale.

Rosario Pavia,
(in “Le paure dell'urbanistica” 1997)

Tipologia residenziale utilizzata per attività commerciali presso lo sviluppo di Città Sant'Angelo



5.2 un territorio a più velocità



Distribuzione della popolazione nella Regione Abruzzo



Distribuzione del suolo nella Regione Abruzzo



Rete regionale di trasporto.

Se da una parte è possibile individuare i diversi elementi che costituiscono la fascia di territorio preso in esame (già descritti nel capitolo precedente), distinguendo le tre *aree geografiche* che lo compongono, non è altrettanto facile, alla luce delle modificazioni contemporanee, analizzare separatamente le relazioni che lo strutturano.

Alla fascia collinare, al litorale costiero ed alle fasce di penetrazione valliva si sovrappone infatti la fitta rete di collegamenti infrastrutturali che mette in moto meccanismi diffusi di utilizzazione del territorio appartenenti contemporaneamente alle diverse componenti morfologiche. Risulta possibile appartenere alle singole realtà insediative locali: collinare, della costa o della valle, pur beneficiando dei vantaggi offerti dalla simultanea disponibilità delle attrezzature, dei servizi e dei luoghi “altri” da quelli presenti nel proprio comprensorio di origine.

Questo a partire dall’ampia opportunità di sfruttare l’esistenza delle infrastrutture di connessione veloce a scala territoriale, ormai inglobate nella geografia della regione medio-adriatica, che le utilizza come principali arterie di collegamento interno. Si riducono i confini, dunque, non più definibili in una spazialità fisica determinata, che si sposta invece alla stessa velocità delle connessioni infrastrutturali: «pratiche di vita e spazi insediativi evolvono separandosi o ricomponendosi in nuove associazioni, che non consentono più di identificare la città soltanto con la sua forma fisica»⁵.

Non esiste più una corrispondenza diretta tra forme dell’insediamento e modalità d’uso. La maggiore accessibilità

diffusa su tutto il territorio fornisce occasioni molteplici e plurilocalizzative delle attività in genere sia legate alla occupazione di tipo residenziale, sia legate all'offerta di servizi che a quella più propriamente produttiva.

Si innescano così meccanismi di *deteritorializzazione* che diffondono, particolarmente lungo le principali direttrici di comunicazione, gli elementi della originaria *aggregazione urbana*, esplodendo sull'intero territorio la regola che un tempo li legava. Bisogna comunque precisare che le differenze ed i caratteri identitari di distinzione dei singoli *ambienti insediativi*, non sono soppressi, tutt'altro, continuano ad esistere (come dimostrano le recenti ricerche sull'*area vasta*), ma si sovrappongono in un'unica realtà metropolitana messa in rete dalle interconnessioni infrastrutturali che ne permettono, simultaneamente, la diversa utilizzazione.

Un territorio a più velocità, quindi, che riunisce differenti realtà insediative consentendo, nello spazio dell'infrastruttura, diverse modalità d'uso; secondo criteri di molteplicità stabiliti dalla pluralità delle forme di *attraversamento*⁶.

Sono, questi, caratteri che si accentuano in particolare nelle intersezioni tra lo sviluppo lineare costiero e gli sbocchi vallivi; laddove le forme dell'orografia si distendono maggiormente, permettendo non solo una maggiore disponibilità all'insediamento quanto un ispessimento delle strutture di connessione che a partire dall'incrocio con il fascio infrastrutturale adriatico penetrano attraverso le direttrici trasversali appenniniche fino a raggiungere la costa occidentale tirrenica.

Un sistema, quello del *pettine insediativo costiero*, che, con lievi variazioni, si presenta, senza soluzioni di continuità, dalle



Nuova Carta dell'Italia sparita in 70 province indicando le strade di comunicazione, strade nazionali, provinciali, comunali, strade ferrate, e le comunicazioni marittime per battelli a vapore, 1882.

Gli ambienti insediativi costieri e vallivi della fascia teramana sembrano fortemente influenzati dal modello marchigiano di sviluppo socio-economico, con la polverizzazione delle attività piccolo e medio industriali. La frammentazione sul territorio dei poli produttivi genera forme di crescita e dispersione urbana assimilabili a quelle riscontrabili più a sud nell'area pescarese, ma con una differente logica di crescita interna.

La fascia del Sangro e del Trigno, a sud di Ortona fino al confine con il Molise, presenta al contrario ambienti caratterizzati da un'economia a due facce. Da un lato la forza del settore primario e la parcellizzazione dei fondi agricoli influenza sensibilmente i modi di vita e conferma il ruolo residenziale e istituzionale dei centri di antico impianto. Dall'altro gli effetti urbanistici di un'industrializzazione pesante di stampo meridionalistico hanno generato strutture filamentose di fondovalle che ora cominciano ad incubare servizi ed attrezzature per il contesto territoriale a spiccata matrice policentrica.

Mosè Ricci,

(in "Uno sguardo ravvicinato" 1996)

La frammentazione delle attività a nord di Pescara intorno allo svincolo di Teramo-Ancona.



Marche fino al Molise, configurando una sorta di *città lineare* la cui struttura portante è assicurata dal fascio di collegamento dalla strada statale n°16 della autostrada A14, e dalla Ferrovia.

Si riscontrano tuttavia delle differenze non trascurabili se si considerano le due porzioni di territorio a nord e a sud di Pescara, dovute a più ordini di fattori, tra cui certamente una diversa articolazione orografica proprio a ridosso della costa, una differente tradizione storica ed un sostanziale scarto dello sviluppo imprenditoriale determinato dalle politiche di assistenzialistiche al Mezzogiorno praticate negli ultimi vent'anni⁷.

Basta guardare i dati relativi al traffico (quasi la metà del transito da Pescara in giù), in un periodo di normale utenza della rete autostradale, fuori da eventi stagionali che ne falserebbero la valutazione dei flussi, per comprendere le differenze esistenti tra le due parti. Differenze che si esplicitano anche rispetto alle diverse configurazioni degli insediamenti, quelli produttivi in particolare. A nord di Pescara è possibile osservare una saturazione delle aree destinate alle localizzazioni produttive che si presenta in maniera estensiva e pulviscolare, di tipo *marchigiano* appunto, mentre a sud si evidenzia la presenza di grandi agglomerazioni di tipo industriale, basti pensare alla SIV di San Salvo o alla Fiat di Termoli.

Questo produce immagini diverse proprio a partire dai fenomeni che le diverse modalità insediative innescano intorno agli svincoli ed alle altre forme di intersezione tra percorrenze di grande scala e realtà locali: grandi concentrazioni con sviluppo filiforme lungo le penetrazioni vallive per quanto riguarda la regione a sud di Pescara; maggiore estensione e frammentazione in quella a nord, dove più evidenti risultano

proprio le forme di aggregazione metropolitana.

Si distinguono anche differenze di rilievo relative alle tipologie costruttive: è infatti nella fascia meridionale che una non radicata cultura imprenditoriale si manifesta attraverso l'utilizzazione di tipologie edilizie tradizionali (di tipo residenziale) trasformate in veri e propri manufatti per il commercio e la produzione, almeno in quelle aree dove è ancora assente una programmazione strutturale degli insediamenti produttivi.

Pescara, alla luce di queste considerazioni, diventa una vera e propria *“porta per il sud”* anche in funzione della sua localizzazione strategica rispetto alla trasversale appenninica che la collega con il Tirreno e con la capitale⁸.



Grande complesso industriale a sud di Pescara intorno allo svincolo di Val Di Sangro.

5.3 nuove forme di aggregazione

Se si prova a mettere meglio a fuoco i comportamenti e le forme della modificazione, si riconoscono alcuni elementi caratterizzanti dei manufatti e degli spazi intorno agli svincoli di connessione o comunque interessati dalla presenza dell'intersezione con il *grande transito nazionale*. In particolare per quanto riguarda le modalità dislocative, è possibile rilevare alcune forme di aggregazione che si ripetono in più parti, laddove si incontrano condizioni di analogie territoriali, che, come già rilevato in precedenza, sono abbastanza frequenti nella geografia adriatica.

Questo ci permette di fornire una prima attenta descrizione dei luoghi osservati, lavorando sugli elementi riconoscibili di reiterazione dei modi e delle forme della modificazione nel



La saturazione di attività commerciali lungo la strada tra lo svincolo di uscita dell'autostrada e la città di Giulianova.



Attività commerciali lungo lo il collegamento tra lo svincolo autostradale e la città di Lanciano.

tentativo di ricomporre *quadri sintetici di lettura* capaci di restituire quell'ordine nascosto dietro l'apparente non senso dell'agire contemporaneo. «Una logica che non impone un nuovo ordine ex nihilo, ma che si sforza invece, a seconda dei casi, di portare alla luce un ordine segreto per conferirgli un'orientamento e potenziarlo, oppure di unificare gli elementi sparsi, antichi e nuovi, dando un senso al loro insieme»⁹.

Distingueremo in questo modo alcune immagini ricorrenti.

Le aste commerciali, ad esempio, si presentano tra gli svincoli ed i piccoli centri urbani di riferimento, con la saturazione -sui bordi della principale strada di collegamento- lungo tutto il prospetto di manufatti per il commercio, la produzione artigianale ed il tempo libero, unitamente ad una quota residenziale di solito condivisa, nelle stesse tipologie, con le attività lavorative. L'uso, apparentemente improprio, del termine asta è riferito alla particolare condizione di collegamento tra due punti il cui comportamento lineare è di tipo sostanzialmente omogeneo, almeno nei pesi volumetrici, e si irrobustisce in presenza dei due poli connessi¹⁰.

Il nuovo meccanismo insediativo ingloba le preesistenze sparse originariamente lungo il percorso, trasformandone l'uso; oppure si realizza mediante nuove costruzioni di piccola-media grandezza, a metà tra la palazzina e la casa isolata, più raramente si incontrano tipologie speciali più appropriate alle funzioni che assolvono. Il fronte, benché allineato e compatto si mostra in maniera disomogenea nell'articolazione dei materiali delle forme e delle partiture esterne. L'utenza di queste attività è quasi esclusivamente locale o estesa ai piccoli centri serviti dallo stesso svincolo. Intorno allo svincolo si addensano maggiormente le attrezzature di servizio più interessate dal

Attività di ristoro presso lo svincolo di Città Sant'Angelo.



transito autostradale, consegnandogli un ruolo polare di attrazione insediativa che sposta i valori della rendita , in particolar modo delle aree commerciali e piccolo-produttive.

A questo si aggiunga la localizzazione di nuove forme isolate di lottizzazione residenziale diffusa, solitamente di carattere introverso, che sfruttano la maggiore accessibilità dell'area, la presenza di servizi di rango urbano e la disponibilità di ampi spazi all'aperto. Si innescano pertanto meccanismi di *urbanizzazione spontanea* che rendono appetibili le aree limitrofe del percorso di connessione alla realizzazione di nuovi insediamenti.

É facile riscontrare sulle carte questo fenomeno, per la presenza evidente della attrazione lineare prodotta dal collegamento dell'ingresso autostradale con il centro urbano.

Queste modalità di utilizzazione dello spazio si riscontrano particolarmente in presenza di svincoli di connessione semplice, dove sussistono unicamente ragioni di mobilità di scambio per i piccoli centri interessati, privi di realtà insediative e/o territoriali particolari. Il fenomeno è direttamente proporzionale alla distanza ed alla grandezza degli abitati interessati: più breve è la distanza o più grande è il centro e maggiormente evidenti sono i caratteri descritti; viceversa scompaiono in presenza di piccoli abitati e/o di più lunghe distanze¹¹.

- *I corridoi produttivi*, invece, si innestano agli svincoli autostradali in concomitanza con gli sbocchi vallivi ai quali si legano attraverso le strade a scorrimento veloce di fondovalle. Il termine corridoio è inteso in senso propriamente distributivo, il percorso infatti apre a più realtà insediative sia lungo i suoi margini che verso l'interno dei crinali. Non è necessaria la presenza di centri abitati da servire direttamente: l'interesse, in

I fatti urbani che compongono queste sequenze - spesso eterogenei nella destinazione funzionale e nelle dimensioni- si insediano secondo una procedura non regolata dalle norme della pianificazione urbanistica; al contrario, il loro accostamento è solitamente dettato dalla natura del supporto lineare che funge da attrattore.

La vicenda di realizzazione di ogni singolo fatto urbano è solitamente autonoma e priva di qualsivoglia relazione con i fatti urbani limitrofi e contigui con i quali esso si pone in sequenza; il più delle volte si tratta di vicende che danno a manufatti contigui, ma che si sono consumati in tempi molto diversi.

Alla successione ordinata degli oggetti nello spazio non corrisponde quasi mai un'analogo ordinamento temporale, se non nei casi di estensione della forza di attrazione del tracciato; è questo il caso delle strade mercato che crescono accorpendo nuove porzioni, anche non continue, del loro asse viabilistico di supporto.

Boeri, Lanzano, Marini

(in "Modi di cambiare il territorio" 1993)

Esempi di attività produttive lungo le strade di fondovalle del Sangro (sopra) e del Tordino (sotto).



questo caso, è distribuito lungo l'estensione valliva di cui il collegamento allo svincolo diventa asse di penetrazione matrice della nuova *città della valle*.)

Le città vallive dell'Abruzzo appaiono oggi come laboratori di una innovazione che produce effetti rilevanti sulla forma e sulla natura stessa di estesi sistemi di insediamento. Come in altre situazioni di città diffuse italiane, la miniaturizzazione dei processi produttivi e la loro dispersione nello spazio già agricolo sta determinando un paesaggio urbano inedito, profondamente segnato dall'immagine delle grandi opere infrastrutturali che negli ultimi anni hanno elevato notevolmente i livelli di mobilità territoriale sconvolgendo le regole insediative di lunga durata che hanno conformato l'ambiente vallivo. Peraltro, a differenza della città diffusa veneta e lombarda, qui il grande ordine del paesaggio naturale impone una misura conforme alla urbanizzazione: l'invaso delle colline disposte lungo le aste fluviali determina un telaio insediativo che non è di estensione illimitata come nella campagna veneta e lombarda, ma finito e comprensibile nei suoi margini fisici e funzionali.

Alberto Clementi,
(in "Le città vallive dell'Abruzzo" 1996)

Gli insediamenti in questo caso sono più programmati (anche se limitatamente ad una urbanizzazione lineare provvista lungo il percorso) e solitamente di carattere prettamente produttivo alternati alla formazione di nuovi borghi legati comunque alla maggiore concentrazione delle attività di produzione¹². Si dislocano su un territorio sgombro da preesistenze emergenti in una condizione originariamente agricola e scarsamente occupata. Il fronte si presenta più omogeneo e gli stessi caratteri dei manufatti, benché segnati da una evidente varietà tipologica, sono maggiormente individuabili nell'uso di materiali industrializzati e prefabbricati: si distinguono unicamente per gli apparati pubblicitari o per le particolari articolazioni dello spazio aperto antistante. L'utenza è di carattere intercomunale, estesa non solo alla comunità della valle ma anche al territorio più vasto della regione costiera. Si realizzano solitamente strade complanari al *corridoio* sulle quali affacciano più direttamente le attività e si distribuisce anche il traffico locale.

Sulla cartografia si leggono le stesse componenti delle aste commerciali, con dimensioni maggiori e più isolate nel paesaggio rurale: le dimensioni dei manufatti si distinguono particolarmente per la loro grandezza e per la loro varietà di forme, comunque più aderenti alle tipologie produttive.

Intorno allo svincolo si concentrano le attività di commercio e/o di vendita finale; talvolta commiste con la residenza e solitamente dilatate nella direzione dello scorrimento trasversale della statale costiera, a formare un sistema cruciforme di fronti più o meno costruiti sui quali dominano cartelloni pubblicitari e

Insedimento produttivo nella Valle del Sangro.



insegne luminose¹³. È qui infatti che si localizzano servizi per il ristoro e attrezzature per la sosta, in particolare dei mezzi di trasporto merci, configurandosi come vere e proprie *aree di servizio spontanee* dove è possibile soddisfare esigenze di varia natura (dalla riparazione dei mezzi all'uso di piccoli sportelli bancari).

Le concentrazioni multiple, invece, le possiamo individuare nell'intersezione con i grandi centri della costa, maggiormente quando si intersecano anche sbocchi vallivi; qui la sovrapposizione di più interessi presenta meccanismi di dislocamento plurimo per più attività. La definizione di "multiple" è qui ripresa dalla elettrotecnica, ovvero "che consentono l'inserimento di più spine", e racchiude al suo interno meccaniche di distribuzione di più flussi: un vero e proprio nodo di interrelazioni a ridosso dello svincolo che funziona da attrattore polare di insediamenti di varia natura.

Si distinguono in particolare per la presenza di attività legate alla *produzione di servizi* di ogni genere: la grande distribuzione delle merci (centri commerciali, centri all'ingrosso, autosaloni); l'offerta di spazi per il tempo libero (attrezzature sportive e centri per il divertimento); servizi di supporto alle altre attività dell'area (centri fieristici e congressuali, ricezione alberghiera, centri direzionali).

Una sorta di vero e proprio *centro di attrazione*, che, per le sue dimensioni e per l'importanza delle attività localizzate, assume un interesse di carattere territoriale aperto alla utenza più varia e coinvolge, oltre alle realtà locali, l'attenzione di aree geografiche più vaste; talvolta al di là degli stessi confini regionali¹⁴.

Le aree disponibili per una simile concentrazione di insediamenti a grande consumo di spazio si saturano velocemente



Sovrapposizioni, casa rurale sullo sfondo di un Motel Agip, presso lo svincolo di Città Sant'Angelo.



La concentrazione di attività diverse intorno allo svincolo di Città Sant'Angelo

Per quanto riguarda l'organizzazione fisica funzionale delle singole unità distributive, l'elemento di trasformazione che appare più significativo è legato all'indebolirsi della convenzionale distinzione tra unità distributive "moderne" (di grande dimensione, razionalizzate al proprio interno, con accessibilità automobilistica, ecc ...) e "tradizionali" (piccoli negozi di prossimità, gestione familiare, ecc.). L'evoluzione dalle forme tradizionali verso i così detti spazi moderni, non sembra infatti più oggi una traiettoria univoca e necessaria. Piuttosto queste due espressioni - per quanto generiche - sembrano oggi indicare due diverse tipologie di luoghi, capaci di ospitare strategie di consumo che risultano distinte in ragione della particolare gestione della "risorsa tempo" (flessibilmente razionalizzate o guidati dalla ricerca di momenti di eccezionalità), del privilegio assegnato al consumo di alcuni beni piuttosto che ad altri, dell'interesse ad intersecare il momento del consumo con differenti altre attività (movimenti pendolari o uso del tempo libero...)

Boeri, Lanzani, Marini
(in "I luoghi del commercio e del consumo" 1993)

spingendosi con ramificazioni varie all'interno dei centri urbani, dove si specializzano con ulteriori aggregazioni di attività complementari. Si evidenziano in questo modo trasformazioni che non investono solo l'intorno dello svincolo ma si estendono alla città modificandone gli usi e l'aspetto fisico. Assi residenziali diventano nuovi corridoi commerciali e strade di connessione con altri centri sul territorio si trasformano in mercati lineari con la formazione di insediamenti produttivi spontanei che snaturano gli originari equilibri distributivi.

I caratteri della trasformazione sono tra i più vari, le tipologie utilizzate si dispongono senza alcuna regola a sfruttare maggiormente le razionalità interne di ogni singola attività, la sovrapposizione di più fasi della modificazione restituisce una multiformità di immagini che, paradossalmente, trova la sua omogeneità nella variazione diffusa di giaciture, forme, materiali, colori.

Tutto questo è riconoscibile, sulle carte, da una grande frammentazione degli oggetti depositati sul suolo, che a partire dalla congestione insediativa intorno allo svincolo si dilatano con elementi filamentosi che penetrano i centri abitati intersecando quelle porzioni urbane più dedite alla residenza.

Lo svincolo, in sintesi, rimane uno degli aspetti generatori del fenomeno di attrazione insediativa, utilizzato *anche* per il transito di rete, ma ha sostanzialmente mutato le condizioni al suo contorno generando una nuova centralità di grande *seduzione* per il territorio, dagli sviluppi inarrestabili¹⁵.

Attività artigianali e commerciali nei pressi dell'uscita autostradale di Lanciano.



5.4 *i materiali delle modificazioni*

Se proviamo a chiederci quali siano i materiali con i quali si realizzano queste nuove forme di aggregazione intorno agli svincoli, ci accorgiamo subito di una preoccupante defezione dell'architettura in genere e del progetto in particolare, inteso come capacità di fornire un'espressione ai programmi, di dare un senso alle forme. Questa mancanza si esprime sostanzialmente in due modi: da una parte l'uso reiterato di tipologie improprie alle nuove esigenze, sia che si tratti della riutilizzazione di manufatti esistenti che di quelli di nuova realizzazione; dall'altra l'utilizzazione di linguaggi espressivi privi di contenuti aderenti alle nuove funzioni, testimoniate dalla necessità di comunicare i significati delle opere attraverso *apparati letterali e/o immagini didascaliche*.

Il progetto si trasforma così nella traduzione immediata e meccanica delle necessità funzionali dell'opera da realizzare, adattando forme ed elementi costruttivi ad un compromesso di variabili che mirano unicamente al soddisfacimento del massimo profitto pratico con il minor dispendio di energie, sia economiche che procedurali.

Spesso, infatti, vengono utilizzate procedure *standard* per l'intero processo di realizzazione delle costruzioni, capaci di evitare i vincoli normativi esistenti, attraverso l'uso di consolidate pratiche edilizie, che non si pongono affatto il problema specifico della composizione degli elementi in armonia con i programmi che esprimono. La maggior parte delle realizzazioni sono, in questi casi, disposte a priori dalla committenza che le esprime in termini di razionalità pratica, priva di ogni forma coerente di circolarità espressiva tra segni e contenuti dell'opera da



Centro commerciale nei pressi dell'uscita autostradale di Lanciano.



Attività commerciali in costruzione presso l'uscita autostradale di Città Sant'Angelo.

Attività produttive nei pressi dell'uscita autostradale di Lanciano



È necessario smettere di considerare questi territori come aree dell'assetto provvisorio, sospeso, in attesa del compiersi di una loro definitiva e ordinata colonizzazione formale. Queste aree non sono periferia di una città che è altrove: sono la metropoli contemporanea nel suo aspetto più compiuto.

Che anzi potremmo affermare che altrove la città, quella storica, quella formale, riesce a conseguire e a mantenere il suo assetto morfologico in ragione dell'esistenza di aree a sviluppo aleatorio. In paritetica dignità infatti "la creazione di un ordine si paga con la creazione di disordine" (Ilya Prigogine). E viceversa.

Ci troviamo, così, anche per lo studio dei fenomeni urbani a dover dare un diverso peso, una diversa valutazione alla condizione della crescita aleatoria e non ordinata. In essa dobbiamo riconoscere quell'area preziosa con la quale la città paga il suo prezzo entropico per il mantenimento, altrove, di modelli ordinati.

Paolo Desideri,
(in "La fine del Tipo" 1993)

Una casa rurale preesistente utilizzata come ristorante.



Una nuova costruzione di tipo residenziale usata per attività artigianali al piano Terra.



realizzare.

La progettazione di queste opere, in definitiva, sembra non dover rispondere a nessuna forma di qualità condivisibile, per cui il progetto diventa soltanto la vidimazione normata, talvolta anche abusiva, di una pratica diffusa del costruire contenitori diversi che si adattino al funzionamento delle singole attività da svolgersi al loro interno.

Una sorta di edilizia in "franchising", il cui unico obiettivo è quello di creare le condizioni minime per la reiterazione di una operazione da adeguare alle diverse condizioni possibili. La messa a punto di una procedura, dunque, e non la ricerca di una regola insediativa capace di adeguarsi, attraverso le variazioni, con espressioni diverse ai singoli programmi architettonici.

«In tutti questi casi e in molti altri in opposizione ad una precisa definibilità sul piano funzionale dei programmi, degli scopi e dei destini funzionali del progetto, l'architettura sembra sottrarsi ad una sua immediata prefigurabilità sul piano formale»¹⁶.

Tra i comportamenti che è possibile osservare in questi spazi si riconoscono alcune costanti riscontrabili, a vario titolo, in molte delle aree osservate, a testimonianza di modalità diffuse della modificazione che ormai si esprimono attraverso forme codificabili, in quanto ripetute. Tra queste si distinguono alcune pratiche evidenti nel particolare uso di materiali, di forme, di modi di espressione di apparati simbolici che compongono le immagini di questi nuovi paesaggi del contemporaneo.

- La utilizzazione di *elementi di permanenza*, ovvero l'uso di manufatti, solitamente di origine agricola, presenti intorno agli svincoli e preesistenti alla realizzazione degli stessi, che, per effetto della modificazione vengono riutilizzati per nuove attività. Si conservano sostanzialmente nelle volumetrie con l'aggiunta di

apparati esterni che ne alterano l'immagine, rivestimenti in materiali leggeri e nuova sistemazione degli spazi antistanti per una maggiore accessibilità veicolare non tradiscono la tipologia rurale d'origine e sono di solito utilizzati per attività di ristoro o di commercio minuto.

- La realizzazione di *tipologie ibride*, piccole palazzine o case isolate unifamiliari su più piani, la cui dimensione dilatata permette di ricevere piccole attività commerciali o artigianali, talvolta miste alla residenza padronale. Si caratterizzano per le grandi aperture presenti al piano terra, dove solitamente si svolge l'esercizio, e/o per le grandi superfici vetrate che fungono da spazio espositivo aperto sul fronte, dove immancabilmente esiste una sempre più confortevole area di accesso veicolare, indispensabile al funzionamento di queste attività. Permane la copertura a tetto, che le distingue dai capannoni più propriamente detti, o la presenza di scale di accesso esterne che collegano i piani superiori, soprattutto quando sono utilizzati per l'abitazione di proprietà.

Anche quando le realizzazioni si affidano alla utilizzazione di tipologie più adeguate alle funzioni specialistiche, queste non riescono ad esprimere alcuna qualità architettonica, benché esista una volontà di mostrare un carattere originale per l'attività che vi si svolge. Di solito vengono risolte con l'uso di elementi prefabbricati, soprattutto quando sono di dimensioni più ampie, affidando alla "modernità" di volumi puri e grandi pareti specchiate o alla "post-modernità" di timpani archi e colonne, la comunicazione di quel desiderio di distinzione che paradossalmente ne omologa le differenze. In questo caso si ricorre a *linguaggi prefabbricati* e tranquillizzanti attraverso i quali trasmettere messaggi legati allo svolgimento della propria

La casa isolata utilizzata in queste aree è anch'essa legata ad attività commerciali e produttive. Il lotto di questa tipologia risulta infatti frequentemente utilizzato con volumetrie accessorie destinate ad attività lavorative ed anche commerciali. Le attività lavorative prevalenti che trovano dislocazione in queste tipologie sono quelle artigianali come marmisti, falegnami, meccanici. Ma anche di piccola lavorazione industriale come quella per gli infissi metallici, materiali plastici di confezione ecc. Infine possiamo riscontrare la frequente presenza di attività commerciali a conduzione familiare bisognose di particolari spazi come autosaloni, ingrosso di materiali e confezioni, legnami autorimesse ecc.. In questi casi il divario e la radicalizzazione dei modi è la più spinta: porzioni e volumi autocostituiti e più volte modificati si alternano a pezzi di High tech strapaesano; all'immagine opulenta e prevedibile che caratterizza le volumetrie destinate alle attività lavorative lascia con repentinità spazio alle tipologie-favelas autorealizzate, affastellate rimaneggiate senza saggezza in ragione delle esigenze modali del momento: il lotto risulta letteralmente bombardato dalle modalità di dislocamento dei volumi che si articolano senza apparente significato sul terreno. In queste residenze lavorative è più evidente che altrove il definitivo e consapevole ribaltamento dei modi di accesso: nessuna di queste case-officina o case-bottega prevede un accesso o una utilizzazione del servizio reso nel modo pedonale, l'ingresso è indiscutibilmente quello carrabile.

Paolo Desideri,
(in "La fine del Tipo" 1993)

Una insegna pubblicitaria nei pressi dello svincolo di Lanciano





Parcheggi antistante un centro commerciale vicino l'uscita di Città Sant'Angelo.



Pubblicità alla uscita dello svincolo di Atri -Pineto.

attività.

- Una specie di *nuova forma pubblicitaria* che si esprime attraverso gli apparati simbolici degli spazi offerti alla partecipazione o alla vista del pubblico e dei consumatori, sempre più fontane, acquari, panchine e lampioni, piazzette giardinetti con sculture e gazebo, allietano lo spazio interno ed esterno di questi luoghi. La pubblicità, quella che una volta si faceva con i cartelloni, è demandata ad altri canali di comunicazione: gli unici cartelloni ancora presenti infatti si limitano ad indicare la localizzazione dell'attività magari con i giorni e l'ora di apertura. Ad ogni uscita dell'autostrada troveremo infatti una vera e propria mappa pubblicitaria restituita dalla infinità di informazioni relative alla dislocazione delle varie attività presenti, senza alcun accenno alla qualità del prodotto o alla bontà dell'offerta, che invece troveremo comodamente inserita nella cassetta da lettere della nostra abitazione.

Una grande attenzione viene riservata alla accessibilità veicolare di tutti questi spazi che, proprio perchè legata all'uso specifico dell'attività, ne esprime caratteri di distinzione. La bottega artigiana, il deposito all'ingrosso, il centro commerciale, la palazzina di uffici in testata alla piccola fabbrica di infissi o di materiale plastico, il ristorante tipico ricavato nell'originaria cascina di campagna, aprono tutti direttamente sul fronte strada, come condizione quasi indispensabile alla propria esistenza. Ampie zone di parcheggio quindi, più o meno recintate, si offrono alla comodità del viaggiatore come in un'area di servizio per consumare la propria sosta, così lungo queste strade è proprio il privilegio di razionalizzare il proprio tempo a convincerci della bontà dei nuovi modi di consumo.

In tutto questo scendono di tono gli unici elementi costanti che è

possibile trovare ad ogni svincolo, dettati dalle caratteristiche funzionali degli stessi: i caselli, gli uffici, i piccoli depositi attrezzati per la manutenzione, gli apparati tecnologici, le aree di sosta per il personale, quasi scompaiono nel disordine complessivo di forme e materiali diversi che restituiscono l'immagine di questi luoghi divenendone protagonisti.

L'unica forma riconoscibile rimane quella dell'infrastruttura, indelebile nel segnare con rampe, cavalcavia e rotatorie la presenza reiterata dello svincolo. Una forma che però non riesce ad esprimere nessuna riverberazione figurata allo spazio circostante, la sua presenza fisica è ininfluente; è dalla quantità dei flussi e dalla qualità del transito che invece sono direttamente condizionate le modificazioni del luogo. Il progetto dello svincolo appartiene ad una razionalità di rete, ad una enclave che si chiude proprio nel momento in cui entra a contatto con la realtà degli insediamenti locali. La trasformazione dello spazio al suo intorno è quindi il frutto della reazione del luogo alle opportunità messe in moto dalla nuova accessibilità veicolare, che come abbiamo visto si esprime priva di regole compositive ed in totale assenza di un progetto.

NOTE

* Robert Musil, "La conoscenza del poeta" - ed. Sugarco, Milano 1979

¹ Si guardino in proposito i dati relativi alla realizzazione di manufatti commerciali che dal 1980 ad oggi si sono realizzati lungo vecchi e nuovi percorsi stradali o in prossimità di nuove centralità determinate dalla realizzazione di svincoli autostradali o di concentrazione di grandi centri di distribuzione delle merci. È facile immaginare, oltre alle modificazioni fisiche, quanto siano mutati in queste aree i rapporti tra nuove edificazioni e flussi di persone che a loro volta innescano meccanismi di attrazione per altri generi di offerta di consumi e di servizi.

² Da "Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese" di Stefano Boeri, Arturo Lanzani e Edoardo Marini - ed. Abitare Segesta Cataloghi, Milano 1993.

³ Si pensi in particolare all'immagine fornita da Agostino Renna, espressione conclusiva di studi condotti proprio negli anni settanta e pubblicata in "L'illusione e i cristalli" edito da Clear nel 1980.

⁴ Per un maggiore approfondimento si rimanda alle tavole dell'"atlante" allegate alla ricerca, dove sono riportate, attraverso la restituzione cartografica, le descrizioni dei singoli nodi di intersezione, lungo tutto lo sviluppo lineare medio adriatico da Vasto a San Benedetto del Tronto, evidenziando le forme della modificazione di questi luoghi attraverso l'ortofotocarta corredata da un supporto di immagini fotografiche prodotte sul campo e dalla indicazione delle modalità d'uso delle singole aree.

⁵ Alberto Clementi in "Infrastrutture e piani urbanistici" ed. Flli Palombi, Roma 1996

⁶ Si tratta di una sorta di dilatazione della città nel territorio, che poco a poco invade le nuove aree messe in circolo dalla estensione della rete infrastrutturale; la quale, a sua volta, ingloba sia i vuoti offerti come nuova opportunità insediativa, che le strutture preesistenti (piccole agglomerazioni o manufatti isolati) rimesse in gioco dalla maggiore accessibilità.

⁷ Si pensi agli incentivi forniti dalla Cassa del Mezzogiorno nella localizzazione di grandi insediamenti industriali nelle regioni del Molise e della Puglia a differenza dell'Abruzzo, per il quale oggi non si godono più nemmeno i favori degli investimenti prodotti dall'inserimento nell'obiettivo 1 della Comunità Europea.

⁸ Si fa notare tra l'altro la posizione strategica anche relativamente all'altra sponda adriatica, la quale in un'ipotesi di riequilibrio socio-politico potrebbe trovare nel capoluogo abruzzese uno dei punti di maggiore riferimento per i propri scambi.

⁹ Rem Koolhaas "La città generica" , capitolo conclusivo del libro *S,M,L,XL*, pubblicato da The Monacelli Press, New York, nel dicembre del 1994.

¹⁰ Sono questi caratteri comuni della modificazione contemporanea già descritti da Boeri, Lanzani e Marini nella loro ricerca sul territorio lombardo che si riscontrano nella regione adriatica con sfumature diversificate in considerazione di variabili orografiche storiche e socio-economiche differenti.

¹¹ Si pensi ad esempio alle differenze degli svincoli di Lanciano e Vasto nord che nella loro particolarità esprimono esplicitamente il caso in cui si evidenziano i caratteri dell'asta commerciale ed il caso in cui questi risultano quasi del tutto inesistenti in ragione delle distanze e delle dimensioni dei centri abitati serviti dall'autostrada.

¹² Sono insediamenti che nascono da piccole agglomerazioni, in presenza di una stazione ferroviaria del percorso interno o di borghi agricoli originari; crescono rapidamente dotandosi di servizi e spostando il peso residenziale dei centri storici di crinale a valle.

¹³ Si vedano ad esempio le uscite di Teramo-Giulianova o Val di Sangro, emblematiche delle modalità descritte, dove intorno all'impianto cruciforme si sono formati dei piccoli borghi di residenza e servizi.

¹⁴ Sono tutte attività di grande attrazione per il consumo, la cui molteplice compresenza unitamente alle facilità d'accesso ed alla grande variazioni di scelte offerte, raccoglie consensi molto ampi innescando meccanismi di richiamo a catena che portano nell'area, soprattutto nei momenti di massima disponibilità di tempo libero, un gran numero di utenti, i quali sommati al normale transito dei locali provoca talvolta momenti di congestione di notevole rilievo.

¹⁵ Emblematiche di questa modalità di trasformazione degli svincoli sono le uscite autostradali di Pescara Nord e di San Benedetto del Tronto, dove si sono scatenati meccanismi irresistibili di dislocazione insediativa di servizi tra i più vari.

¹⁶ Paolo Desideri "La fine del tipo" in "La città di latta" edito da costa & nolan, Genova 1996.



6. QUALE RUOLO PER IL PROGETTO DI ARCHITETTURA

Porte de la Chappelle, Parigi.

*«L'architettura, sarà sempre più impossibilitata ad interventi solo decorativi della vecchia icona, e chiamata invece ad interventi rifondativi della stessa struttura compositiva: no, non è più pensabile risolvere le cose solo abbellendo i piloni, magari con qualche nerviana torsione, senza ripensare complessivamente i ruoli, le forme, le funzioni dello spazio tra di essi, trasformando in potenzialità i grandi problemi posti in essere da quella "sgradevole" presenza. Trasformare in potenzialità quelli che la nostra attuale cultura formale individua come fastidiosi problemi. Sembra davvero l'unica scommessa praticabile: la reinvenzione dei ruoli formali delle case, la inevitabile "deformità" dello spazio urbano deriverà allora la sua legittimità formale da una ragionevolezza funzionale, da una credibilità sul piano dei programmi. Se la funzione non sarà più in grado di determinare - biunivocamente - la forma, le resterà la possibilità - legittimamente - di determinare de-formazione. Il progetto, così, non potrà che andare a caccia dei problemi perché i suoi assetti formali (o deformali) dovranno sui problemi poeticamente fondersi». **

6.1 *necessità del progetto*

Lavorare ad un livello intermedio, tra i grandi segni dell'infrastrutturazione territoriale e le *tipologie atopiche* della diffusione metropolitana, significa affrontare uno dei problemi fondamentali del progetto contemporaneo rispetto alla trasformazione dei nuovi spazi che costruiscono la *metropoli*. Sono proprio questi nuovi *luoghi dello scambio* tra le diverse *grandezze* scalari e le differenti modalità d'uso del territorio a definire i caratteri di una nuova espressione del dominio urbano. Nasce l'esigenza di realizzare una maggiore congruenza tra comportamenti sociali, dinamiche insediative locali ed espressioni formali che sfuggono oggi qualsiasi forma di controllo.

Una particolare attenzione va posta alle ragioni che determinano il localizzarsi delle nuove attività, sia residenziali che produttive o di servizio, per le quali ancora non esistono significati codificabili a cui riferire le scelte di progetto, a meno di motivazioni specifiche e spesso unicamente funzionali, rispondenti alla formazione della domanda e dell'offerta di consumi e/o alla produzione dei servizi.

Si tratta del fenomeno «della riduzione dell'architettura a manufatto la cui connessione con le regole della produzione e del consumo è radicalmente più rilevante di quelle che la legano al sito specifico. E naturale, quindi, che la tipologia atopica sia l'attore principale sulla scena della campagna urbanizzata: essa fissa principi di insediamento irriducibili alle regole costitutive della città consolidata»¹.

Tutto questo fa riflettere a partire dalla constatazione dell'*imprevedibilità* come di una delle ragioni della esistenza di

Dopo gli anni settanta si assiste nel mondo industriale avanzato ad una diminuzione della popolazione della grande città a favore dell'area metropolitana circostante, senza però che la grande città perda di importanza anche se gli utilizzatori cambiano di natura.

La volontà atopica e di differenziazione che ne sono la caratteristica principale cominciano però da qualche anno a presentarsi come modello insediativo originale, sia pur per ora perfidamente originale, rispetto alla stessa periferia urbana tradizionale che ne sembra attratta più che dal modello di città storica. Sulla campagna urbanizzata agisce, è ovvio, in modo prepotente, non solo l'internazionalizzazione dei poteri e delle tecnologie, ma soprattutto, in modo simmetrico a quanto segnalava Gothmann parlando dell'automobile per la formazione delle megalopoli, il sistema delle comunicazioni immateriali.

Il più straordinario evento dei nostri anni, la compresenza dell'esperienze promossa dalla comunicazione globale, necessita, per agire, della differenziazione ma si tratta di differenziazione spaziale: tutt'al più di distanza. È più tosto la stessa comunicazione globale a lavorare contro la differenziazione. Per questo ciò che viene promosso non può essere che la differenziazione delle comunicazioni insé, sostitutiva dell'esperienza autentica. Di qui anche l'accelerazione del consumo dell'immagine-esperienza e la ricerca incessante di nuove fonti: sino all'incubo wendersiano del consumo del sogno.

Vittorio Gregotti,
(in "Venticinque anni di disegno urbano: un'interpretazione" 1993)

Fashion Island, Newport Beach, Los Angeles.





Porte de la Chappelle, Parigi.

queste *atopie*, dove nessun carattere è sufficiente a definirne le coordinate, dove la rappresentatività non è più espressione dell'identità di un luogo architettonico bensì di *siti* più propriamente mentali. Sembra quindi importante capire quali siano i margini entro cui possono trovare forma le ragioni dell'architettura, nella convinzione che l'espressione di questi luoghi deve necessariamente misurarsi con gli obiettivi di una qualità condivisibile.

Da qui la necessità di fornire possibili indicazioni che si misurino con le categorie del progetto, non più rimandabile, l'urgenza di restituire alle forme dell'architettura il fondamento indispensabile di conoscenza e di trasformazione dei luoghi, indagando su una nuova circolarità del senso e dei significati tra forme ed eventi, anche quando assumono caratteri dichiaratamente oppositivi come nelle realtà atopiche della *metropoli diffusa*.

Se da una parte l'architettura è relegata ai margini del processo di trasformazione dello spazio, attraverso troppo sporadiche manifestazioni isolate che ne riducono il principale fondamento ermeneutico, dall'altra il progetto assume sempre più i caratteri tecnico-specialistici di una funzionalità di settore e sempre meno l'espressione della forma risulta rivelatrice delle ragioni di quella stessa trasformazione.

Non esistono modalità unitarie, condivise, cui riferire le certezze del progetto che si presenta sempre più spesso in maniera autoreferenziale, introversa, conflittuale, priva di alcuna relazione con le condizioni al contorno. La trasformazione di un'area diventa così la banale sequenza di episodi singoli accomunati unicamente da analoghe modalità d'uso che ne costituiscono la principale ragione aggregativa.

È proprio nello spazio dei nodi di intersezione della mobilità

Dallas Market Center, veduta aerea.



(soprattutto di quella privata) che si consuma maggiormente questa assoluta insensibilità del progetto alle forme del cambiamento, pur nell'esistenza, riconosciuta, di forme insediative che rispondono a precise meccaniche dislocative.

Un ruolo fondamentale di ordine e di costruzione di senso potrebbe essere svolto (ad una scala intermedia dell'intervento) proprio dalla concretizzazione di quel fattore comune che ne esplicita la localizzazione: sia che si tratti di *concentrazione* intorno ai nodi di scambio; sia che si tratti di *distribuzione lineare* lungo i percorsi di collegamento tra intersezione e centri abitati interessati; sia infine che si tratti di *sovrapposizione* del nodo all'urbanizzato esistente.

Concentrazione, diffusione lineare, sovrapposizione diventano temi di progetto attraverso i quali definire nuove condizioni di unitarietà riconoscibili, cui riferire le forme dell'architettura. Gli elementi della infrastruttura, definiti formalmente rispetto ai temi individuati potrebbero costituire essi stessi il progetto di architettura come espressione del senso delle modificazioni in atto: «le infrastrutture che nella cultura urbana moderna sono categorizzate come opere dell'ingegneria civile, perciò, nella cultura metropolitana contemporanea dovranno essere assunte sempre più come reali occasioni di costruzione dell'assetto formale della città»².

Alla stregua delle categorie spaziali che hanno costruito la città storica e consolidata, lo spazio dell'infrastruttura deve svincolarsi dal suo aspetto meramente tecnico di collegamento dei flussi di transito, rivendicando una propria autonoma capacità di esprimere una forma al di sopra delle funzioni che assolve.

L'architettura, in questo modo, non sarà solo espressione



Manhattan, sovrapposizione di impalcati infrastrutturali.

Le infrastrutture, nel loro passare nella e sulla città dovranno essere sottratti all'onnivora definizione di "spazi di risulta" ed essere categorizzati ed ammessi a pieno titolo all'elenco di quelli tradizionalmente urbani quali le piazze, le strade, i corsi ecc. E questa operazione dovrà partire da una definizione delle potenzialità e delle funzionalità di questi non-spazi, da una loro ri-attribuzione alla complessità propria di ogni pur piccolo spazio urbano. Un viadotto, in altre parole, non può limitarsi ad essere tale in ambiente metropolitano; ed esaurire cioè in senso monofunzionale il suo ruolo urbano. Per il palese motivo che il suo senso formale, dentro la città, non è solo quello derivante dal suo ruolo funzionale originario o primario. Non appena costruito, solamente al suo esser posto in essere, per dimensioni, plasticità, condizioni indotte voglia o non voglia il nostro viadotto rivendicherà formalmente un suo ruolo indipendente dallo scorrere delle auto al di sopra del suo impalcato. Come una grande impalcatura spaziale, addenserà funzioni, occasioni, realtà che sotto il suo nastro viario, e dentro le maglie della sua gabbia strutturale, si schianteranno come stelle risucchiate da un buco nero.

Paolo Desideri

(in "Il progetto come antologia di problemi" 1995)

decorativa degli apparati infrastrutturali, ma concretamente rifondativa delle modalità di progettazione degli stessi elementi che la costruiscono, trasformando in nuove potenzialità quelli che, sino ad oggi, la cultura formale ha liquidato come fastidiosi problemi: una sorta di reinvenzione di un ruolo possibile per la forma, che sappia tradurre i limiti imposti dalla trasformazione in nuove opportunità per il progetto.

6.2 *il progetto come misura*

Le grandi aree periferiche che si estendono nell'intervallo tra le infrastrutture a grande scala e le realtà locali trovano, nelle direttrici di collegamento tra queste, opportunità di insediamento per nuove attività produttive e/o per l'offerta di attrezzature, spazi e servizi di più facile accessibilità per la città e per i suoi territori di pertinenza. I nuovi manufatti, come rilevato dall'osservazione della costa adriatica (aste commerciali e corridoi produttivi in genere), si dispongono privi di alcun ordine, seguendo regole legate solo ai propri meccanismi interni ed incuranti della forma complessiva dell'aggregazione.

Constatata l'impossibilità del progetto moderno a sovraordinare un ordine architettonico alle trasformazioni in atto, in quanto quest'ultimo «non può dettare regole urbane se non a patto di lasciare ampia libertà alle operazioni edilizie, in particolare da parte dell'iniziativa privata», il destino del progetto sembra essere quello di accordare, all'interno di un programma definito di interventi, una maggiore eterogeneità dislocativa alle forme e agli insediamenti di qualsiasi tipo³.

Yves Lion, progetto per La Plaine, Sant Denis, Parigi 1991.



Il problema in questo caso non consiste nella definizione di uno spazio (quantunque l'intero collegamento si definisce come tale), ma nella capacità di stabilire un ordine a partire dalla realizzazione di elementi di aggregazione ai quali subordinare la distribuzione delle varie attività. Il disegno dell'infrastruttura, potrebbe farsi carico di una riconoscibilità *altra* dalla semplice percorrenza, configurandosi come nuovo spazio di relazione tra le diverse forme d'insediamento, segnando il percorso con l'alternarsi di manufatti ed attrezzature di servizio, riconoscibili, facilmente individuabili come appartenenti alla realtà di quel sito, attraverso una maggiore sensibilità ai caratteri del luogo.

L'infrastruttura diventerebbe così *elemento di misura*, capace di costruire relazioni con gli insediamenti lungo il suo percorso, attraverso la realizzazione di propri spazi di servizio pur conservando una grande libertà per l'intervento privato lungo il percorso.

Nel 1991 Norman Foster ideava per la città di Nimes in Francia un grande asse di collegamento lungo otto chilometri circa, che dal centro città conduceva fino all'estrema periferia inoltrata nel territorio: il progetto prevedeva lungo il suo percorso la riqualificazione, attraverso singoli interventi, di una serie di aree che, a partire dal nuovo ordine conferito dalla direttrice di connessione, producevano una diffusa integrazione tra le attività dispostelungo il percorso. Alla dispersione della miriade di singoli interventi, irrimediabilmente destinati ad aumentare la frammentazione, il progetto di Foster contrappone la realizzazione di una strategia per punti dotata di una unica riconoscibilità progettuale.

Lo stesso (inizialmente in maniera spontanea oggi con maggiore programmazione) accade da alcuni anni nella regione

Le periferie - come chiamarle ancora sobborgh? - recano i segni indelebili, se non dell'impotenza di architetti e pianificatori, quantomeno della loro incapacità a fornire risposte adeguate agli obiettivi attuali. Le città odierne, risultato della straordinaria esplosione urbana seguita alla seconda guerra mondiale, esigono ora tutt'altro sguardo, da quello, olimpico, della conquista di nuovi spazi liberi. In un territorio solcato da infrastrutture e reti di vario tipo, costellato di costruzioni eteroclitiche sorte a seconda delle disponibilità fondiarie, territorio soggetto a trasformazioni incontrollate e ininterrotte, e in cui il discontinuo e l'eterogeneo frutto di temporalità frammentarie, sono la norma, l'intervento dell'architetto - dell'urbanista - è sempre a posteriori, e consiste essenzialmente in ciò che Jean Nouvel ha definito un "ri-trattamento della materia esistente".

Jacques Lucan,
(in "Lo spazio urbano nell'era dell'individualismo" 1993)



Sistemazione di Avenue Mendes - France, Montpellier, Dalnoky Desvigne, 1991. vedute di uno svincolo



Ciò che accomuna tutte queste iniziative è l'ubicazione sulla grande infrastruttura, soprattutto quella sulle strade statali. Evidentemente è lì che si trovano le sedi più favorevoli a quanto è stato reso possibile dal nuovo clima economico: gli acquisti, il dettaglio su vasta scala, la rappresentanza di imprese industriali e commerciali, lo svolgimento di attività commerciali basate sulla tecnologia informatica più avanzata. E a tutto questo seguirà molto ancora: piscine, villaggi turistici, abitazioni di lusso ecc. I criteri principali che sottendono la creazione di queste nuove strutture sono la visibilità e la accessibilità da parte di visitatori, clienti, cottimisti ecc.

Jacques Nycolaas,
(in "Oltre la città la metropoli" 1988)

metropolitana della Randstad in Olanda, dove un fenomeno analogo segna il ritmo della trasformazione delle periferie che si dilatano intorno alle città di Amsterdam, L'Aia Den Haag, Delft e Rotterdam. La maggior parte delle realizzazioni, di respiro metropolitano, si dislocano lungo un asse di collegamento che unisce le singole aree urbane, restituendo ad ogni città una duplice identità di appartenenza in cui trovano espressione da una parte la specificità di ogni singolo centro urbano e dall'altra la opportunità di usufruire delle attrezzature, dei servizi e del commercio dislocati lungo l'infrastruttura periferica.

Sulla scorta di un unico progetto della Randstad, si misurano i vari progettisti invitati a fornire indicazioni per gli interventi lungo l'asse di collegamento, che diventa, anche in questo caso elemento di misura del territorio e spazio di relazione per le attività che lungo il suo percorso si svolgono⁴. È sufficiente recarsi in automobile da Amsterdam a L'Aia e a Rotterdam per rendersi conto di come queste identità stiano fondendosi, di come si vadano riducendo le distanze, di come per esempio il ristorante autogrill Ricks stia per diventare un luogo di sosta per l'intera Randstad e di come l'aeroporto di Schiphol sia ormai divenuto l'aeroporto di Amsterdam, de L'Aia, di Rotterdam e di tutti gli altri centri della regione; di come il sistema di connessioni tra questi luoghi sia diventato un unico nuovo grande spazio di relazione tra città e transiti.

Con modalità diverse, ma animato dallo stesso spirito di riconoscibilità del percorso infrastrutturale di collegamento tra centri urbani ed infrastruttura territoriale, si colloca il progetto di Desvigne e Dalnoky per la sistemazione dell'*Avenue Mendes-France* a Montpellier: in questo caso l'intero sistema di appartenenza è espresso attraverso la sistemazione di impianti

a verde lungo il percorso, una sorta di parco lineare, a metà strada tra la *parkway* e l'*avenue* alberata, con una grande attenzione proprio ai nodi di svincolo stradale cui viene conferita dignità architettonica oltre a valore ambientale; «raggruppati a macchie gli alberi servono a organizzare e inquadrare altrettanti scorci visuali, a definire precise linee di orizzonte»⁵.

Il tema rimane lo stesso, in questo caso risolto con *materiali* diversi, ma comunque capace di distinguere l'elemento di misura dell'infrastruttura sul territorio come appartenente alla espressione dell'identità di questo luogo.

Grandezze diverse, materiali diversi, ma è lo stesso principio ad informare questi progetti, quello di definire una gerarchia territoriale dell'infrastruttura non solo come attrazione di nuove attività ma come produzione di nuovi spazi all'interno dei quali si gioca un duplice ruolo per il progetto di architettura, quello dell'appartenenza e quello della riconoscibilità formale attraverso l'espressione dei *materiali* che lo compongono.

6.3 *il progetto come figura*

La sovrapposizione delle diverse reti di collegamento sul territorio genera dei punti di intersezione tra direttrici diverse della stessa modalità che si traducono in sofisticati sistemi di scambio e di distribuzione dei flussi di traffico.

L'infrastruttura non assume forme particolari nei suoi elementi, rispettando il disegno rigido dei flussi senza alcun cedimento ad aspetti formali, se non in limitati virtuosismi strutturali, ne tantomeno ai suoi aspetti spaziali, se si escludono volumi e aree

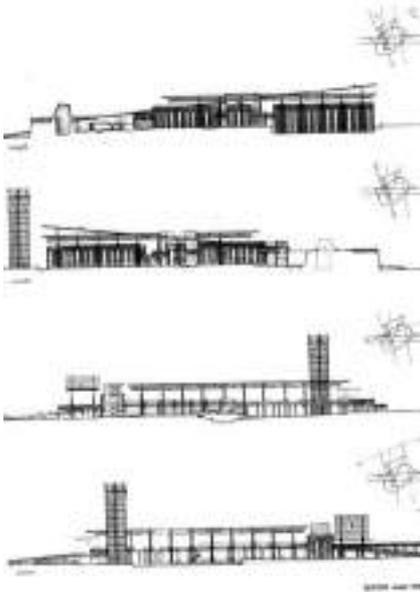
Non più, dunque, solo il tema del viadotto, ma quello dei parcheggi, quello della stazione autobus urbani ed extraurbani, quello della piazza urbana, quello della stazione ferroviaria e del suo scambio con la stazione metropolitana, quello dei servizi metropolitani, quello del parco: non è un viadotto ma una non-tipologia che a scala territoriale si fa carico di tutti i problemi di interfaccia del trasporto metropolitano. Solo all'interno di una trattazione integrata di tutti i temi sopraelencati, dunque, il viadotto potrà trovare un suo spazio di solubilità formale all'interno del progetto metropolitano.

Paolo Desideri,

(in "Il progetto come antologia di problemi" 1995)



Carnemolla, Desideri, Terranova - svincolo autostradale di Montesilvano, 1993. Sezioni.



specifiche di stretta dipendenza funzionale.

Manufatti privi di alcuna riconoscibilità replicano dappertutto gli stessi elementi caratterizzati unicamente da variabili tecniche e tecnologiche, incapaci di produrre una qualità spaziale rappresentativa dello scambio e dei movimenti che in esso vi si svolgono. La presenza dominante del transito assume unicamente un valore *trasportista*, inquietante, rispetto all'immagine delle forme che costruiscono il paesaggio, urbano e non: «ci piaccia o meno è su questo terreno, allora, che dovremo e potremo spostare la nostra tensione al progetto e al controllo formale»⁶.

Solo attraverso l'esaltazione delle sue forme, il nodo di intersezione costruirà una figura propria consegnata alla città ed al territorio come nuova architettura rappresentativa dell'evento infrastrutturale e allo stesso momento carica di valenze spaziali tali da trasformare quella reiterazione ingegneristica in *luogo*.

Il progetto di ricerca per la realizzazione di uno snodo autostradale sul fiume Saline, elaborato per la ricerca sul Corridoio Adriatico dal Laboratorio di Progettazione del DAU di Pescara, risulta emblematico di questa volontà di trasformare in nuove opportunità per l'architettura i problemi posti dalla presenza dell'infrastruttura. La formalizzazione dell'anello di svincolo del traffico veicolare si sovrappone all'intersezione dei flussi creando nuovi spazi di relazione tra questi ed i sistemi di connessione all'insediamento locale. Una nuova stazione di scambio per il trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma, si interfaccia con gli spazi di una piazza e con l'innesto del parco fluviale di cui diventa il fulcro di attrezzature e servizi collettivi. Evento architettonico di dimensione superiore, lo svincolo si restituisce alla città come nuova centralità, dove il transito

veicolare rappresenta solo uno degli aspetti della composizione complessiva.

Nella stessa direzione e con caratteristiche analoghe a queste, possiamo leggere il progetto di Battle e Roig per lo svincolo stradale “La Trinidad” a Barcellona realizzato in occasione dei lavori per le Olimpiadi del 1992: l’incrocio raccoglie e organizza il traffico di due autostrade che arrivano a Barcellona, facendole confluire con un anello viabilistico all’esterno della città.

Le stesse condizioni del sito determinano una diversa figura che nell’essenza dei suoi spazi di relazione provvede a risolvere lo scambio tra transito autostradale e collegamenti alla rete viaria locale. La complessità dei diversi livelli stradali crea nuovi valori e rapporti topografici tra città e fiume. La quota dell’area, oggi destinata a parco urbano, è stata abbassata in rapporto ai livelli stradali per una più diretta apertura ad un urbano. «Lo scopo del progetto è risolvere i problemi che nascono da tale situazione: ridefinire i bordi del quartiere, soddisfare un complesso programma di servizi, e trasformare questi servizi in simbolo o espressione d’ingresso alla città»⁷. Una sorta di nuova porta urbana ma anche una porta di ingresso al territorio ed allo spazio dell’infrastruttura che in questo punto riconosce di appartenere ad un luogo urbano attraverso una nuova figura che l’architettura di questo progetto è riuscita a restituire alla città.

Un altro progetto che ben rappresenta queste modalità d’intervento tra architettura ed infrastruttura è quello proposto da Wiel Arets nel 1990 per la “Nuova Scuola d’Arte” di Amsterdam. Il progetto, a differenza dei precedenti, è localizzato nel centro della città su di un’area di particolare interesse per la presenza di un incrocio tra importanti direttrici del traffico cittadino. La soluzione prevede la concretizzazione dei flussi di traffico

Battle e Roig, svincolo stradale “La Trinidad”
Barcellona, 1990-91.





Wiel Arets, Accademia d'Arte di Amsterdam, 1990.
prospettiva dell'interno.

all'interno di una rotatoria chiusa, sovrapposta all'incrocio in questione: una piastra ellittica sulla quale poggiano elementi volumetrici a torre in cui sono localizzate le funzioni didattiche della scuola. Il traffico veicolare urbano ed il transito pedonale locale e di accesso alla scuola si concentrano all'interno di questo nuovo volume, distribuendosi in flussi diversi che spettacolarizzano la circolazione e lo scambio attraverso l'intersezione tra percorsi e città.

Il progetto si presenta come evento scultoreo, monumentale, nel restituire i movimenti della circolazione attraverso le sue forme, qualificando il luogo di intervento e l'intero spazio delle relazioni tra l'attraversamento e le attività didattiche dell'Istituto d'Arte.

Sono, queste come le precedenti, modalità diverse di un unico tema di progetto, quello della esaltazione della concentrazione dei flussi in particolari intersezioni del traffico, dove all'architettura viene assegnato il compito di costruire un segno forte di questa presenza, nella convinzione di saper reinventare un ruolo formale dell'infrastruttura legittimato dalla concreta coerenza funzionale anche sul piano dei programmi.

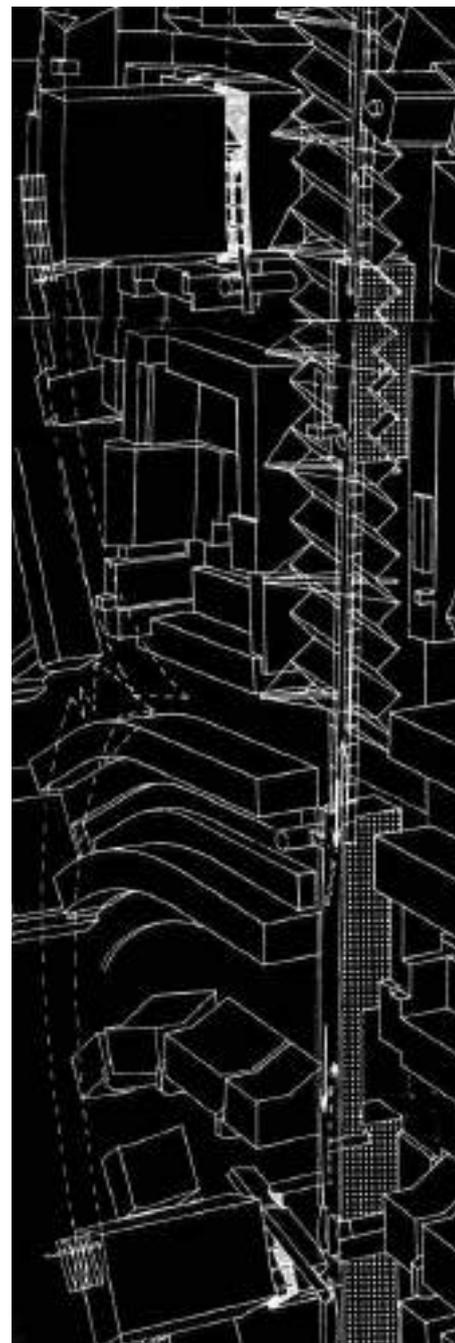
6.4 *sovrapposizioni complesse*

Talvolta l'infrastruttura, sia per ragioni orografiche sia per un accelerato consumo di territorio, si sovrappone alla città disegnando immagini inconsuete (almeno per le realtà europee) di sopraelevate e viadotti che attraversano centri urbani consolidati, o più frequentemente periferie urbanizzate o disperse. Si creano in questo modo paesaggi stranianti di flussi

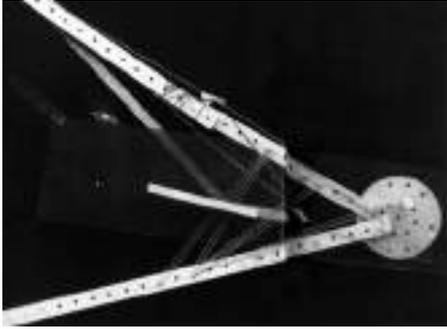
di traffico che penetrano l'abitato attraverso rampe di discesa e svincoli autostradali che, a contatto con le forme della città, creano spazi di risulta che non appartengono né alle forme della città né a quelle dell'infrastruttura.

Figure ibride tra la velocità della percorrenza veicolare e la staticità dei manufatti urbani, in perenne attesa di una definizione: dominio incontrastato della sosta abusiva di veicoli di ogni genere e spazi impropri dove trovano facile dislocazione attività di ogni sorta. La *città sulla città* si presenta attraverso la mancata soluzione di una più corretta integrazione tra elementi a scala diversa, espressione palese di tempi e velocità differenti. Il progetto di architettura, in questi casi, si offre come elemento di interfaccia, capace di assumere tempi, velocità e linguaggi diversi attraverso la trasformazione di spazi interstiziali che propongono nuove forme di tensione alla città e al territorio.

Il progetto di Bernard Tschumi per la ristrutturazione di una vasta area centrale di Rotterdam, interessata dalla dismissione di vecchi tracciati ferroviari, prevede la realizzazione di una tripla linea di utilizzazione della vecchia area di sedime dei binari: un percorso sotterraneo con il tratto della nuova metropolitana ed un sistema di attrezzature commerciali e servizi per il pubblico; il riuso parziale dell'area in superficie attraverso la realizzazione di alcuni volumi destinati ad attività per il terziario ed infine una sorta di volumetrizzazione dell'intera area al di sopra dei binari dove trovano risposta le richieste di nuove residenze ed uffici privati. Il progetto presenta in maniera distinta la concretizzazione delle diverse *linee* di utilizzazione, attraverso la configurazione autonoma dei singoli elementi che le compongono: una sorta di sovrapposizione di tre nuovi sistemi lineari che dialogano con l'esistente attraverso elementi ci



Bernard Tschumi, riqualificazione del centro di Rotterdam.



Coop Himmelbau, progetto per la nuova città di Melun Senart, 1992.

connessione che rendono l'intera parte di città partecipe della nuova macchina urbana.

Allo stesso modo possiamo leggere il progetto di Coop Himmelbau per la sistemazione del limite periferico di *Melun-Senart* a sud di Parigi. A differenza del lavoro di Tschumi qui le tre parti del progetto coincidono con tre diverse fasi di attuazione. L'area interessata è localizzata al centro di tre nuclei urbani satelliti della periferia parigina; l'intervento prevede la realizzazione, in una prima fase, di strutture urbane di collegamento tra l'urbanizzato esistente; in una seconda fase è invece prevista la localizzazione di complessi residenziali e di servizio, mentre nell'ultima si arriva alla realizzazione di attività legate al terziario avanzato ed al consolidamento di una centralità restituita dalla costruzione di grandi contenitori specialistici. Tutto il sistema è basato fondamentalmente sulla organizzazione infrastrutturale dei percorsi presenti e dei nuovi tracciati, che si intersecano all'esistente sfruttandone le marginalità residuali sino ad ora abbandonate: in altre parole il nuovo insediamento viene realizzato sugli spazi di scarto dei tre nuclei originari, trasformandoli in nuova centralità restituita all'intorno per una maggiore qualità complessiva dell'intera periferia.

Atteggiamento progettuale analogo è quello proposto da OMA-Koolhaas per la Randstad, in condizioni molto simili a quelle della periferia parigina. Anche in questo caso l'estensione periferica suggerisce un intervento di tipo estensivo sfruttando le aree di risulta lasciate libere dal passaggio delle infrastrutture. È proprio intorno a queste infatti che il progetto per la riqualificazione periferica della Randstad prevede la dislocazione dei *Dolphins* e dei *Transferia*; i primi sono grandi

masse fatte di strati posti sotto e attorno all'infrastruttura con la dislocazione di attività per il commercio ed il tempo libero; i secondi sono veri e propri luoghi di scambio della mobilità pubblico-privata che costituiscono nuovi nodi di attrazione in prossimità delle intersezioni tra transito territoriale e realtà locali. Sono stati studiati tre prototipi di insediamenti per meglio interagire con le diverse condizioni del contesto: uno per il cuore verde di Moordrecht, uno per l'area storica di Kralingen e l'altro sui bordi dell'area metropolitana di Lage Zwaluwe.

Tutto questo fa pensare alla necessità del progetto di dover confrontarsi con i materiali già presenti nelle aree di intervento, nel tentativo di restituire nuova dignità a quegli spazi *rifiutati* dallo sviluppo contemporaneo, oltre a creare stati di nuovo fermento e di nuova tensione tra le diverse parti del territorio. Si tratta di lavorare negli interstizi generati dal tempo e dagli usi diversi, nella convinzione di poter tradurre - come in un'interfaccia elettronica - diverse configurazioni in un'unica reazione sovradimensionata capace di generare un ordine altro da quelli presenti, al quale riferire i processi della trasformazione.

6.5 una nuova cultura del Ring

Un fenomeno molto diffuso, soprattutto in presenza di grandi centri urbani, è l'esistenza di grandi collegamenti anulari una volta periferici che, per effetto della dilatazione metropolitana, si presentano oggi come nuove strutture centrali rispetto all'estensione del territorio urbano: «oggi una cintura di grandi



OMA, Rem Koolhaas, Transferia Randstad, 1993.

L'attrazione della periferia è data dalle migliori connessioni che essa offre. Diversamente dal centro abitato a contare non è la presenza di un determinato punto ma la prossimità di tanti punti diversi.

La tragedia della periferia è che, una volta stabilizzatosi il "plancton" nei punti migliori, questo consuma i luoghi per assenza di identità. I programmi che si concentrano specificatamente sui nodi infrastrutturali sono specializzati nella distribuzione: la maggior parte di questi non è rappresentata da edifici ma da sistemi automatizzati - come il fax - in cui il ciclo della registrazione, del magazzinaggio e della distribuzione, vero complemento dei nostri pisceri urbani, è in continua crescita.

Rem Koolhaas,
(in "Transferia" 1991)

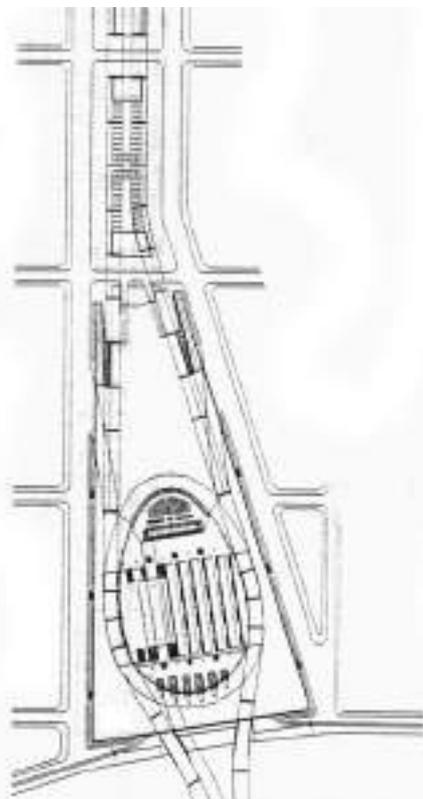
Nell'Europa contemporanea i luoghi che meglio rendono possibili questi programmi sono quelli lungo i nuovi raccordi anulari, i nuovi Ring. Qui dentro gli agglomerati urbani, si trovano gli ultimi grandi spazi aperti, strategicamente situati tra centro e periferia, facilmente accessibili alle masse.

Attualmente la trasformazione di queste zone lungo i Ring è in fermento. Ovunque le zone periferiche stanno diventando importanti elementi spaziali e programmatici; qui la distribuzione il lavoro e i piaceri della moderna cultura di massa trovano un proprio luogo; i Ring stanno diventando i nuovi centri della vita contemporanea.

Stranamente l'architettura internazionale ignora questo processo; mentre si preoccupa di questioni stilistiche e cosmesi, la maggior parte dell'edificazione avviene in zone periferiche, guidata dal potere economico e burocratico. Formulare concetti urbanistici e architettonici per i Ring di oggi e domani: questa sarà una delle responsabilità principali degli anni a venire.

W.J. Neutelings

(in "La cultura del ring" 1989)



Nuovo Ring urbano per Buenos Aires,
Flavio Janches, 1994.

edifici sta crescendo attorno alle città dell'Europa, tra le zone suburbane e quelle centrali lungo le strade anulari. Questo "Ring fenomeno" nasce da uno spontaneo processo di ringiovanimento ed è in grado di trasformare una zona periferica in un importante elemento spaziale e programmatico della città»⁸.

Se consideriamo infatti che è proprio intorno a queste aree periferiche alla città che si concentra la maggior parte dell'edificato contemporaneo e se si considera la quantità di nuove attività che si dislocano lungo il percorso di queste nuove cinture urbane, risulta evidente il ruolo che questi nuovi spazi potrebbero assumere nello sviluppo metropolitano futuro. È infatti proprio su questi *anelli* che si raccordano le intersezioni con il traffico di grande percorrenza territoriale, vere e proprie *nuove porte* di ingresso alla metropoli ma soprattutto nuove chiavi di accesso alla grande dimensione dello spazio infrastrutturale che le mette in rete in una sorta di globalizzazione senza limiti.

È importante evidenziare lo scarso interesse mostrato dalla cultura architettonica internazionale verso lo sviluppo di queste aree, se si fa eccezione per alcuni validi esempi di nuove configurazioni metropolitane che muovono proprio dalla comprensione delle risorse presenti nei "ring" e nelle aree intorno ad essi.

Ad Anversa, per esempio, è stato studiato un sistema di qualificazione dell'anello che circonda l'attuale città consolidata, il quale proprio in virtù della nuova estensione contemporanea si ritrova in una posizione strategicamente centrale rispetto all'intero sviluppo urbanizzato. Il programma prevede la suddivisione dell'intervento in quattro sistemi di sviluppo: quello

volumetrico insediativo, che gestisce i nuovi pesi, residenziali e non, rispetto alla nuova struttura; quello infrastrutturale che distribuisce i nuovi flussi di traffico ed i collegamenti tra i transiti alle diverse scale, urbana, metropolitana, territoriale; quello relativo all'uso del suolo, in una sorta di parco lineare che proprio in virtù della accessibilità infrastrutturale permette un uso esteso all'intero territorio; quello dei servizi e delle attrezzature, che concentra lungo tutto il percorso del Ring le nuove attività pubbliche e collettive. Una sorta di nuovo *centro urbano diffuso linearmente* che, come per l'esperienza storica del Ring viennese, muta il volto della città in metropoli operando sull'estensione di spazi residuali intorno ai quali molte aree sono ancora in attesa di riscatto.

Lo stesso succede per Palermo nella proposta avanzata per la Triennale di Milano da un gruppo di progettisti coordinati da Pasquale Culotta nel 1988, in ordine al potenziamento urbano del viale della circonvallazione come matrice spaziale e organizzativa del tessuto insediativo, inteso sia relativamente agli sviluppi futuri che come definizione architettonica dei margini della città consolidata rispetto ai limiti dello stesso percorso anulare. Il progetto si pone come ulteriore obiettivo la possibilità di ristabilire significative relazioni tra la città e i suoi elementi geografici, collina da una parte e mare dall'altra.

Lungo la circonvallazione sono stati individuati nove luoghi da progettare come "strategici" rispetto all'insieme insediativo e rispetto alle modalità di accesso alla città: punti fondamentali per la risoluzione delle relazioni tra il pieno consolidato e il vuoto non organizzato della urbanizzazione diffusa, una nuova configurazione del limite urbano costruito, «una trama di strutture istituzionali e di collegamenti che riunificano il tessuto



Nuova circonvallazione di Palermo.

insediativo e geografico in un'unica dimensione spaziale, fortemente differenziata da materiali formali, storici e culturali»⁹. Di grande rilievo, limitatamente agli aspetti sin ora affrontati, è anche la proposta formulata dalla Facoltà di Architettura di Buenos Aires per la riqualificazione della cintura di scorrimento urbano della capitale. Anche in questo caso un sistema anulare di distribuzione del traffico viene posto come condizione strutturale dell'intero intervento: il sistema di traffico veicolare viene rielaborato come un sistema ferroviario, con ad ogni punto nodale la presenza di una volumetria di scambio. Gli altri elementi della riqualificazione del "ring" sono la modificazione ed il ridisegno del limite urbano compatto, la realizzazione di un parco lineare attraverso la individuazione di una cintura verde attrezzata con i servizi e le attrezzature sociali e la densificazione degli elementi di bordo. Una serie di progetti alla scala architettonica (alcuni dei quali molto interessanti relativamente al tema della sovrapposizione degli elementi) sono stati ipotizzati per la trasformazione di ogni singolo nodo e per la realizzazione di vere e proprie intersezioni tra le diverse modalità d'uso della città.

Un tema quello del "ring" che fa riflettere proprio in riferimento alle potenzialità che le nuove aree di limite urbano offrono agli insediamenti nel passaggio dalla città alla metropoli contemporanea.

6.6 arte, natura, infrastruttura

L'architettura è da sempre molto vicina al mondo dell'arte, non

solo per la frequentazione di tanti artisti, ma anche per alcune espressioni che testimoniano la comunanza di alcune ricerche spaziali.

Molti dei linguaggi dell'architettura sono infatti intrisi di suggestioni artistiche: viceversa molti artisti contemporanei si misurano con il tema dello spazio. Sovrapposizioni e scambi che negli ultimi anni riguardano particolarmente il lavoro sugli spazi aperti e sul territorio; si pensi a quanti degli ultimi progetti realizzati si esprimono attraverso i linguaggi della *land art*, e quanto questo a sua volta abbia favorito la progettazione di nuovi parchi, giardini, riserve.

I percorsi dell'arte si intrecciano a quelli della natura favorendo in particolar modo il lavoro su aree residuali, luoghi non definiti, privi di una riconoscibilità propria. Tra questi di grande stimolo sembrano essere proprio gli spazi dell'infrastruttura, sia come elementi portanti che come superficie di sedime. Mentre da una parte, svicoli, cavalcavia, ponti e sottopassi sono interessati da forme di allestimento artistico-monumentale, dall'altra si ripristina a parco la maggior parte del terreno libero intorno alla realizzazione di strade, autostrade, ferrovie.

Gino Valle ad Udine, nella realizzazione del Monumento ai Caduti, in una grande rotatoria di distribuzione del traffico urbano, realizza la completa fusione tra monumento e spazio: il monumento è lo spazio, la costruzione di un luogo; di una nuova identità, laddove le modalità del traffico urbano avevano isolato una superficie difficilmente utilizzabile. Sono proprio gli elementi della natura a comporre le forme i suoni e i colori dello spazio monumentale.

L'architettura riesce a porsi sia come figura, per la tensione formale che esprime, sia come misura, per la capacità di dare



L'Arc Majeur di B. Venet presso Auxerre.

una nuova dimensione dello spazio per chi lo vive dall'interno dell'opera.

Lo stesso fa Eduard Bru per il Parco del Val d'Hebròn, realizzato in occasione dei lavori per la Barcellona Olimpica. Il progetto assolve la duplice funzione di parco urbano unitamente alla localizzazione dei nuovi impianti sportivi, in una zona molto felice paesisticamente, fra il margine della città e la catena montuosa prelitorale, facilmente accessibile dal territorio e dal centro urbano.

Il progetto interpreta questa felice congiuntura in base a tre principi: il rispetto della topografia del luogo, la trasparenza del processo progettuale e la definizione di un giusto rapporto di scala che lega la dimensione del territorio ai singoli interventi. Una realizzazione che restituisce senso al luogo interpretandone i caratteri principali, nella misura di un intervento leggero ma nello stesso tempo efficace.

Gli elementi della natura si trasformano nelle mani del progettista, per essere restituiti in nuove figure spaziali, informate dai programmi e dagli usi.

Due esempi di come sia i linguaggi dell'arte che i materiali della natura possano partecipare alla realizzazione dei nuovi luoghi della contemporaneità tra infrastruttura e insediamenti urbani.

note

* Paolo Desideri "Il progetto come antologia di problemi" in "Paesaggi metropolitani" a cura di Fausto Fiorentini, ed. Argos Roma 1995.

¹ Vittorio Gregotti in "La città visibile" edito da Einaudi, Torino 1993.

² L'ingegneria, afferma Paolo Desideri dall'opera già citata «potrà controllare con sempre minor positivismo l'assetto formale ottimale di questi progetti, poichè i parametri in gioco sono in crescita costante. La stabilità formale del viadotto in cemento armato che come un'icona ha costellato il nostro territorio autostradale e non, determinata felicemente e biunivocamente da un numero esiguo di parametri (luce libera, pendenze, rampe d'ingresso, appoggi), è perciò destinata anch'essa a cedere il passo a più complesse strutture spaziali in grado di formalizzare programmi funzionali sempre più necessariamente integrati».

³ Jacques Lucan, in "Lo spazio urbano nell'era dell'individualismo" Casabella, 597/98,1993 «Il destino della metropoli - continua l'autore - sembra essere quello di accordare una crescente autonomia agli edifici, quali che siano. E il problema principale non è un problema di spazio (di architettura), ma piuttosto un problema di uso, relativo cioè a dati programmatici di tipo economico e sociale».

⁴ Tra gli architetti chiamati a lavorare al progetto della Randstad troviamo anche il contributo di illustri architetti internazionali tra i quali, Kleihuis, Ungers, Rossi e Walker, Meier, Koolhaas, Bofil, Siza e altri.

⁵ Casabella, n° 597/598 ed. Electa, Milano 1993.

⁶ Paolo Desideri, op. cit.

⁷ Dalla descrizione del progetto pubblicata in Casabella, n° 597/598 ed. Electa, Milano 1993.

⁸ «Il Ring è l'Erlenmeyer della moderna cultura di massa, dove la concentrazione di funzioni moderne fa scattare una reazione a catena di tipologie, programmi e composizioni spaziali, che culminano in una eterogenea cultura del Ring», W.J. Neutelings "La cultura del ring" in Casabella 553/554, ed. Electa, Milano 1989.

⁹ Pasquale Culotta in "Le città immaginate" Palermo, Triennale di Milano 1988 catalogo edito dalla Electa.

APPUNTI PER UNA BREVE STORIA
contributi, riferimenti, progetti

141 **A.**

DALLA PARIGI DI HAUSSMANN ALLA CITTA' SENZA LUOGHI

143 a.1 Per un inquadramento storico

147 a.2 Alcune note sugli sviluppi teorici

153 a.3 La necessità contemporanea di contributi interdisciplinari

161 **B.**

DALL'ALTRA PARTE DELL'OCEANO: NYC l'ultima città moderna

163 b.1 L'arcipelago scomparso

164 b.2 Dalla città alla metropoli, le ragioni della mobilità

168 b.3 Fuga dalla città, la conquista dei territori di evasione.

173 b.4 La città sulla città. I sistemi di connessione

176 b.5 Europa verso America, l'omologazione dei luoghi della mobilità

181 **C.**

BREVE ANTOLOGIA DI PROGETTI

182 c.1 Il progetto come misura

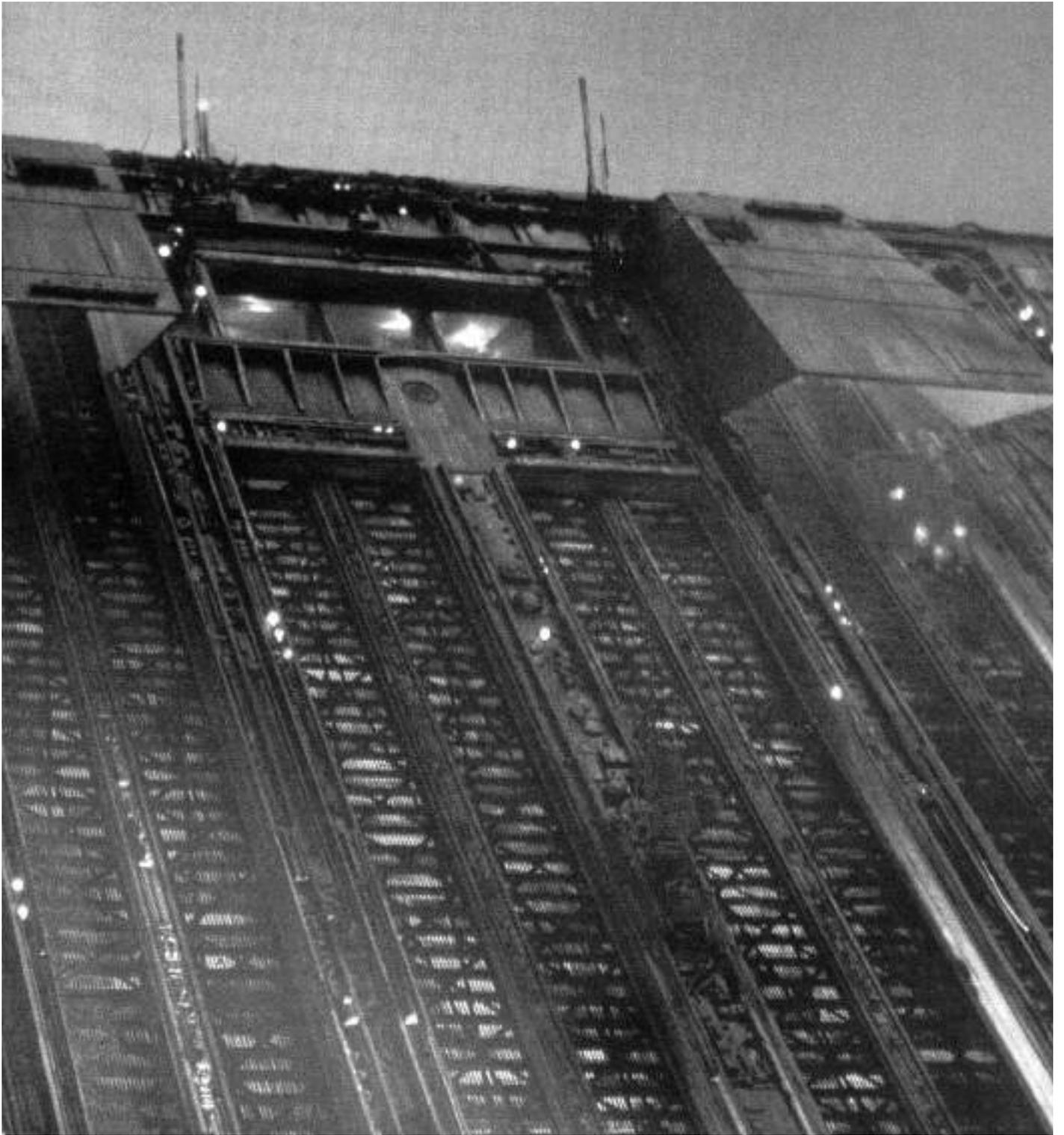
191 c.2 Il progetto come figura

203 c.3 Sovrapposizioni complesse

210 c.4 Nuovi Ring

215 c.5 Arte, natura, infrastruttura

227 **bibliografia**



a.

DALLA PARIGI DI HAUSSMANN ALLA CITTÀ SENZA LUOGHI

Ridley Scott, "Blade Runner", 1984.

*«La città contemporanea costituisce una entità complessa di relazioni inestricabili, per la quale dopo tutto l'analogia che rimane più valida (al di là di datate tendenze) è quella della trasformazione "organica", arricchita recentemente dalla filosofia dei sistemi caotici, frattali, catastrofici. Tesa tra i modelli contrapposti della "città europea" e della "città americana", la città contemporanea come risulta dopo un secolo di esperienze innovative del moderno sembra rifiutare ogni estremo modellistico astratto - la città razionalista o quella organica, la Ville Radieuse o la Broadacre city - per costituirsi in quanto diffusa, discontinua, ibrida molteplicità di fattori. In particolare, contamina continuamente elementi teorici del moderno ed elementi consolidati dalle lunghe durate delle tradizioni, si propone come proteiformità ed eterogeneità assoluta».**

4.1 per un inquadramento storico

Nel 1853, Luigi Napoleone III nomina Georges-Eugene Haussmann prefetto del Dipartimento della Senna, carica che manterrà fino al 1870, realizzando quello che da molti ormai viene considerata la Parigi moderna. La realizzazione dei grandi *boulevards* parigini e le grandi trasformazioni urbane per renderli efficaci, restituiranno un nuovo volto alla città che ancora oggi porta i segni evidenti di quelle modificazioni.

Ipotizzati anche per una migliore difesa da eventuali rivolte popolari, i grandi lavori di “sventramento” si resero soprattutto necessari per una migliore distribuzione del traffico (sotto quest’aspetto Parigi ancora oggi ne gode i benefici) e per un maggiore decoro degli spazi pubblici della città capitale culturale dell’Europa di fine secolo¹.

L’idea di collegare tra loro tutte le stazioni ferroviarie urbane la dice lunga sulle volontà di Haussmann (condivise pienamente e promosse da Napoleone III) di realizzare, attraverso l’attuazione del piano di ristrutturazione urbana, una nuova dimensione *moderna* della città. Con le realizzazioni dell’opera di Haussmann la città passa infatti da una dimensione a “passo d’uomo”, diffusamente rappresentata nelle passeggiate tra i viali dipinte nelle rappresentazioni di Pissarro, Monet, Corot, Manet, ad una dimensione veicolare che di lì a qualche anno esploderà con lo sviluppo della motorizzazione.

È quindi con l’evoluzione dei trasporti che nasce la città moderna. Subito dopo Parigi infatti altre capitali europee adegueranno nel giro di pochi decenni la loro struttura urbana: Vienna con la realizzazione del *Ring* a partire dal 1857; Barcellona con l’apertura della *Diagonal* nel 1859; Firenze,



La Parigi di Haussmann

La società europea è affascinata e turbata da quest’ambiente nuovo, contraddittorio. La tecnica moderna ha finalmente prodotto una nuova città, ma invece di risolvere gli antichi problemi ne ha aperti altri, inaspettati.

La nuova città per quanto brutta e scomoda, è accettata come modello universale perché non ha alternative: gli intellettuali rimpiangono la città del passato remoto e i politici rivoluzionari non hanno interesse a descrivere la città di un futuro lontano.

In questo scenario gli elementi della civiltà industriale finalmente prendono un volto e si possono confrontare fra loro. I nuovi problemi aperti diventano i compiti da affrontare nel prossimo futuro.

Leonardo Benevolo,
(da “Storia della città” 1986)

Il boulevard des Capucines;
dipinto di Claude Monet





L'avenue dei Campi Elisi, 1950

Le automobili sbucavano da vie anguste e profonde nelle secche delle piazze luminose. Il nereggiar dei pedoni disegnava cordoni sfioccati. Nei punti dove più intense linee di velocità intersecavano la loro corsa sparpagliata i codoni si ingrossavano poi scorrevano più in fretta e dopo qualche oscillazione riprendevano il ritmo regolare. Centinaia di suoni erano attorcigliati in un groviglio metallico di frastuono da cui ora sporgevano ora si ritraevano punte acuminata e spigoli taglienti, e limpide note si staccavano e volavano via. A quel frastuono, senza che se ne possano tuttavia descrivere le caratteristiche, chiunque si fosse trovato lì ad occhi chiusi dopo una lunghissima assenza avrebbe capito di essere nella città capitale di Vienna, residenza della corte.

Robert Musil,
(da "L'uomo senza qualità" 1942)

Umberto Boccioni, "La strada entra nella casa", 1911



nuova capitale d'Italia, con la sistemazione dei *Viali* nel piano del Poggi del 1864. La rinnovata fiducia nel progresso determinerà un nuovo fermento inurbativo che caratterizzerà l'aspetto e i problemi delle città europee sulla soglia del nuovo secolo.

Se da una parte però, i prodigi della tecnica miglioreranno le condizioni della vita urbana (si pensi in particolare alla risoluzione di molti dei problemi igienico-sanitari), dall'altra presenteranno nuove difficoltà di gestione per la città relative in particolare al controllo della sua forma, stravolta dall'espansione dei nuovi quartieri periferici, e del suo funzionamento del tutto rivoluzionato dallo sviluppo dei nuovi mezzi di comunicazione².

Sarà in seguito il contributo rivoluzionario delle avanguardie artistiche ad introdurre una nuova visione della realtà urbana; artisti e tecnici chiamati a collaborare alla gestione della nuova dimensione del vivere, proporranno nuovi scenari, in contrapposizione ai tradizionali modelli di sviluppo, scaturiti dal consolidamento delle pratiche di consumo della civiltà di tipo industriale³. In particolare con gli sviluppi del Futurismo, che nel suo breve arco di tempo influenzò diffusamente tutti i campi dell'arte e della vita, si passò ad una concezione molto mutata della città e del territorio, alimentando una rinnovata fiducia nel progresso per la realizzazione di un "mondo nuovo" estraneo ai trascorsi storici ed ai tradizionali meccanismi di trasformazione.

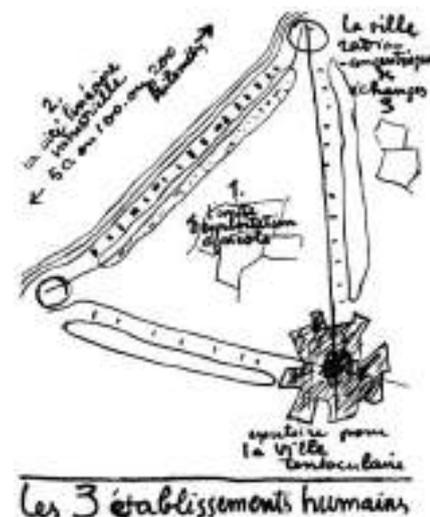
Fu infatti proprio l'apporto stravolgente delle poetiche avanguardiste, Futurismo e Costruttivismo in particolare, a determinare un nuovo ruolo dell'architettura per lo sviluppo della *nuova dimensione* della città moderna. «Una città che deve nascere e crescere contemporaneamente alla nuova ideologia del movimento e della macchina. Una città che perde la sua

staticità ed è messa in movimento dalle luci, dai tramvai, dai rumori che ne moltiplicano i punti di visione»⁴.

Si passa così dalla città post-liberale, costruita quasi esclusivamente per il lavoro ed il mercato, ad una forma di città che pur nella riconoscibilità della sua unitarietà distingue le diverse componenti che la costituiscono (Le Corbusier ad esempio ne individua quattro: abitare, lavorare, coltivare lo spirito, circolare), in una sorta di grande attrezzatura per le varie funzioni della vita urbana⁵.

Il tentativo è quello di riportare il controllo pubblico sull'intera dimensione dello spazio urbano, riorganizzando i principi che avevano informato la città borghese, all'interno della quale conviveva una combinazione tra spazio pubblico e proprietà privata con la realizzazione di una forte concentrazione della rendita nelle aree più centrali. Questo spiega la necessità di un nuovo equilibrio della circolazione nelle città a beneficio delle aree più periferiche che in un primo momento sarà soddisfatto dalle politiche sociali di sviluppo dei trasporti pubblici, soppiantato successivamente dall'eccessivo aumento della mobilità veicolare privata.

Ma è proprio mentre si pensa ad una politica di decentramento delle aree urbane, di quelle metropolitane in particolare, che contrariamente a quanto ipotizzato dai precursori del Movimento Moderno mutano le condizioni di crescita nelle aree centrali delle maggiori città, prima in Europa proprio intorno agli inizi del secolo e successivamente negli Stati Uniti dove il fenomeno si accentuerà con maggiore evidenza. Di fronte a questa inversione di tendenza, rispetto all'aumento costante che da più parti era stato indicato come la naturale evoluzione di un fenomeno permanente, sorge il dissenso sulla futura evoluzione



I tre insediamenti umani:
disegno di Le Corbusier, 1947

Automobili sfrecciano per le nostre strade. Attorno ad un'isola di traffico ai Champs Elysées, dalle sei del mattino alle otto di sera, si scatena un unico dinamismo metropolitano. Le Ford e le Rolls Royce hanno squarciato il cuore della città, annullando le distanze e cancellando i confini tra città e campagna. Aeroplani volano in cielo: il Fokker e il Farman allargano la gamma dei nostri movimenti e la distanza tra noi e la terra; ignorano le frontiere nazionali e avvicinano tra di loro le nazioni. Segnali luminosi si accendono e si spengono, gli altoparlanti gridano, manifesti reclamizzano prodotti, le vetrine dei negozi risplendono luci. La simultaneità degli eventi espande enormemente il nostro concetto di tempo e di spazio, rende più ricca la nostra vita.

Hannes Meyer,
(da "il nuovo mondo" 1926)

Parigi, Largo Saint-Lazzare, 1939





Strada di traffico veloce a Los Angeles

Le funzioni ed i servizi essenziali della città - cooperazione, comunicazioni e relazioni, incontri, movimento - richiamano l'idea di un contenitore dove attività molto diverse possono trovare posto. Un tale contenitore per avere una effettiva economia di spazio, richiede una rete di trasporti molto varia. ... risparmiare tempo sprecando spazio non costituisce certo un fatto di pubblica economia in aree come quella di San Francisco ad esempio, minacciata da una preoccupante riduzione di spazi rurali o di quelli usati per scopi ricreativi, mentre forte è l'eccedenza di tempo libero inutilizzato.

Lewis Mumford,

(in "la città nella storia" 1961)

della forma della città.

Da una parte, l'intenzione a lasciar morire la città così come ci è stata consegnata dalla caoticità degli ultimi sviluppi del XIX secolo, si delinea soprattutto negli Stati Uniti dove le grandi città sono maggiormente sottomesse all'uso delle automobili: «è qui che la densità della popolazione è maggiore; è qui che le automobili sono più numerose e regolamentate con minore successo nel loro caotico aumento, poiché ogni tentativo di controllo è considerato un'attentato ai diritti civili»⁶. Dall'altra invece, la convinzione che la città non può essere abbandonata alla sua distruzione e che esistono margini credibili per la sua salvezza cresce soprattutto in Europa dove più radicata è la sedimentazione di eventi diversi nella storia della città, per la quale si propongono adeguamenti e trasformazioni per una maggiore aderenza agli sviluppi della contemporaneità.

Il dissenso tra queste due opposte ipotesi, come vedremo in seguito, contribuirà alla nascita di una diversa modalità di sviluppo della forma urbana tra l'Europa e gli Stati Uniti. Tuttavia queste differenze produrranno progressivamente esiti sempre più simili tra loro, fino alla celebrazione, in questi ultimi decenni, di meccanismi insediativi analoghi nei quali è possibile rintracciare l'essenza della condizione contemporanea della diffusione della città sul territorio.

La contemporaneità si presenta oggi ai nostri occhi molto più omogenea di quanto i presupposti storici facevano presagire. La città americana e quella europea nonostante le strutturali differenze che ne distinguono gli assetti più propriamente storici, riproducono con modalità simili una diffusione degli elementi urbani estesa sul territorio. Il territorio quindi, diventa la scena principale sulla quale si sviluppano le diverse attività prima

concentrate nei confini dell'abitato, sovrapponendo le forme della produzione a quelle dell'abitare, intersecando le linee della circolazione con gli spazi per i servizi e le attrezzature collettive, in un insieme di figure molteplici ordinate unicamente dalla mappa delle comunicazioni individuali che percorrendole ne disegnano confini e proprietà sempre mutevoli⁷.

Questo spiega la convinzione di quanti ricercano proprio nella caoticità di questi mutamenti il senso rinnovato delle trasformazioni in atto e l'importanza che possono assumere le nuove strutture della comunicazione, negli spazi lasciati liberi tra i vecchi sistemi di crescita urbana e i nuovi meccanismi di consumo del territorio, nella certezza che esiste una possibilità di nuova regolamentazione, oltre a cercare di capire ed utilizzare positivamente le nuove dinamiche come nuove opportunità per il progetto.

a.2 alcune note sugli sviluppi teorici

Gli esiti della rivoluzione industriale, il progressivo inurbamento della città ed i caratteri che questa va assumendo con gli sviluppi della scienza e della tecnica, ripropongono il problema incalzante del destino della metropoli, che ancora oggi sfugge a qualsiasi ipotesi risolutiva. L'opinione diffusa di una città votata a crescere con velocità sempre maggiore ha prodotto, negli anni, uno sviluppo teorico di vaste proporzioni.

Molte proposte sono state elaborate, a partire dal secolo scorso, in merito alla ricerca di nuovi sistemi di decongestionamento urbano. «Per quanto divergenti nei dettagli, è significativo il fatto



Grande raccordo a quadrifoglio nella baia di San Francisco

Umberto Boccioni, "La città che sale", 1910

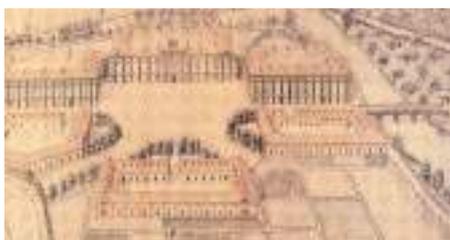


che esse hanno in comune una tendenza - l'impulso verso l'organico - che nei nostri tempi è andato aumentando di energia come una specie di autoprotezione contro i mali della civiltà. Queste proposte differiscono solo nel modo di realizzare questo stato organico»⁸. Siano esse legate al principio del decentramento dislocativo di porzioni autonome di città o della diffusione insediativa delle diverse attività sul territorio, siano esse connaturate ad una ipotesi di radicale trasformazione delle concentrazioni esistenti o pervase da convinzioni rifondative dei vecchi sistemi urbani; tutte le ipotesi formulate stabiliscono di fatto un rapporto preferenziale con gli elementi della natura da una parte e con i nuovi sistemi di comunicazione dall'altra.

Robert Owen, ipotesi per il Falansterio, 1784



Jean Baptiste Godin, disegno del Familisterio, 1858



Già nel 1820 infatti Charles Fourier, *il più radicale degli economisti utopistici francesi*, prefigurava un decentramento urbano fondato sull'occupazione di porzioni di territorio agricolo capaci di costruire una propria autonomia in opposizione al dilagare dello sviluppo di tipo industriale concentrato intorno alle città. E ancora prima di Fourier, agli inizi del secolo, Robert Owen animato da analogo spirito socialista, concretizzava nella *sua* New Lanark l'ipotesi di un miglioramento della vita del proletariato industriale, attraverso la creazione di un sistema produttivo basato sulla educazione dei lavoratori al progressivo controllo delle tecniche e dei mezzi di trasformazione.

Successivamente fu l'opera di un'altro seguace di Fourier, nella seconda metà del secolo, ad indicare la possibile strada per la realizzazione di un nuovo modello sociale alternativo a quello che si andava sviluppando più diffusamente nelle città: Jean-Baptiste Godin che, sul piano pratico e secondo il modello del falansterio, fondò il Familisterio di Guise, oggi ancora in funzione.

Nel Familisterio, millecinquecento persone possono vedersi, scambiarsi visite, badare alle loro occupazioni domestiche, riunirsi nei luoghi pubblici e fare le loro provviste sotto gallerie coperte, senza preoccuparsi di che tempo fa, e senza avere mai più di seicento metri da percorrere.

L'abitante delle case del villaggio deve spesso percorrere parecchi chilometri per recarsi negli stessi luoghi, senza che nulla lo garantisca contro le intemperie, e perde così il proprio tempo in un'attività spesso infruttifera. Il Palazzo sociale - il Familisterio appunto - al contrario, richiama i suoi abitanti alla vita pratica perchè la loro attività risulta direttamente produttiva.

Jean-Baptiste Godin,
(in "Il Familisterio di Guise", Parigi 1874)

La maggior parte di queste ipotesi però, quantunque stimolanti sotto il profilo sociale, si caratterizzavano nei principi, per il loro eccessivo fondamento utopico, al di fuori del quale risultavano inefficaci e prive di una concreta applicazione⁹. Tuttavia furono proprio queste teorie ad informare, ad un secolo di distanza circa, il modello di sviluppo proposto da Frank Lloyd Wright con la sua *Broadacre City Usonia* elaborata tra il 1931 e il 1935.

Si tratta sostanzialmente della *urbanizzazione del territorio agricolo*, all'interno del quale si distribuiscono, attraverso una fitta rete di comunicazioni, attività residenziali ed insediamenti produttivi. Un punto di vista molto americano (come già si faceva notare nel paragrafo precedente), che nega i presupposti della città, come stratificazione di eventi concentrati in un luogo, e propone una graduale abolizione della distinzione tra città e campagna, realizzata con la maggiore distribuzione della popolazione sul territorio.

Diversamente da quanto proposto dalle *teorie della dispersione*, si ipotizzano negli stessi anni soluzioni alternative che ricercano le ragioni della propria giustizia in una più armonica relazione tra l'urbano ed il rurale, come le città giardino proposte da Ebenezer Howard e realizzate, in parte, dagli architetti Parker e Unwin agli inizi del nuovo secolo¹⁰.

Altri studi invece su nuove forme di città, diverse da quelle proposte sul finire del secolo, saranno avanzate dall'urbanistica progressista dei primi anni del '900. In particolare eserciterà una notevole influenza tutto il lavoro di Tony Garnier per la elaborazione teorica ed i progetti della *cit  industrielle* pubblicati nell'analogo testo del 1917.

Una sorta di manifesto dei nuovi modi di intendere la città, attraverso la armonica separazione delle sue parti: residenza,

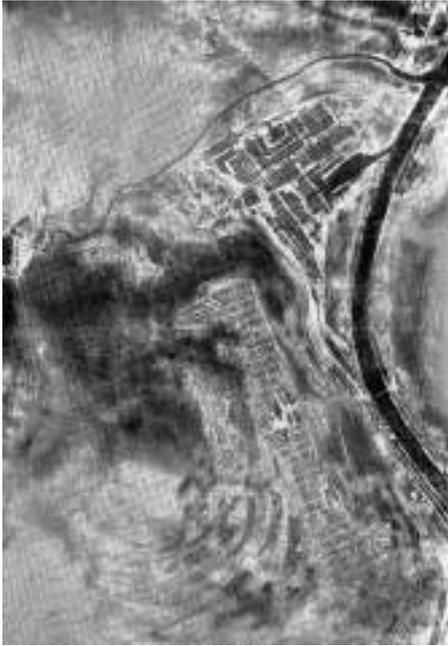


Frank Lloyd Wright, Broadacre city Usonia, 1931/35

In realt , non vi sono solo due alternative, come sempre si suppone - vita urbana e vita rurale -, ma una terza ancora, nella quale tutti i vantaggi della vita cittadina pi  esuberante ed attiva e tutte le gioie e le bellezze della campagna, si ritrovano in perfetta combinazione.

Possiamo dunque considerare la citt  e la campagna, come due calamite, ciascuna protesa ad attrarre gli uomini verso se stessa, una contesa dove interviene una nuova forma di vit  partecipe della natura di ambedue.

Ebenezer Howard,
(in "L'idea della citt  giardino" 1898)



Tony Garnier, "La città industriale", 1901/04

La nostra città è una finzione senza realtà, possiamo dire tuttavia che molte città ... hanno necessità analoghe a quelle da noi immaginate. La ragione determinante per l'istituzione di una città siffatta può essere la prossimità di materie prime da lavorare, o l'esistenza di energia naturale suscettibile di impieghi per usi industriali, ovvero la comodità dei mezzi di trasporto.

Tony Garnier,
(in "la cité industrielle" 1917)

Il secolo decimonono dette inizio a un'era di calcolo, di sperimentazione e di applicazioni.

Le macchine spuntarono in massa; il loro numero crebbe in modo tale da turbare e modificare il costume; e da allora l'economia e la sociologia non cessano di subire trasformazioni sempre più profonde, segni premonitori di mutamenti radicali.

Le Corbusier,
(in "Una nuova società delle macchine 1963)

attività collettive, servizi, produzione, trasporti. La sua realizzazione si traduce nella esaltazione degli spazi verdi di filtro tra le diverse funzioni, tenute insieme da un complesso meccanismo di circolazione sia pubblica che privata, dall'uniformità di nuove forme per gli edifici (ormai liberate da inutili apparati decorativi) e di nuovi materiali per la costruzione (ferro, vetro e soprattutto cemento, prodotti dall'industria). (7*) L'importanza per questa opera non risiede unicamente nel successo suscitato nelle giovani generazioni di progettisti dell'epoca, quanto nell'aver definitivamente metabolizzato lo spettro della produzione industriale che, a partire da questo momento sarà accettata non più come un'*eccezione* ma come un *fenomeno normale*¹¹.

La convinzione quindi è quella di dover lavorare all'interno degli elementi che fino ad ora hanno segnato l'evoluzione urbana, trasformandone il portato formale e gli esiti sullo sviluppo futuro, pur nella constatazione di una maggiore partecipazione degli elementi naturali: «la città non può essere condannata alla distruzione per il solo fatto che dall'epoca della industrializzazione ne è stato fatto mal uso, o perché la sua intera organizzazione è stata sopraffatta dall'invasione di una scoperta meccanica, l'automobile»; il problema va considerato nella sua complessità, all'interno di una visione allargata a tutte le problematiche in atto¹².

È ormai drammaticamente necessaria una strategia radicale, coraggiosa, capace di interventi audaci, consapevole della urgenza di scelte anche dolorose per permettere alla forma urbana di stabilire nuove relazioni intenzionali con la trasformazione moderna.

Le Corbusier, sembra accettare questa sfida con la giusta

decisione di chi riconosce in una azione eroica l'unica possibilità di salvezza per gli insediamenti umani. I suoi progetti urbanistici testimoniano l'ardimento progettuale che lo pervade, la sua opera, in termini teorici, è paragonabile alle trasformazioni di Haussmann per la nuova Parigi; egli incide alla stregua di un chirurgo sui mali della città, ricomponendo insieme all'esistente le forme del nuovo.

I vari piani proposti da Le Corbusier, per molte delle città più problematiche dell'epoca moderna, unitamente ad una serie di studi sulle possibilità di registrare, attraverso il progetto, meccanismi di modificazione per vaste aree urbane degradate, riproducono complessivamente un unico modello di intervento. È una ricerca tesa alla formulazione di una strategia globale di azione sulla città e sul territorio, attraverso la sistematizzazione degli elementi che la compongono: grandi macchine per abitare si sovrappongono all'esistente e *riorganizzano la figura* urbana; ampi spazi verdi sottratti all'edificazione *ristabiliscono la misura* e le pause tra gli insediamenti; nuovi sistemi di circolazione *ridisegnano l'ordine* e il funzionamento delle singole parti.

Architettura e urbanistica dunque - così come suggeriva Garnier per la sua *Cité Industrielle* - utilizzando le nuove tecniche, le nuove forme ed i nuovi materiali della modernità, si integrano in una nuova visione dello spazio, per la realizzazione della città del futuro. Saranno queste stesse tesi che puntualmente Le Corbusier esporrà ai Congressi Internazionali di Architettura Moderna, non senza suscitare sgomento tra i partecipanti che spesso sottovaluteranno il portato rivoluzionario delle sue idee.

Tuttavia sarà proprio la volontà di superare i principi ereditati da quei Congressi a suscitare interesse per la *grande dimensione*.



Le Corbusier, Piano di risanamento
"Ilot insalubre, n.6", 1937



Archigram, "la città mobile", 1972

Durante gli anni Sessanta, gli architetti pop inglesi, raggruppati sotto la sigla Archigram, avevano fatto il tentativo di riconciliare la pratica architettonica con l'irrazionalità della città proliferante, nei progetti Istant-city e Plug-in city. Bisognava sublimare la deterritorializzazione secondo una sorta di morfogenesi nello stesso tempo erotica e meccanica.

Georges Teyssot,

La città è una macchina, una macchina così grande che neanche i suoi abitanti hanno idea delle sue dimensioni; i suoi condotti, le serie di ingranaggi, le cinghie, le bielle si perdono a destra e a sinistra, in alto e in basso, davanti e dietro rispetto a qualsiasi punto la si guardi, nella penombra indistinta, grigia e nebbiosa, che riempie la caverna che essa occupa e di cui nessuno è mai riuscito a scorgere le pareti. In alto un enorme sistema di lenti concentra un fascio di luce solare in un punto della macchina ed è questo che trasforma in grigia penombra quella che altrimenti sarebbe una perenne oscurità.

Superstudio,
(in "la ville machine habitée" 1971)

Kenzo Tange, Piano per Tokyo, 1960



Richard Buckminster, "La città protetta", 1961



Negli anni successivi alla fine del secondo conflitto mondiale infatti, mentre in Inghilterra si realizzano le prime esperienze con le *New Towns* londinesi, una nuova attenzione per la *città-macchina* rinnova i temi delle ricerche futuriste espresse proprio da gruppi inglesi come «Archigram» (in Italia percorrono analoghe strade gruppi come «Superstudio» o «Archizoom»).

Il nuovo mito della elettronica, unitamente ad una spettacolarizzazione della *macchinolatria* progettuale, si traduce in nuove forme di *città-globale*, non senza una forte dose di riformulazione utopica e rivoluzionaria dell'intera ricostruzione dell'universo. «Di nuovo, con ostinazione degna di miglior causa, l'inconoscibile è eletto a mito: la volontà di forzare il presente è indice di impotenza»¹⁴.

Sarà comunque questo nuovo fermento a produrre alcuni dei progetti migliori nell'interpretazione delle problematiche poste dalla grande dimensione. Il progetto di ristrutturazione per Philadelphia di Louis Kahn 1956-57, quello per lo sviluppo della città di Tokyo di Kenzo Tange 1960, quello di Bakema e Van den Broek per Amsterdam est del 1965 o quello per la ristrutturazione dell'autostrada della Lower Manhattan di Paul Rudolph del 1967-72 sono solo alcuni dei più interessanti proposti in questo periodo.¹⁵

Progetti che si misurano alla scala territoriale e che soprattutto si interrogano sulle possibilità che le *grandi strutture* offrono alla risoluzione dei problemi della città e del suo mutare in ragione della conquista dei nuovi spazi fuori dai centri urbani. Vedremo successivamente come ancora una volta sarà la conquista di una diffusa mobilità individuale, a partire dagli anni settanta, a determinare fenomeni di concentrazione o di dispersione nei nuovi insediamenti sul territorio.

a.3 la necessità contemporanea di contributi interdisciplinari

Saranno proprio gli anni settanta a segnare il passaggio: dalla “modernità”, ormai invadentemente tecnocratica ed universalista, fondata sulla *standardizzazione della conoscenza e della produzione* nella certezza di un progresso lineare, alla “postmodernità” come momento di reazione, fondata al contrario sull’eterogeneità e sulle differenze, in contrapposizione alla assolutezza moderna. Si passa in questi anni dalla volontà di costringere la storia nella universalità di un’unica narrazione alla conquista della libertà come opportunità fornita per una narrazione multipla. «Ci stiamo ora svegliando dall’incubo della modernità, con la sua ragione manipolatrice e il feticcio della totalità, per passare al pluralismo ripiegato su se stesso del post-moderno, quella schiera eterogenea di stili di vita e di giochi linguistici che ha rinunciato all’imperativo nostalgico di totalizzare e legittimarsi...»¹⁶.

Quetsa condizione ci conduce a credere, ancor più che in passato, nella necessità di un apporto plurale delle discipline scientifiche e/o artistiche per la messa a fuoco dei problemi e delle soluzioni relative alla *crisi della modernità*. Il rapido mutare della dimensione sociale in genere si registra con maggiore velocità della capacità di descriverne gli effetti sulla città. L’architettura e l’urbanistica sembrano soffrire il ritardo di una presa di coscienza rispetto alle trasformazioni del *pubblico urbano*, «questa mancanza di attenzione, dell’architettura e dell’urbanistica postmoderne, alle conseguenze sociologiche, è tanto più sorprendente se si considera che uno dei temi centrali del postmodernismo è stato l’intento proclamato di trovare *nuovi pubblici* e costruire *nuove rappresentazioni*»¹⁷.

Fritz Lang, “Metropolis”, 1927



10* Il punto di vista dal quale tracciare la storia della città è naturalmente quello della Metropoli realizzata. Tutta la storia della città è il destino della Metropoli. Il problema sta nel comprendere il ruolo delle forme della città nel processo complessivo di razionalizzazione capitalistica - nel risolvere il problema della città nel problema politico complessivo dello sviluppo capitalistico.

Max Weber,
(in "Die Stadt" 1911-1913)



Paul Klee, "Meccanica di un quartiere urbano", 1928

Fritz Lang, "Metropolis", 1927



Al contrario la modernità, nella definizione delle sue problematiche, è stata ricca di riflessioni intorno agli esiti degli sviluppi sociali. Già a partire dal secolo scorso infatti, lo studio dei fenomeni urbani e più in generale l'analisi della evoluzione socio-politica, hanno contribuito in maniera autorevole alla comprensione dello sviluppo della città e dei suoi meccanismi di funzionamento. Si pensi, ad esempio alle elaborazioni teoriche proposte da Marx e Engels e all'influenza che l'ideologia socialista ebbe sull'organizzazione del lavoro e sull'avanzamento della classe operaia; e come questi contributi incisero sulla crescita culturale del proletariato e conseguentemente sulle forme della città, dalle abitazioni ai luoghi della produzione.

Da Georg Simmel a Werner Sombart, da Max Weber a Martin Heidegger, tutto il '900 filosofico si è interrogato sul rapporto tra individuo e forma urbana. La metropoli - come afferma Massimo Cacciari riflettendo su alcune opere di questi stessi autori- «è la forma generale che assume il processo di razionalizzazione dei rapporti sociali. È la fase, o il *problema*, della razionalizzazione dei rapporti *sociali* complessivi, che segue a quello della razionalizzazione dei rapporti produttivi»¹⁸. Ed è proprio nella fragilità, tutta contemporanea, del rapporto tra società e città che è possibile individuare i sintomi della crisi moderna e della *assenza di città*; particolarmente laddove meno forte è la stratificazione delle tracce della storia capace, in assenza di relazioni, di consegnare comunque un *senso* alla forma degli insediamenti umani.

Sono questi i *luoghi diffusi* della de-urbanizzazione che da alcuni anni si raccolgono intorno alla rete delle infrastrutture; luoghi dello *spaesamento* dove è difficile trovare un proprio

radicamento, dove l'identità ormai molteplice dell'individuo, si realizza unicamente nella *circolazione* e nel *transito*.

Luoghi di difficile rappresentazione proprio per il differenziarsi continuo delle sue forme, luoghi ai quali è tuttora improbabile associare una precisa configurazione in ragione della loro continua modificazione.

Luoghi della Metropoli, infine, intesa come area di eventi nei quali attraverso l'interfaccia dei nodi di scambio si intersecano individui, merci e consumo. «Il concetto di Area metropolitana - così come lo descrive Peter Hall - sta progressivamente diventando più nebuloso; si trasforma infatti in una massa di movimenti contraddittori a zig-zag sovrapposti l'uno all'altro, simile a una di quelle carte geografiche elettroniche che diventano un'accozzaglia di puntini luminosi»¹⁹.

Le difficoltà dell'architettura e dell'urbanistica sono infatti da ricercarsi nella impossibilità di fornire una descrizione per questi luoghi e per questa metropoli, difficoltà tanto maggiori quanto più rapida risulta la loro riproduzione sul territorio: una riproduzione che sfugge a qualsiasi parametro di lettura e di comprensione del fenomeno. Da qui la necessità di osservare queste nuove modalità insediative attraverso una analisi dei diversi "livelli di realtà", ovvero un'osservazione plurale di letture sovrapposte in grado di restituire quadri di riferimenti diversi di un'unica condizione

Attraverso le varie discipline dell'arte e della scienza si potrebbero fornire, della stessa area, interpretazioni singole da angolazioni diverse, vere e proprie mappe descrittive della pluralità del fenomeno. Rappresentazioni che nello sforzo interpretativo contengono necessariamente i criteri di scelta e di selezione dei dati, fornendo una prima indicazione progettuale

Come tutte le metropoli era costruita da irregolarità, avvicendamenti, precipitazioni, intermittenze, collisioni di cose e di eventi e, framezzo, punti di silenzio abissali, da percorsi e da terre vergini, da un gran battito ritmico, e dall'eterno disaccordo e sconvolgimento di tutti i ritmi e nell'insieme assomigliava ad una vescica ribollente in un recipiente materiato di case, leggi, regolamenti e tradizioni storiche.

Robert Musil,
(in "L'uomo senza qualità" 1957)

Luigi Ghirri, "Metro Louvre", 1979



rispetto ai contenuti proposti; “profezie autorealizzatrici” come le definisce Pierluigi Nicolini commentando le *ra-presentazioni* della metropoli nelle “stanze” della XVII Triennale di Milano (in occasione della mostra su *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*). «...dobbiamo trovare nelle rappresentazioni stesse la misura e il criterio della loro verità - ribadisce nelle pagine del catalogo Nelson Goodman - le rappresentazioni sono perciò non imitazioni ma *organismi* della realtà, nel senso che soltanto attraverso esse qualcosa diviene un oggetto da noi compreso e per noi reale»²⁰.

Occorre arrivare ad una valutazione complessiva dei fenomeni urbani, attraverso un’azione interdisciplinare, collettiva, dove le singole entità fenomeniche, forme, immagini, paesaggi sonori, individui, conflitti, consumi, culture, sappiano restituire un quadro composito dei luoghi della trasformazione contemporanea. L’architettura, disciplina centrale per la comprensione e la modificazione dello spazio, registra in questi anni con evidente ritardo le forme, le ragioni ed il senso di queste trasformazioni non più connaturate da un’azione politica come accadeva nella modernità.

Se l’azione politica infatti ha prodotto la città, la metropoli invece è oggi espressione dell’individuo e della sua capacità di liberare gli spazi dal dominio del lavoro e della politica attraverso la mobilità e l’attraversamento. È tutta qui la difficoltà a descrivere le forme, a rappresentare gli esiti di questi nuovi territori; il progetto contemporaneo non riesce più ad essere espressione dei mutamenti in atto, in quanto non ha adeguato i propri strumenti alla rivoluzione che *l’individuo errante, l’omologazione dei consumi, e la libertà del transito*, hanno prodotto nella metropoli. Da qui la necessità di estendere il controllo a tutte le

Tom Jacobi, “Francia”, 1984



variabili della modificazione per ristabilire una centralità al ruolo del progetto come espressione di forme e di significati prodotti dalla contemporaneità²¹.

NOTE

* Antonino Terranova, "La città & i progetti" - ed. Gangemi, Roma 1993

¹ Bisogna considerare tuttavia una serie di circostanze favorevoli che hanno permesso la realizzazione del piano di Haussmann. In primo luogo la concentrazione di poteri forti nell'imperatore Napoleone III, al quale si aggiungono le capacità del prefetto Haussmann e dei suoi collaboratori, unitamente all'esistenza di leggi molto avanzate: quella sull'esproprio del 1840 e quella sanitaria del 1850. Si veda in proposito il capitolo III del 1°vol. "La città industriale" della *Storia dell'architettura moderna* - ed. Laterza nuova edizione Bari 1992, di L. Benevolo.

² A proposito di forma e di difficoltà a gestire la dimensione del cambiamento si veda *Ordine e disordine nelle prospettive della città contemporanea* in "Città sognate" di Antonino Terranova - ed. La Nuova Italia, Firenze 1977. «Le società industriali di massa costruiscono metropoli nelle quali non sono riscontrabili requisiti tradizionali di forma, di "ordine". Non solo la forma entra in crisi. La perdita della configurazione non è che un epifenomeno della più generale difficoltà di organizzazione - sociale e funzionale dell'insediamento».

³ Ci si riferisce in particolare alla scomposizione definitiva dell'immagine della realtà proposta dalle opere di artisti come Matisse, Picasso, Braque, il cui compito è quello di mettere in discussione le regole tradizionali fino ad allora proposte dalla rappresentazione dello scenario fisico. Si fa riferimento più in generale al testo di Manfredo Tafuri "La sfera e il labirinto" - ed. Einaudi 1980, ed in particolare all'analisi condotta nella seconda parte del volume, *Le avventure dell'avanguardia: dal cabaret alla metropoli*, sui «dispositivi di controllo e di gestione dello spazio urbano contro le politiche reali: mentre si dissolvono progressivamente i margini concessi alla prefigurazione sintetica, si profila l'esigenza di "una nuova purezza", che dispera di poter mai più abitare il cattivo presente».

⁴ La visione della città futurista appare già dal manifesto futurista del 1909 pubblicato da Marinetti, un'anno dopo in una sintesi poetica dell'immaginario urbano futurista, Boccioni dipinge *la città che sale* «animato da un'intenzione così pura, quale è quella di innalzare alla vita moderna un nuovo altare vibrante di dinamica», voce *la città* nel "dizionario del Futurismo" pag. 450, pubblicato in "Futurismo & Futurismi" catalogo della mostra tenutasi a Palazzo Grassi nell'aprile del 1986 edito da Bompiani, Milano 1986.

⁵ Le Corbusier descrive questa nuova modalità insediativa nel disegno del 1947 per i "tre insediamenti umani" all'interno del quale distingue le diverse parti che compongono il sistema urbano: 1, l'unità di coltivazione agricola 2, la città lineare industriale 3, la città radiocentrica degli scambi. Questi tre insediamenti

sono ipotizzati come proposta per la sostituzione della città tentacolare della civiltà industriale che mescola tra loro le tre funzioni, ostacolando un più corretto sviluppo.

⁶ Sigfried Giedion "Spazio, Tempo, Architettura" - ed. Hoepli, seconda edizione italiana riveduta ed aumentata a cura di Enrica e Mario Labò, prima edizione Milano 1941, pag.711.

⁷ Per quanto riguarda l'evoluzione delle città italiane nell'ultimo decennio si vedano gli studi fatti per l'Istituto romano per la storia d'Italia dal fascismo alla Resistenza" da un gruppo di ricercatori i cui risultati sono stati pubblicati negli atti del seminario *1990 : Fuga dalla città, Metropoli diffusa o nuovi localismi?* a cura di Marco Crispigni editi dallo stesso Istituto. «L'urbanizzazione diffusa del territorio con il superamento della rigida contrapposizione tra città e campagna e l'emergere di nuove forme di produzione fondate in particolare, sulla circolazione di informazioni e sulla produzione di beni immateriali, caratterizzano le grandi città italiane degli anni ottanta, differenziandole in maniera radicale dalle realtà urbane precedenti. In questo nuovo "contenitore" di cui appare estremamente difficile delineare dei confini certi, si sono manifestate nuove forme di comportamento, sperimentati nuovi linguaggi, praticate nuove forme di conflitto e di dominio»

⁸ Sigfried Giedion, *ivi*. Si pensi in proposito alla rinnovata sensibilità per la natura, favorita dalle varie politiche ambientaliste che stanno attraversando l'ultimo decennio e particolarmente l'Europa occidentale dove maggiormente presente risultano le trasformazioni del paesaggio naturale.

⁹ Bisogna precisare che la maggior parte di queste proposte presuppongono un nuovo ordine sociale completamente differente da quello che la successione degli eventi storici presentava nelle città e nei nuovi territori urbanizzati. Questa radicalità di posizioni prefiguravano pertanto una completa rivoluzione delle trasformazioni in atto relegando i principi che le informavano a pura utopia, anche laddove alcuni episodi isolati riscuotevano un concreto successo.

¹⁰ Successivamente queste stesse teorie furono utilizzate come prototipo per la realizzazione di nuove città in Inghilterra dopo la seconda guerra mondiale.

¹¹ L'importanza del lavoro di Tony Garnier va molto oltre il successo ottenuto in campo urbanistico, per la qualità architettonica prodotta dagli edifici progettati per la città industriale, ormai privi di ogni orpello decorativo ancorchè appartenenti ad una composizione classica come afferma Henry-Russell Hitchcock, in "L'architettura dell'ottocento e del novecento" - ed. Einaudi, prima edizione italiana Torino 1971, nella quale dedica un'intero capitolo ai nuovi architetti della modernità Perret e Garnier.

¹² Coloro i quali sono convinti dell'impossibilità di sopravvivere a questo tipo di città, lo fanno sulla scorta dell'evidenza dei problemi in essere, l'unico problema come suggerisce Giedion nel paragrafo citato «... è se questo implica la fine della città come tale».

¹³ Si veda in proposito l'elaborazione della *Carta di Atene* ricavata e pubblicata anonima dallo stesso Le Corbusier in pieno conflitto mondiale.

¹⁴ In "L'internazionale dell'utopia" capitolo ventesimo della *Architettura Contemporanea* di M. Tafuri e F. Dal Co - ed. Electa prima edizione 1976.

¹⁵ Negli stessi anni in Italia, Quaroni propone la sua soluzione per il CEP di San Giuliano a Mestre nel 1959 e qualche anno dopo Mario Fiorentino realizzerà il Corviale a Roma. Si veda in proposito "Il frammento e la città" capitolo della *Storia dell'architettura italiana dal 1944 al 1985* di M. Tafuri - ed. Einaudi, Torino 1986.

¹⁶ David Harvey, "La crisi della modernità" - ed. Il Saggiatore, Milano 1993 la citazione riportata, è tratta da alcune descrizioni di *Soft city*, un resoconto della vita londinese negli anni settanta pubblicato nel 1974 da Jonathan Raban

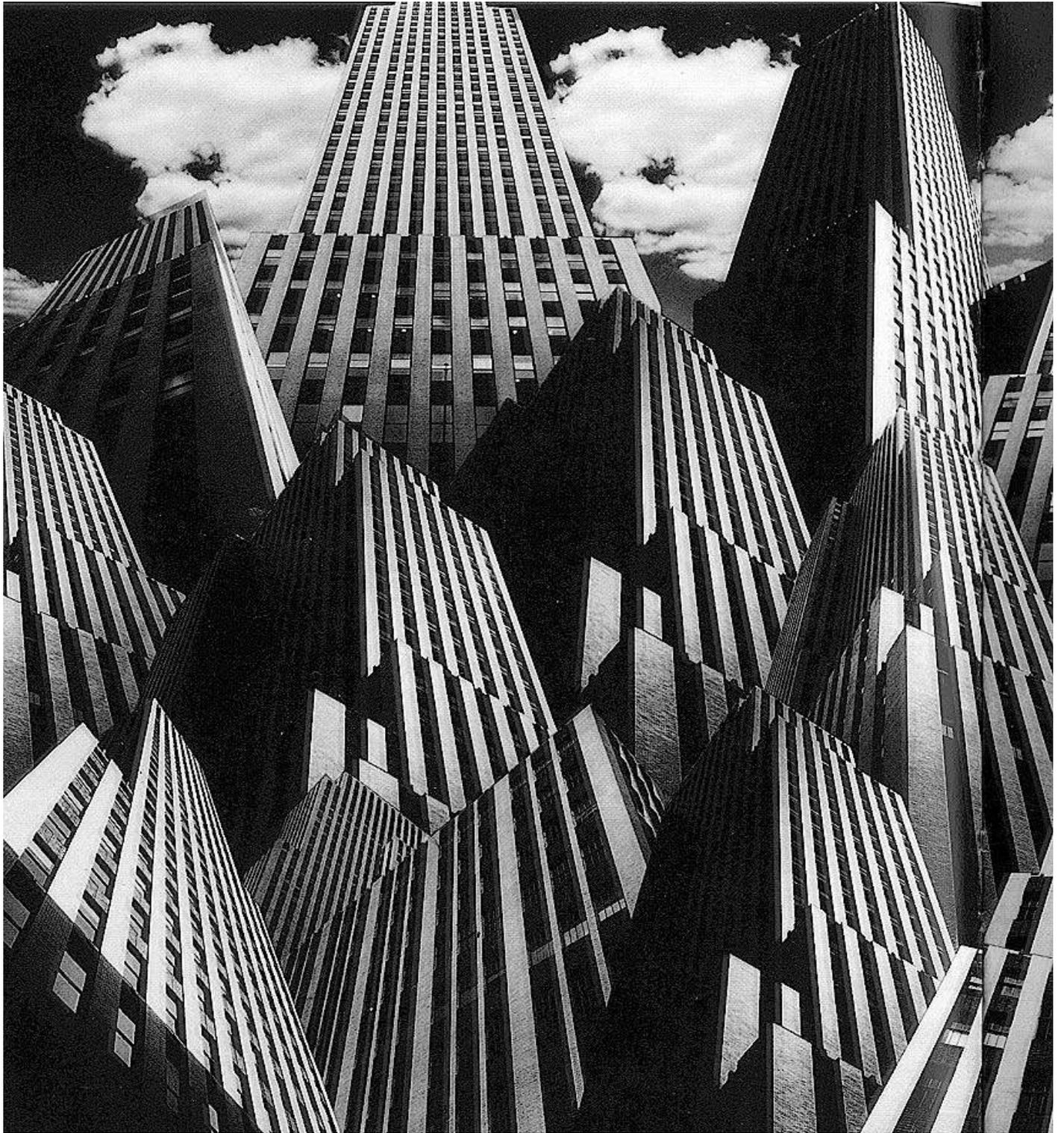
¹⁷ Brian Wallis, "L'urbanistica e i nuovi monumenti" pubblicato in *Oltre la città la metropoli* - ed. Electa, Milano 1988, catalogo della mostra, "Le città del mondo e il futuro delle metropoli"

¹⁸ Massimo Cacciari, in "Metropolis" - ed. Officina, Roma 1973

¹⁹ Definizione di Peter Hall relativa alla tendenza in America di considerare il concetto di area metropolitana come sommatoria di azioni diversificate sul territorio, in "Anonimia e identità nella supermetropoli" tratto dal catalogo della mostra alla XVII Triennale di Milano, *Le città del mondo e il futuro delle metropoli* - ed. Electa, Milano 1988

²⁰ Nelson Goodman "Come conquistare le città", in *Le città del mondo e il futuro delle metropoli* - ed. Electa, Milano 1988, catalogo della mostra alla XVII Triennale di Milano.

²¹ A tale proposito ed in particolare per le tematiche di ricerca affrontate, sono esemplificative alcune pubblicazioni di questi ultimi anni relative alla raccolta di contributi interdisciplinari sui problemi, sulle culture e sulle figure della metropoli contemporanea. *Ragazzi senza tempo, La città senza luoghi, Attraversamenti*, sono alcuni dei titoli della collana *riscontri* pubblicati dalla costa & nolan, all'interno dei quali si realizza una visione unitaria di fenomenologie ed eventi complessi indagati dagli autori ognuno per le proprie competenze specifiche, ma capaci di restituire un'immagine organica e compiuta delle trasformazioni in atto. Oltre ai testi citati e ad alcuni contributi individuali forniti dai singoli autori come "La città di latta" di Paolo Desideri, "L'individuo in rivolta" di Massimo Ilardi, "le paure dell'urbanistica" di Rosario Pavia pubblicati sempre dalla costa & nolan nella collana *pre-testi* si segnala l'importanza di riviste come "millepiani" che in molti numeri ha affrontato con contributi tra i più vari, il problema della metropoli delle sue culture e delle sue descrizioni; così come è possibile riscontrare in "Gomorra" rivista di culture metropolitane, i cui primi numeri son in uscita nel 1998 sempre per la costa & nolan.



b.
DALL'ALTRA PARTE DELL'OCEANO
New York City, l'ultima città moderna

Immagine composta di New York City

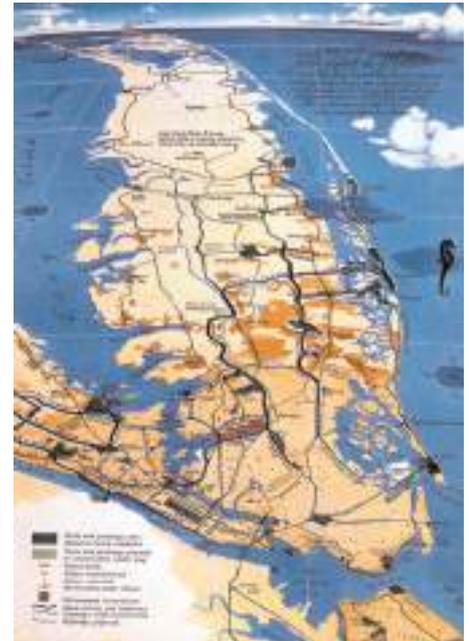
*«L'America, non v'è mai dimenticato, è ancora un paese di grandi vuoti, solamente misurabili dall'automobile: un uomo a piedi è un uomo perduto ed impotente. Essa offre spazi insediativi di una grande vastità, territori scarsamente antropizzati o violentemente trasformati e rapidamente abbandonati (anzi la politica dell'abbandono gode addirittura di una tradizione storica), i fenomeni di conurbazione, nel senso europeo di saldatura tra centri preesistenti, se si fa eccezione per Los Angeles, sono assai rari.»**

b.1 *l'arcipelago scomparso*

Volendo comprendere alcuni fenomeni di “consumo” del territorio in relazione ai diversi momenti della trasformazione degli insediamenti umani, può essere importante osservare i cambiamenti a partire dalla evoluzione dei sistemi di comunicazione. L'esperienza della modificazione fisica della regione newyorkese e le dinamiche insediative che l'hanno caratterizzata risultano senz'altro significative sotto questo aspetto. A maggior ragione, ed è proprio il caso di New York, quando i processi di sviluppo urbano stravolgono completamente l'iniziale struttura del paesaggio annullando, quasi del tutto, la dimensione originaria della configurazione naturale. Ripercorrendo a ritroso alcuni momenti nodali della crescita della città, soprattutto in relazione all'uso delle sue parti, è possibile pertanto, rintracciare alcune ragioni fondamentali della sua progressiva trasformazione.

New York, città congestionata per eccellenza, nasconde (per la maggior parte nel sottosuolo) un complesso sistema di connessioni *a rete* che ne dilatano la dimensione fisica - limitata dalla città consolidata - per estenderla ad un territorio molto più vasto che coincide ed in alcuni casi supera i confini della propria regione.

Tutto questo ci aiuta a meglio definire i caratteri della *metropoli contemporanea* e dei suoi meccanismi di diffusione sul territorio, all'interno dei quali è possibile appartenere contemporaneamente alla molteplicità delle sue espressioni pur abitandone una singola porzione. Fenomeno questo che investe anche molti altri paesi, da quelli a più avanzato sviluppo, come l'Europa, fino ad alcune regioni dell'est e del terzo mondo.



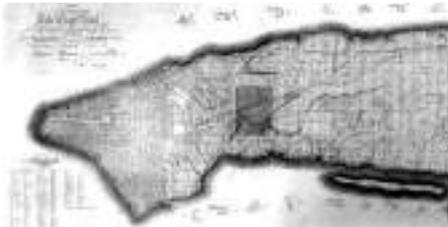
Veduta di Long Island con i progetti di Robert Moses, in "Fortune", 1938

«Le città a "greenbelt", i parchi nazionali e le spiagge erano concepiti come alternative idilliache alla condizione impossibile della città e all'artificialità dei posti come Coney Island. Le strade che conducevano in questi luoghi - i parkways - introducevano il visitatore nel regno della programmazione a scala regionale»

Christian Zapatka,
(in "L'architettura del paesaggio americano" 1996)



Lo sviluppo della punta di Manhattan, 1855 - 1906 -



Proposta per la griglia di Manhattan, 1811

«La punta meridionale dell'isola di Manhattan tra i fiumi Hudson ed East (l'area occupata per la prima volta dagli olandesi nel 1615) era stretta sui due lati dal mare aperto e perciò particolarmente adatta al carico ed allo scarico delle navi. Era logico che in questa minuscola area triangolare si concentrassero i magazzini e le società per il commercio all'ingrosso, e poi vi si stabilissero anche le Compagnie di assicurazione delle imprese marittime: prima della rivoluzione del 1776 era già sorta la Downtown di New York».

Peter Hall,
(in "Le città mondiali" 1966)

Significativo in queste aree, per una maggiore comprensione dei parametri di regolamentazione e di sviluppo, è il ruolo svolto dalle infrastrutture ed in particolare dalla diffusione dei *luoghi di scambio* e di *interconnessione* tra le diverse realtà locali e l'appartenenza a territori sempre più ampi e sempre più densi di "occasioni di consumo". Le infrastrutture infatti, originariamente costruite per collegare luoghi diversi e distanti tra loro, hanno finito per ridurre quelle stesse distanze fino a renderle appetibili ad una popolazione sempre più vasta, proprio attraverso la distribuzione della rete dei luoghi di accesso e lo sviluppo di una mobilità sempre crescente.

Una realtà tutta contemporanea, che sfugge ormai al controllo della programmazione urbanistica in genere e dell'architettura in particolare, consegnando alla *comunicazione* una nuova valenza di spazio pubblico dove «simbolo arte e monumentalità sono alleati a compensare l'incapacità dell'architettura a rappresentare i bisogni, le aspirazioni e i sogni collettivi»¹.

b.2 dalla città alla metropoli, le ragioni della mobilità

Nata agli inizi del 1600, da una colonia olandese, New York per la sua particolare configurazione orografica acquista sin dalla sua fondazione i caratteri per uno sviluppo di tipo mercantile e commerciale, soprattutto in ragione delle opportunità fornite dalla estensione della sua superficie sull'acqua. La città infatti, occupa dapprima la punta meridionale dell'attuale Manhattan (chiusa a nord da un canale artificiale di difesa, l'attuale *Canal Street*) dove sorge la *Downtown*, per poi estendere

successivamente il suo sviluppo all'intera isola e oltre; al di fuori di questa, dove risiede oggi la maggior parte della popolazione che vive e opera nella metropoli.

La concentrazione delle attività rimane comunque limitata, quasi del tutto, all'isola creando quella congestione che ancora oggi la contraddistingue, mentre l'originario centro di interessi si sposta dalla *Down Town* alla *Midtown* per poi estendersi anche al di là dei confini delimitati dall'acqua. Già a partire dal 1920 circa, la città si presenta come un unico grande distretto finanziario, all'interno del quale il rapporto con la localizzazione residenziale risulta palesemente a svantaggio di quest'ultima, con la esclusione di sacche di resistenza concentrate in alcune zone del *Green Village* ed oltre il confine nord di *Central Park* dove si estende l'attuale *Harlem*.

Sin dalla prima evoluzione, subita intorno al 1880 circa (dovuta sostanzialmente alla trasformazione degli originari sistemi di trasporto pubblico) il problema maggiore rimarrà sempre quello della mobilità tra i luoghi di produzione e la residenza che, per quanto riguarda New York, non potranno mai avere un rapporto equilibrato sul territorio proprio a causa dello straordinario sviluppo direzionale concentrato, quasi del tutto, nel centro dell'isola. La maggior parte delle attività residenziali infatti, saranno progressivamente espulse al di là dell'*Hudson* e dell'*East River* dove si estende la attuale metropoli; tra il *Bronx*, *Brooklyn*, *Queens* e *Staten Island*, con il risultato di un notevole incremento del flusso pendolare dalla periferia più esterna verso *Manhattan*.

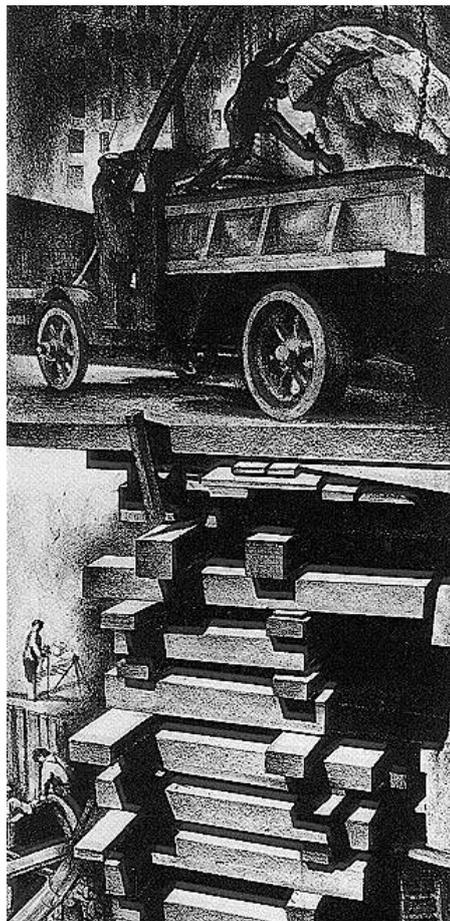
Tutto questo ha contribuito allo sviluppo di una fitta rete di infrastrutturazione pubblica dei collegamenti tra la città e i suoi intorno. Inizialmente si svilupparono soprattutto le linee

«Intorno al 1880, società ferroviarie e gruppi finanziari stabilirono i loro uffici a New York. Essi tuttavia non si insediarono nel distretto finanziario della Downtown e neppure più a nord, in quell'area altamente industrializzata e densamente popolata che è il distretto compreso tra Chambers Street e Houston Street, l'area che tra il 1880 e il 1910, ospitò il grosso degli emigranti provenienti dall'Europa meridionale e orientale; ma aprirono le nuove sedi nel quartiere residenziale di lusso della Midtown di Manhattan, a nord della 34ª Strada».

Peter Hall,

(in "Le città mondiali" 1966)

Louis Lozowick, "Excavation", 1930



«La prima linea sotterranea di New York fu inaugurata nel 1904. Verso il 1925 essa andava estendendo i suoi lunghi tentacoli nella periferia della città, a una distanza di 8-15 chilometri dal centro, e trasportava giornalmente circa quattro milioni di passeggeri. Allo stesso modo i sottopassaggi scavati a grande profondità sotto l'Hudson aprirono le spiagge del New Jersey».

Peter Hall,



Louis Lozowick, "Subway Construction", 1931

«Come lo sviluppo dei sobborghi sorti nel periodo fra le due guerre era strettamente legato allo sviluppo della metropolitana, così i sobborghi sorti fra il '45 ed il '60 - a una distanza da Times Square compresa fra i 24 e i 40 chilometri - sono strettamente legati allo sviluppo di linee ferroviarie per il traffico pendolare su distanze superiori, come la Long Island, la New Haven e la Jersey Central».

Peter Hall,

(in "Le città mondiali" 1966)

ferroviarie sotterranee e solo successivamente con la diffusione dell'automobile si potenziarono i collegamenti attraverso strade a scorrimento veloce, ponti e tunnel che in più parti superarono le difficoltà imposte dall'acqua. È importante notare come proprio l'evoluzione dei sistemi di comunicazione innescherà nuovi meccanismi nello sviluppo dei futuri insediamenti, caratterizzando la nascita dei sobborghi al di là della città consolidata, che per la loro densità edilizia, più alta, si configureranno sotto forma di exurbia o di *spread-city*, città diffusa, appunto.

Intanto con il crescere delle attività terziarie nel cuore di Manhattan, aumenta di conseguenza anche l'intensità e quindi la lunghezza dei viaggi pendolari dai sobborghi, estendendo quella realtà metropolitana che contraddistingue oggi il territorio abitato che, continuiamo a chiamare New York City ma, comprende un raggio di relazioni di circa 80Km.

Nel 1960 ogni giorno, tra le 10 e le 7 del mattino, entrano complessivamente circa 1,5 milioni di persone a sud della 61^a strada, di cui l'85% si serve di mezzi pubblici (70% con treni a trasporto rapido attraverso la rete sotterranea) ed il rimanente 15% vi giunge utilizzando mezzi privati (per la maggiorparte automobili). Per molti di loro, che giungono da distanze maggiori, l'uso della metropolitana è limitato all'ultimo tratto del percorso; mentre per i collegamenti dai sobborghi più lontani si servono di treni a lunga percorrenza. In nessun'altra regione degli Stati Uniti la maggior parte dei lavoratori utilizza con altrettanta frequenza il trasporto pubblico; questo anche per la necessità crescente, di trasportare grandi masse di utenza ad un unico luogo di destinazione in tempi relativamente brevi e con un ritmo di adeguata frequenza.

Abraham Walkowitz, "Cityscape", c.1915



In quegli stessi anni, lo sviluppo metropolitano ha ormai raggiunto dimensioni notevoli, con una distribuzione della popolazione e delle attività che si è ormai estesa notevolmente al di là dei limiti della città consolidata, determinando un analogo flusso di lavoratori che da questa si riversa nei sobborghi ormai urbanizzati. Analizzando i dati degli spostamenti di quest'ultimi (secondo le indicazioni fornite dalla stessa indagine del 1960) si scopre come l'uso dei mezzi di trasporto sia completamente invertito in favore della mobilità privata; ovvero solo il 20% di questi lavoratori si muove con trasporti di tipo pubblico, il rimanente 80% fa uso dell'automobile «ciò mette chiaramente in evidenza come lo sviluppo dei sistemi di trasporto a *New York* sia strettamente connesso con la distribuzione dell'occupazione. Quanto più ci si allontana da *Manhattan*, tanto maggiore è il numero dei lavoratori che si serve di automezzi privati per raggiungere il proprio posto di lavoro, e viceversa»².

Nello stesso momento, aumenta proporzionalmente la diffusione di ogni sorta di attività, sia produttive che di servizio, al di fuori delle aree più centrali concentrandosi nei sobborghi più esterni. Tutto questo darà luogo anche ad una mobilità di natura inversa a quella che aveva contraddistinto gli anni dello sviluppo urbano, in direzione opposta al centro, oltre ad aumentare gli spostamenti interni agli stessi sobborghi che proprio a causa della mancanza di una corretta infrastrutturazione del trasporto pubblico periferico, favoriranno l'utilizzazione dell'auto.

A partire dalla seconda metà degli anni settanta infatti, si verifica sostanzialmente un rovesciamento della secolare tendenza all'immigrazione nella regione, nonostante le aree centrali favoriscono ancora l'afflusso di professionisti o manodopera specializzata. All'aumento della popolazione fuori dell'area



L'influenza del sistema metropolitano di Manhattan su New York City

«Dopo gli emendamenti apportati in seguito ai risultati del censimento del 1960, è previsto un aumento dell'occupazione totale da 6.716.000 unità nel 1960 a 8.876.000 nel 1985, cioè di 2.160.000 unità, di cui solo 676.000 nel campo delle attività industriali e del commercio all'ingrosso. Per quanto ampie possano apparire le previsioni relative all'incremento totale, è tuttavia probabile che questa soglia sarà superata grazie al rapido incremento totale, è tuttavia probabile che questa soglia sarà superata grazie al rapido incremento naturale della popolazione, in particolare dopo il 1975. Si prevede un incremento della popolazione totale della regione da 16.139.000 unità nel 1960 a 22.170.000 unità nel 1985, cioè circa 6.031.000 unità in venticinque anni».
Peter Hall,
(in "Le città mondiali" 1966)

Triborough Bridge, 1937



Joseph Stella, "The Brooklyn Bridge", 1939



metropolitana, segue parallelamente un'aumento delle attività esteso prima nei sobborghi a 16/40 Km dal centro per poi concentrarsi con fenomeni di forte incremento (5000 abitanti e 1200 attività) nella nuova zona degli exurbia a 40/80 Km dal centro ed estendersi anche al di là nelle estreme zone periferiche a più di 80 Km di distanza.

Attualmente circa la metà delle attività della regione metropolitana sono localizzate a più di 40 Km da *Times Square* dove si verificano incrementi di popolazione pari all'85% del totale. «Una conseguenza di questi fenomeni sarà il notevole aumento del traffico pendolare e della lunghezza media degli stessi spostamenti. Molti dei nuovi viaggi pendolari consistranno in viaggi di attraversamento in automobile dalle zone esterne della regione; altri invece, la maggior parte, in spostamenti radiali non verso il centro, ma verso la zona periferica costruita nel periodo compreso tra il 1945 ed il 1960, dove si è ormai sviluppato un notevole incremento del livello di occupazione. L'attrazione del centro risulterà così relativamente indebolita e *New York* diverrà sempre più una città decentralizzata sul modello di *Los Angeles*»³.

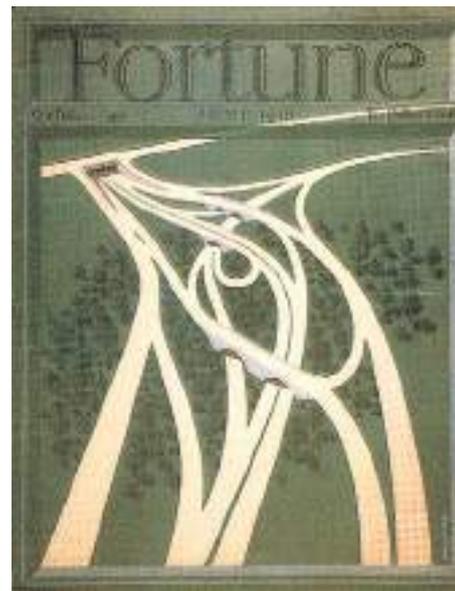
b.3 *Fuga dalla città, la conquista dei territori d'evasione*

L'attuale occupazione metropolitana di *New York City* si estende quasi completamente oltre *Manhattan*, nei territori del *Bronx* di *Queens*, di *Brooklyn* e di *Richmond*, per una popolazione complessiva di circa 15 milioni di abitanti. Nonostante la particolare condizione orografica sulla quale si è sviluppata la

città, costruita interamente su un arcipelago, è possibile percorrerla da un capo all'altro senza accorgersi della presenza dell'acqua, grazie allo straordinario sviluppo del sistema infrastrutturale che ha annullato, quasi del tutto, l'originaria condizione naturale. Guardando le piante di NY del 1900, del 1939 ed infine quella del 1964 è facile comprendere le ragioni di questa trasformazione, legate soprattutto al progressivo adeguamento del territorio regionale alla mobilità dei suoi abitanti.

Tutto questo grazie alla rapida evoluzione dei collegamenti sviluppatasi, a partire dagli anni '20 quando, ad una forte pressione demografica che progressivamente saturava la costruzione dei sobborghi oltre il limite della città consolidata, si sovrappose la realizzazione di grandi arterie capaci di condurre fuori dall'abitato grandi masse di automobilisti in breve tempo.

In effetti al primo periodo caratterizzato dalla estensione della rete ferroviaria sotterranea che permetteva l'accessibilità ai luoghi di lavoro per un gran numero di operatori che invadevano quotidianamente la città; è seguita, con l'incremento della mobilità privata, la realizzazione di una fitta rete stradale a scorrimento veloce che di contro permetteva rapidamente di uscire dal centro alla conquista degli spazi oltre il lavoro, per raggiungere i territori dello svago e del divertimento che pure in quegli anni si andavano realizzando, nella tradizione ormai tracciata da Olmsted, nel secolo precedente, e grazie all'ostinazione di figure come Robert Moses *benefico costruttore e straordinario riformatore dell'epoca moderna* (commissario del New York Park e a capo della Triborough Bridge and Tunnel Authority e di altre importanti cariche ricoperte nell'arco di circa quarant'anni) . «L'uomo che aveva avuto l'ispirazione di portare



Copertina del numero di "Fortune" dedicato a Robert Moses, 1938



I ponti della regione newyorkese, 1953

«Alle realizzazioni di Moses sul piano delle infrastrutture di New York può in effetti essere attribuito il merito di aver sviluppato e alimentato la visione di metà del ventesimo secolo dell'America quale terra della modernità e praticità. Per di più, il guadagno in termini di terreni utilizzabili reso possibile dalle nuove infrastrutture avrebbe sviluppato a livello di massa il fenomeno del tempo libero. Questa terra del tempo libero e della modernità doveva trovare espressione, per Moses, in immagini di accessibilità, velocità e recupero di terreni, aperti, non più come in passato, all'agricoltura oppure a oasi riservate ai ricchi, ma agli svaghi della nuova classe media. Tale nuova classe, nell'esplorare questa frontiera, finì per identificarsi indissolubilmente con il suo prezioso simbolo di mobilità e contemporaneità: l'automobile».
Christian Zapatka ,
(in "La New York costruita da Robert Moses" 1996



Robert Moses, 1970

Nel suo manuale per un modo dignitoso di vivere, La ville radieuse (1933), la città del diciannovesimo secolo veniva sistematicamente smantellata e disintegrata a favore di sistemi di trasporto ad alta velocità che permettevano agli abitanti di abbandonare la Babilonia maledetta da Dio o, come minimo, veniva fornita all'interno della città abbastanza verde da dare l'illusione di non vivere realmente in un agglomerato urbano. La copertina dell'edizione 1964 di quest'opera mostra immagini astratte di sole, spazio, verde accanto al titolo, La ville radieuse. È evidente che il vigore retorico di questo trattato non aveva nulla a che vedere con la città e tutto a che vedere con la natura.

Christian Zapatka ,

(in "La New York costruita da Robert Moses" 1996)

«Negli anni intorno al 1960 erano già in funzione alcune superstrade che evitavano il centro congestionato, ad esempio la Garden State Parkway del New Jersey, la Cross-Bronx Expressway dal George Washington Bridge al Throgs Neck Bridge, e, molto più a nord, la Cross Westchester Expressway. Più ambizioso è il progetto per un'autostrada circolare, la Interstate 287, prevista nell'Interstate Programm, che dovrebbe cingere l'intera periferia occidentale della regione da Perth Amboy sulla costa atlantica meridionale sino al ponte Tappan Zee della New York State Thruway a nord: l'autostrada dovrebbe sollecitare l'insediamento di industrie a rapido sviluppo, come si è verificato in modo addirittura drammatico lungo la Route 128 nella zona occidentale di Boston. Un progetto simile sarà realizzato dalla Triborough Authority: si tratta del Verrazzano-Narrows Bridge, che entro il 1965 permetterà un collegamento fra Staten e Long Island, attraverso la periferia lungo la costa meridionale. Si prevede, tuttavia, che i collegamenti attraverso il New Jersey con l'estremità meridionale della IS 287 saranno ancora inadeguati; sarà quindi impossibile deviare completamente il traffico dal centro. Un progetto presentato nel 1964 prevede la costruzione di un ponte fra la punta orientale di Long Island e New England; ciò permetterebbe di incanalare più facilmente il traffico intorno alla periferia meridionale della regione, attraverso il Narrows Bridge».

Peter Hall,

le spiagge vergini dell'allora lontana Long Island alla portata delle masse degli automobilisti (perfetto antidoto a Coney Island), l'uomo che, con seicentasettanta chilometri di grandi arterie panoramiche e tredici ponti, aveva fatto dell'uscita in macchina dalla città in direzione della campagna una possibilità piacevole, invece di un'impossibile avventura nel labirinto del traffico cittadino su disagioli strade rurali; l'uomo che aveva dotato la città di New York di oltre seicento nuovi campi ricreativi tanto necessari; e naturalmente dell'uomo responsabile della realizzazione del palazzo delle Nazioni Unite, del Lincoln Center, del New York Coliseum, dello Shea Stadium, della Coop City di innumerevoli altri progetti residenziali e, infine, della World's Fair del 1964»⁴.

Gli elementi fondamentali per la realizzazione di tutto questo erano naturalmente i nuovi ponti, i tunnel sotterranei e le nuove arterie *che avrebbero liberato gli abitanti di Manhattan dall'isola prigioniera* offrendogli prima sotto forma di svago e poi come vere e proprie opportunità di nuovi luoghi per vivere le coste aperte e i territori vergini oltre la metropoli. L'ipotesi era quella di fornire alla città un suo complemento territoriale attraverso il quale rendere meno disagioli l'urbano. I nodi infrastrutturali pertanto, ovvero quei luoghi di scambio dove le singole realtà locali erano messe in contatto con l'intero territorio di appartenenza, diventavano le nuove porte di accesso a quella città complementare offerta dalla nuova rete delle infrastrutture «offrire alla gente l'opportunità di abbandonare in fretta la città se ne sentiva all'improvviso il desiderio» (Robert Moses)

Questo tipo di sviluppo è stato agevolato, anche e soprattutto, dalla evoluzione dell'auto e dalla promozione operata dalle grandi case automobilistiche e dalle compagnie petrolifere che

hanno favorito l'ampliamento e l'estensione dei sistemi infrastrutturali. Gli abitanti dei sobborghi, per primi, non tardarono a capire di essere comunque legati alla città o ai surrogati di questa (che i grandi centri commerciali andavano diffondendo sul territorio) affidando tutte le ragioni della loro distanza dai luoghi di consumo, alla mobilità autonoma permessagli dalle automobili.

Si configura in questo modo una nuova realtà metropolitana caratterizzata soprattutto dalle opportunità fornite dagli sviluppi della mobilità, sia pubblica che privata. Una sola caratteristica nel sistema dei trasporti relativi alla regione metropolitana rimarrà pressochè immutata ed è la congestione nella quale comunque continua a vivere l'isola di Manhattan, nonostante la città fosse ormai provvista di un efficiente sistema di collegamenti capace di decongestionare grandi quantità di traffico in breve tempo.

La nuova rete infrastrutturale realizzata in quegli anni si sovrapponeva completamente al tessuto urbano consolidato costituendo una sorta di livello superiore di percorrenza territoriale che toccava la città nei punti più significativi della sua concentrazione di interessi, localizzando in questi luoghi, grandi contenitori di nuove attività che hanno determinato le nuove centralità urbane anche e soprattutto sotto il profilo architettonico. «Edifici quali il Lincoln Center o il Palazzo delle Nazioni Unite, erano pezzi architettonici forti e furono oggetto di concorrenza internazionale, di pressioni da parte delle lobby e di speculazione»⁵. La loro posizione all'interno o all'esterno del reticolo, apparentemente di scarsa importanza, assumeva una rilevanza notevole se la si immaginava legata ad una rete di percorrenze che la rendeva accessibile in breve tempo da più

Regione metropolitana di New York:
progetti di superstrada



«Le strade che costeggiavano i confini dei distretti promettevano veloci trasferimenti in aree ricreative. Tutte erano studiate in primo luogo per decongestionare la città». La congestione di New York è, com'era noto, uno dei mali che Le Corbusier avrebbe definito connotati al problema dell'urbanesimo nella sua Ville radieuse, del 1933, e che Rem Koolhaas avrebbe invece celebrato come necessaria a un caso felicemente riuscito di "manhattanismo" in Delirius New York, del 1978.
Christian Zapatka ,
(in "La New York costruita da Robert Moses" 1996)

parti. L'idea dunque, come testimonia tutto il lavoro svolto da Moses in quegli anni, era quella di dotare la città di nuove infrastrutture unitamente alla realizzazione di nuovi centri rappresentativi dell'interesse collettivo da rendere aperti non solo alla città consolidata dove venivano localizzati, ma ad un territorio molto più vasto facilitato dalla drastica riduzione dei tempi di percorrenza per poterli raggiungere.

Grandi nodi di interconnessione dunque tra l'estensione regionale della metropoli ed il centro delle attività e dei servizi collettivi localizzati per la maggior parte nell'isola di Manhattan. La realizzazione di questo nuovo sistema di connessioni a scala regionale, sovrapponendosi alla matrice con la quale si era sviluppata la città, ha generato uno stravolgimento degli originari equilibri formali esistenti, lasciando sulla città tracce evidenti dei nuovi caratteri con i quali si voleva esprimere la modernità e che erano ben evidenti nelle nuove architetture che condensavano tutto il portato, della presenza, ormai palese, di un *NUOVO mondo*.

Sempre più con il passare degli anni le infrastrutture, nate originariamente per superare le distanze e le difficoltà che le attraversavano, si sono attrezzate di tutta una serie di servizi legati alle necessità di percorrere lunghe distanze configurandosi come *nuovi luoghi*, gli stessi della città ma legati ad una nuova distribuzione, ad una nuova rete che si estende in un territorio oltre la città stessa.

Zone di parcheggio e servizi per la sosta, spazi ricreativi e verde attrezzato, aree di rifornimento e centri informativi, spazi per il ristoro e centri commerciali, restituiscono una nuova dimensione per le infrastrutture che, oltre alle possibilità di un veloce collegamento con i luoghi di grande comunicazione

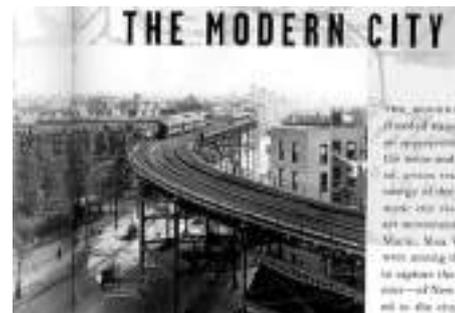
«Così i luoghi della sosta, nelle percorrenze autostradali si arricchiscono di funzioni che simulano valori urbani adattati ai tempi del transito veloce, mentre caselli di ingresso possono diventare sconcertanti luoghi di incontro per una società deterritorializzata e ubiquitaria. E i corridoi territoriali di transito veloce, utilizzati sempre più intensamente dagli abitanti della città diffusa, esercitano effetti dirimpenti sul paesaggio, ridotto progressivamente ad una scena di fondo da consumare velocemente come tante altre immagini offerte dalla civiltà contemporanea».

Alberto Clementi,
(in "Infrastrutture e piani urbanistici" 1996)

«Da sempre le reti viarie e ferroviarie hanno esercitato un ruolo decisivo nella strutturazione delle città, orientandone direttrici di crescita e modi di funzionamento. Oggi tuttavia assistiamo a qualcosa di diverso: le reti, contribuendo attivamente alla diffusione dei territori urbani, non solo agiscono nella ridefinizione degli spazi di vita dei loro abitanti e nella riarticolazione dei rapporti tra urbanizzazione intensive ed estensive. Di più, tendono a configurare se stesse come nuovi luoghi urbani, dando forma a inediti paesaggi e concentrazioni funzionali cui sembra ancora sfuggire a molti osservatori il potenziale innovativo latente».

Alberto Clementi,
(in "Infrastrutture e piani urbanistici" 1996)

dell'interesse pubblico, si consolidano come veri e propri spazi di relazione tra città e territorio. Molte di queste attrezzature, tra l'altro, diventano punti di riferimento ed esse stesse nuove centralità, nelle periferie dove si insediano, caratterizzando una duplice modalità di utilizzazione tra il livello territoriale della grande rete di connessioni e quello più prettamente locale che interagisce con le comunità di appartenenza.



La New York "moderna", 1920

b.4 La città sulla città, l'interfaccia nodale dei sistemi di connessione

L'originario impalcato infrastrutturale quindi, muta progressivamente la sua portata rispetto ai luoghi serviti trasformandosi «da strumento di collegamento tra poli tendenzialmente distanti a struttura di connessione, integrata nelle aree urbanizzate che attraversa, il cui nuovo ruolo richiede significativi interventi di riorganizzazione funzionale»⁶.

All'interno di questi nuovi meccanismi di trasformazione e di nuovo uso del territorio urbanizzato, acquistano notevole interesse quei punti dove si interfacciano le diverse modalità di consumo della metropoli, dove il grande sistema delle interconnessioni incontra le singole realtà locali. Questi nodi di scambio costituiscono non tanto e non solo il sistema di collegamento ai vari contesti urbani, quanto le nuove porte di accesso ad un territorio più ampio che copre l'intera regione newyorkese. Così i vari ponti o tunnel che separano l'Hudson e l'East River si configurano sia come elementi fondamentali di diffusione della città nella periferia sia come nodi di connessione di una rete che attraversa un territorio al di là degli stessi confini

«La autostrada che attraversa aree densamente urbanizzate punta, con un processo simile a quello subito dal trasporto ferroviario, a servire due tipi di utenza, quella locale e quella di lunga percorrenza. Si verificano così interessanti effetti sinergici che danno luogo a nuove funzioni utilizzate in modo misto: non più l'autogrill per chi è in viaggio, ma il fast food utilizzato anche dagli abitanti del quartiere, il supermercato, la galleria commerciale, i servizi di assistenza alle auto, i parcheggi di interscambio per l'attività di "park-and-ride" per i pendolari. Questa è ad esempio un'attività fino a ieri quasi abusivamente collocata fuori dalle stazioni di pedaggio delle autostrade ed oggi potenzialmente organizzata come nuovo luogo metropolitano dove accostare oltre alle funzioni di interscambio con taxi, minibus, metropolitane, anche funzioni per la fruizione culturale e del tempo libero.

Alessandro Balducci,
(in "Infrastrutture e piani urbanistici" 1996)

Svincolo urbano in una città americana



regionali. Allo stesso modo i grandi centri di distribuzione dei collegamenti pubblici (le stazioni ad esempio) sia interni all'area metropolitana che esterni, concentrano tutte le possibilità di scambio tra le diverse mobilità - anche quella di tipo privata - per facilitare le diverse modalità e le differenti velocità d'uso degli spazi attraversati. «La complessità dell'interconnessione cresce ancora se ne estendiamo il significato alla connessione puntuale tra le *reti tecniche* e quelle *sociali-funzionali*, 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 connessione puntuale, con catene di distribuzione commerciale (shopping mall e simili), di alberghi, di itinerari turistici, centri fieristici, ecc»⁷.

Mano a mano che queste nuove strutture si sviluppano quindi si attrezzano nel tempo anche tutta una serie di servizi intorno ad esse, realizzando una nuova dimensione della distanza che è confortata anche dal piacere della sosta o dalla necessità di alcuni servizi di natura tecnica o dall'attrazione caratterizzata dalla localizzazione sul percorso di attività di interesse generale e collettivo. Ed è proprio in questi punti di nuovo sviluppo per la produzione di servizi vari che si concentrano anche e soprattutto le connessioni con gli ambiti territoriali locali. Allo svilupparsi della nuova rete infrastrutturale si associa dunque molto spesso una modificazione degli insediamenti attraversati che a partire dai nodi di interconnessione tra le diverse reti (locale e globale) generano un fenomeno che in parte si autoalimenta creando gradi di complessificazione tra i vari meccanismi di attrazione, molto elevati.

Tutto il sistema infrastrutturale sviluppatosi a partire dagli anni '20, attraverso l'opera, prima di Robert Moses e poi di alcune

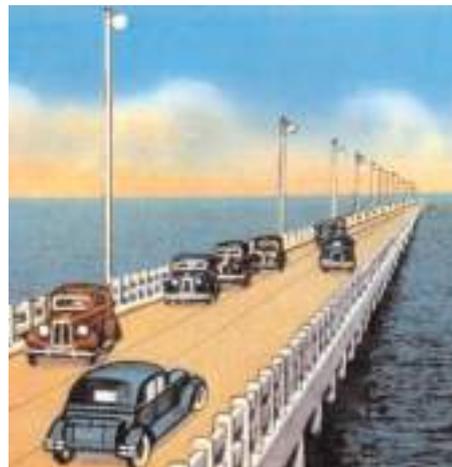
Foto aerea e particolare dell'ingresso al Lincon Tunnel dal New Jersey



compagnie private per finire alla realizzazione dell'ultimo tunnel sotto l'East River, ha in qualche modo creato, nell'intera regione newyorkese, una complessa rete di interfaccia tra mobilità e relazioni territoriali tale da innescare anche nuovi meccanismi insediativi intorno ad essa. Questo tipo di connessioni infatti producono un impatto urbanistico direttamente proporzionale alla complessità di relazioni tra collegamenti regionali e dimensione locale «questa può svolgere un ruolo primario, autonomo e molto originale, nei processi di strutturazione territoriale degli insediamenti, fino a produrre nuove forme dell'urbano, che le semplici connessioni infrastrutturali (collegamenti tra due o più nodi) non sarebbero in grado di generare»⁸.

Si spiegano così le ragioni per cui lo sviluppo controllato delle reti di trasporto a New York, assumono un valore di straordinaria importanza rispetto al governo del territorio. «La modernità nella pianificazione urbana richiedeva che si prendessero le parti delle reti di trasporto e delle funzioni che ne dipendevano e le si rendessero dominanti. Il che avrebbe fatto della città un mero sfondo a qualche fine più grande, apparentemente oltre i suoi stessi confini e che, probabilmente, andava cercato nell'immagine di verdi pascoli e foreste mai scomparse dalla coscienza americana quale condizione ideale della terra. Gli obiettivi che tale tipo di pianificazione stava cercando di rimettere al primo posto quale *American way* erano l'individualismo e la privacy. Strumenti di questo nuovo programma erano naturalmente, i ponti, i tunnel e le strade che avrebbero liberato gli abitanti di Manhattan dalla loro isola-prigione offrendo loro, prima per lo svago e poi per viverci, le coste aperte e pulite di Long Island.»⁹

Europa/America copertina del catalogo della Biennale di Venezia, 1976

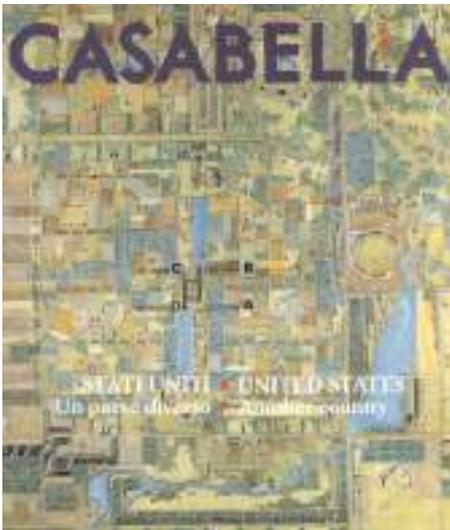


Tutto questo conduce ad alcune riflessioni conclusive tra due maniere diverse di trasformare il territorio quella europea da una parte e quella americana dall'altra «Più composita ed eterogenea la prima, legata costituzionalmente alla realtà delle preesistenze storiche urbane e alla complessa ricomposizione di storia, invenzione, e memoria; più libera ed omogenea la seconda, abituata per necessità alla risoluzione quantitativa e tecnica dei problemi in contesti spazialmente meno vincolati»¹⁰. Sottoponendo entrambe le realtà all'analisi degli ultimi cambiamenti sopraggiunti con la modernità è molto più facile rilevare elementi di apparente omogeneità che non individuare sostanziali differenze appartenenti a ragioni strutturalmente e culturalmente diametrali. In particolare è possibile misurare la distanza che separa i due sistemi di crescita proprio se si osserva con attenzione le diversità generate dallo sviluppo dei *sistemi infrastrutturali*.

«Prima e sostanziale condizione di enorme differenza tra i due continenti è lo "spazio" ... l'Europa ha una superficie che è circa la metà di quella degli Stati Uniti a fronte di una popolazione quasi doppia e quindi una densità territoriale quadrupla. Dietro queste cifre, di per loro già impressionanti, sono celate profonde differenze che non investono soltanto aspetti economico-sociali ma anche fortissime radici culturali e, oserei dire, genetiche. È infatti la strada e non la città, nel continente le cui vastissime aree centrali sono rimaste a lungo quasi disabitate, l'elemento primario della colonizzazione del territorio. Sono le vie via più numerose aree di servizio all'infrastruttura a punteggiare un territorio praticamente inesplorato, disegnando a mano a mano zone d'incontro e di scambio e facendo sorgere nuovi, vasti luoghi che hanno come temenos fondativo una pompa di benzina.

Aldo Aymonino,
(in "Paesaggi ibridi" 1997)

Copertina del numero monografico di Casabella sugli Stati Uniti, 1992



A partire dalla considerazione che quello europeo è un paesaggio fortemente segnato dalle strutture storiche stratificate sul territorio a differenza di quello americano molto più caratterizzato da una evoluzione di tipo unitaria del consumo delle risorse in genere (determinato in particolar modo dalla *infrastrutturazione diffusa*, la Lincoln Highway di 5400 chilometri è del 1916), è possibile individuare una prima sostanziale differenza nel ruolo diverso assunto dall'infrastruttura. Mentre negli Stati Uniti in effetti l'infrastruttura ha storicamente avuto il compito di regolare le dinamiche insediative nell'uso del territorio, in Europa si è sovrapposta ad una struttura esistente e anche saldamente consolidata. Sostanzialmente quindi il ruolo

della nuova rete di comunicazioni ha generato meccanismi diversi nei due casi determinando un carattere di tipo *fondativo* laddove si sovrapponeva ad un territorio incondizionato (se non negli elementi naturali) ed un tipo *vincolativo* invece a contatto con la stratificazione esistente, assumendo complessità di interazioni diverse in relazione ai luoghi attraversati.

Al modello consolidato del paesaggio europeo si sovrappone un nuovo sistema di infrastrutture di matrice americana che riversa, nel nostro continente, caratteri ed esiti diversi da quelli prodotti nei suoi territori di origine.

È possibile estendere queste considerazioni anche alle diverse ragioni di crescita delle città le quali, per esempio, negli USA, si sviluppano senza il condizionamento di insediamenti preesistenti (dove questi sono presenti vengono del tutto ignorati per il loro scarso radicamento storico) conservando un carattere di maggiore omogeneità che non è possibile riscontrare nei grandi centri europei.

Queste semplici constatazioni debbono farci riflettere sul diverso peso che i *luoghi dello scambio* e dell'*interconnessione*, tra territori consolidati ed infrastrutturazione contemporanea, assumono in realtà così diverse tra loro. Nella dimensione europea infatti questi luoghi giocano un ruolo fondamentale nel distribuire le modalità diverse di consumo del territorio determinate da un contesto denso di *usi a più velocità* legate a sistemi locali e globali spesso compresenti, a differenza della estensione americana dove l'interconnessione assume sempre più un carattere di tipo lineare quasi coincidente con la stessa distanza dello spostamento sul territorio (spesso in questi casi il luogo si dissolve nell'intera percorrenza).

Paradossalmente però a distinzioni così evidenti di eventi



Queens Boulevard, New York 1975

Beverly Hills, l'incrocio di Wilshire Boulevard, 1982



apparentemente diversi tra loro corrisponde una uniformità di caratteri distintivi sotto il profilo del lessico formale. Dalla estensione di Los Angeles alla *metropoli lineare adriatica* le forme espresse dall'assenza dell'architettura in questi luoghi non strutturati risultano essere incredibilmente le stesse. «Negli ultimi decenni è cresciuto molto il numero dei luoghi pubblici non strutturati, talvolta di proprietà privata, in cui la gente che dipende dall'automobile può formare gruppi ad hoc. Lo *strip* ne è un chiaro esempio. Parcheggi vuoti o parzialmente vuoti, particolarmente i più grandi, sono per molti versi spazi pubblici non strutturati ideali per i rapporti spontanei tra gruppi temporanei di persone. La loro uniformità, il fatto che siano aperti, la totale assenza di controlli comportamentali li rendono assai attraenti. Sono perfettamente accessibili e perfettamente indifferenziati, e offrono uno spazio temporaneo per l'esibizione di competenze di vario genere.¹¹»

Per comprendere i meccanismi che regolano estremi così distanti è comunque importante capire quali sono le ragioni per le quali la modificazione del territorio influisce sull'architettura e viceversa quanto l'architettura può incidere sulla formazione dei nuovi paesaggi.

NOTE

* Vittorio Gregotti "USA un paese diverso" Casabella 586-587 - ed. Electa, Milano 1992

¹ J.B.Jackson "Sulla strada: in auto o a piedi " in Casabella 586-587, 1992

² Peter Hall "Le città mondiali" - Il Saggiatore, Milano 1966

³ Peter Hall op.cit.

⁴ Christian Zapatka "la New York costruita da Robert Moses" - in Lotus 89 Electa, Milano 1996

⁵ Christian Zapatka op.cit.

⁶ Alessandro Balducci in "Infrastrutture e piani urbanistici" a cura di Alberto Clementi - Sala edizioni, Pescara 1996

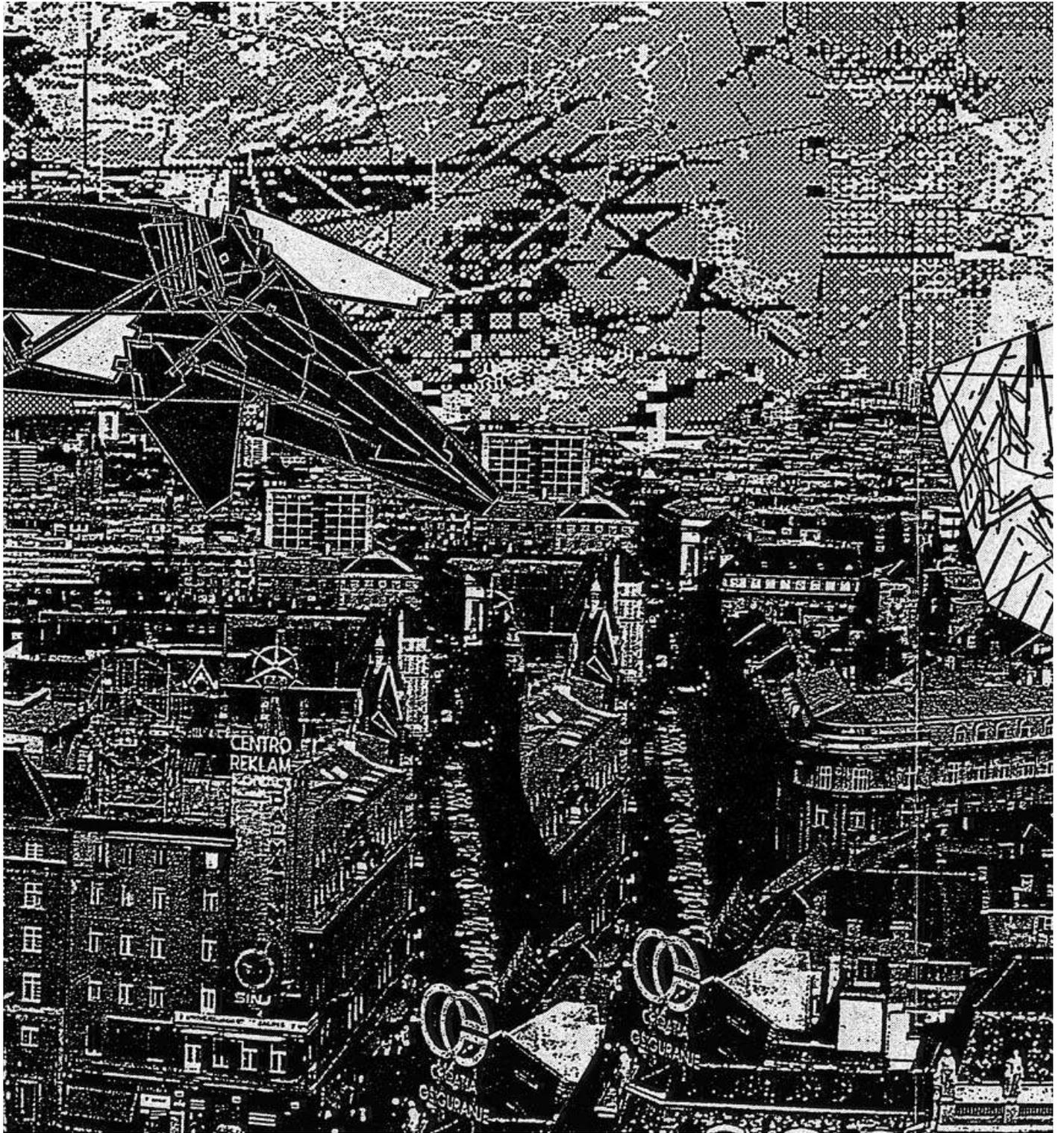
⁷ Giuseppe Dematteis in "Infrastrutture e piani urbanistici" op.cit.

⁸ Giuseppe Dematteis op.cit.

⁹ Christian Zapatka, op. cit.

¹⁰ Franco Raggi in "Europa/America, architetture urbane alternative suburbane" - edizioni La Biennale di Venezia, Venezia 1978

¹¹ J.B.Jackson op.cit.



C. BREVE ANTOLOGIA DI PROGETTI

Coop Himmelbau, "Free Zone Composite", 1991

In un'epoca ben rappresentata dalla contemporanea verità dei caratteri della complessità e delle contraddizioni, le nostre città riflettono altrettanto bene le difficoltà insite nella compresenza di opposti dualismi, combattute come sono tra tradizione ed innovazione tra memoria del passato e volontà del futuro, tra l'omologazione ad un internazionalismo globalizzante e la ricerca di una nuova identità.

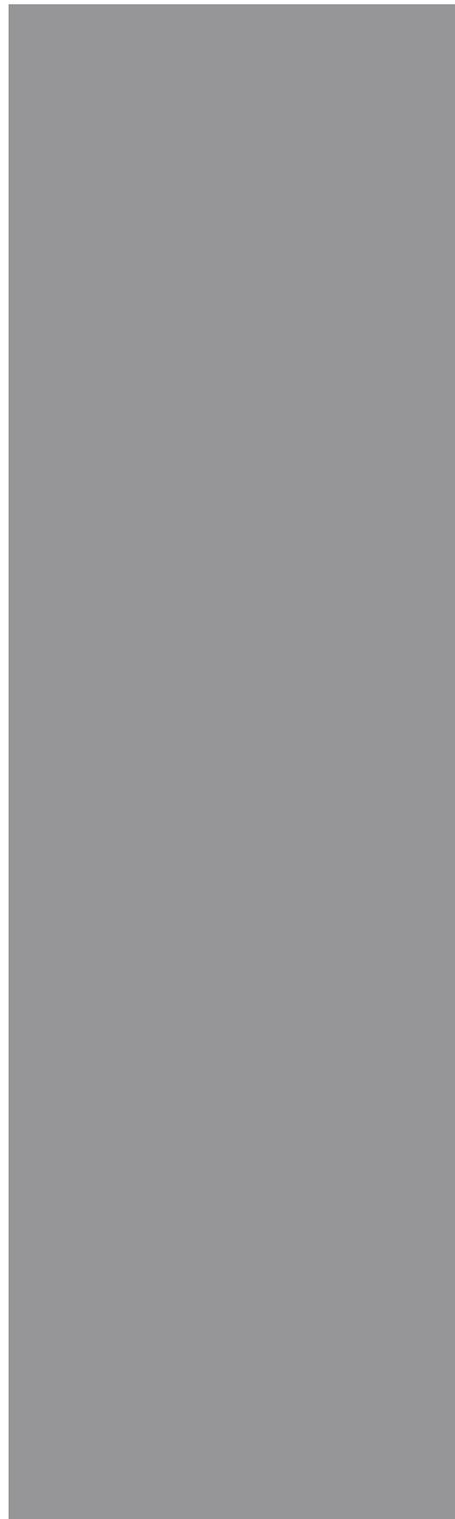
La società di massa e la "dottrina" del consumo hanno favorito una nuova rivoluzione industriale che, dopo essersi appropriata dei valori della precedente, ha prodotto una frattura insanabile tra la velocità degli input messi in campo e la impossibilità della trasformazione ad appropriarsene totalmente.

Le difficoltà di rappresentare i mutamenti della città contemporanea dovuta alla velocità dei cambiamenti in atto ed alla compresenza di un numero eccessivo di variabili in gioco, rappresenta l'evidente constatazione della crisi dei modelli evolutivi della città storica: questa si manifesta attraverso la frammentazione e la modificazione delle sue parti dando vita a fenomeni di nuove centralità e di sfrenato consumo di territorio favoriti soprattutto dallo straordinario sviluppo dei sistemi di comunicazione.

La fitta rete dei sistemi esistenti - emergenze storiche disseminate sul territorio, piccoli centri legati alla tradizione, presenze indelebili della natura - sopravvissuti alla erosione delle modificazioni in atto, costruisce l'occasione di una nuova identificazione per le relazioni tra i tradizionali modelli di crescita e i nuovi caratteri insediativi, costituendo tra l'altro l'unica opportunità di una, seppur aleatoria, individuazione di un dis-ordine possibile. Disordine inteso non tanto come mancanza di criterio nella disposizione di ogni cosa, quanto la costruzione di un nuovo criterio da individuare, di un nuovo ordine, di una complessità consapevole, regolata da un sistema di relazioni appartenenti ad un diverso meccanismo di corrispondenza tra segni e significati delle nuove forme insediative.

Questo spiega la convinzione di quanti ricercano proprio nel caos il senso rinnovato della trasformazione e l'importanza che possono assumere le nuove infrastrutture della comunicazione. Gli spazi aperti, i grandi vuoti lasciati liberi tra i vecchi sistemi di crescita urbana ed i nuovi modelli di consumo del territorio, rappresentano un'altra possibilità di andare ad una riorganizzazione credibile oltre con lo sforzo di conoscere ed usare positivamente le nuove dinamiche come nuove opportunità per il progetto.

c1 il *progetto come misura*

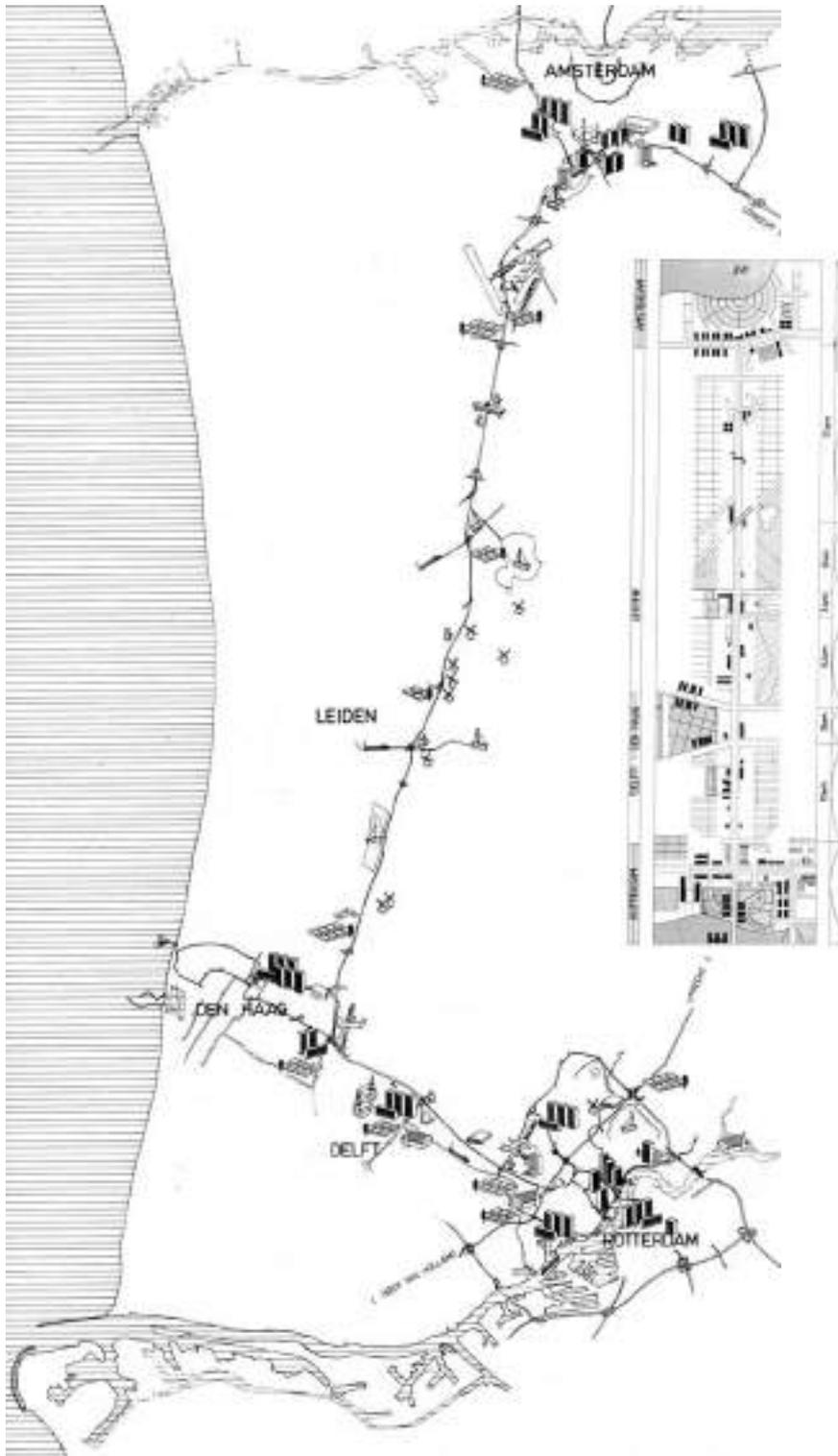


Norman Foster and Associates

progetto del nuovo asse in prosecuzione dell'avenue Jean-Jaures a Nimes

Il progetto è quello che nel 1991 Norman Foster ha ideato per il "grande asse" di Nimes. Sul prolungamento di un'avenue che prende avvio dai famosi giardini della Fontana, Foster traccia una linea di otto Km che attraversa il centro storico, i sobborghi, i quartieri di espansioni recenti e infine l'aperta campagna, al di là delle autostrade. Lungo tale linea si succedono varie sequenze; gli obiettivi del progetto comprendono il miglioramento del contesto urbano più antico, la strutturazione di quartieri recenti e futuri, e infine al passaggio attraverso un parco di nuovo tipo, che prevede l'integrazione di attività agricole salvaguardate e di attrezzature di svago. Questo progetto di un "grande asse" si propone di contrastare la dispersione di una miriade di operazioni irrimediabilmente destinate ad aggravare il frazionamento del territorio. Ed è indicativo dell'attuale tendenza ad allargare il discorso urbanistico e di formazione del paesaggio anche della campagna, quella campagna che costituisce l'orizzonte della città.





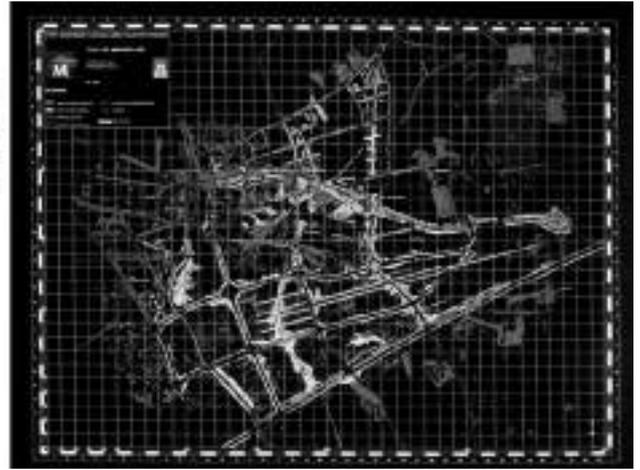
Municipalità di Amsterdam, Den Haag, Delft e Rotterdam
 Regione metropolitana della Randstad

Nella regione metropolitana della Randstad in Olanda, un fenomeno di accelerato sviluppo segna il ritmo della trasformazione delle periferie che si dilatano intorno alle città di Amsterdam, L'Aia Den Haag, Delft e Rotterdam. La maggiorparte delle realizzazioni, di respiro metropolitano, si dislocano lungo un'asse di collegamento che unisce le singole aree urbane, restituendo ad ogni città una duplice identità di appartenenza in cui trovano espressione da una parte la specificità di ogni singolo centro urbano e dall'altra la opportunità di usufruire delle attrezzature, dei servizi e del commercio dislocati lungo l'infrastruttura periferica. Sulla scorta di un unico progetto della Randstad, si misurano i vari progettisti invitati a fornire indicazioni per gli interventi lungo l'asse di collegamento, che diventa, in questo caso elemento di misura del territorio e spazio di relazione per le attività che lungo il suo percorso vi si svolgono. È sufficiente recarsi in automobile da Amsterdam a L'Aia e a Rotterdam per rendersi conto di come stiano fondendosi queste identità, di come si vadano riducendo le distanze di come il ristorante autogrill Ricks stia per diventare un luogo di sosta per l'intera Randstad e di come l'aeroporto di Schiphol sia ormai divenuto l'aeroporto di Amsterdam, de L'Aia, di Rotterdam e di tutti gli altri centri della regione, di come infine il sistema di connessioni tra questi luoghi sia diventato un'unico nuovo grande spazio di relazioni tra città e transiti.

Michel Desvigne e Christine Dalnoky

progetto per la sistemazione di avenue Mendés-France, Montpellier

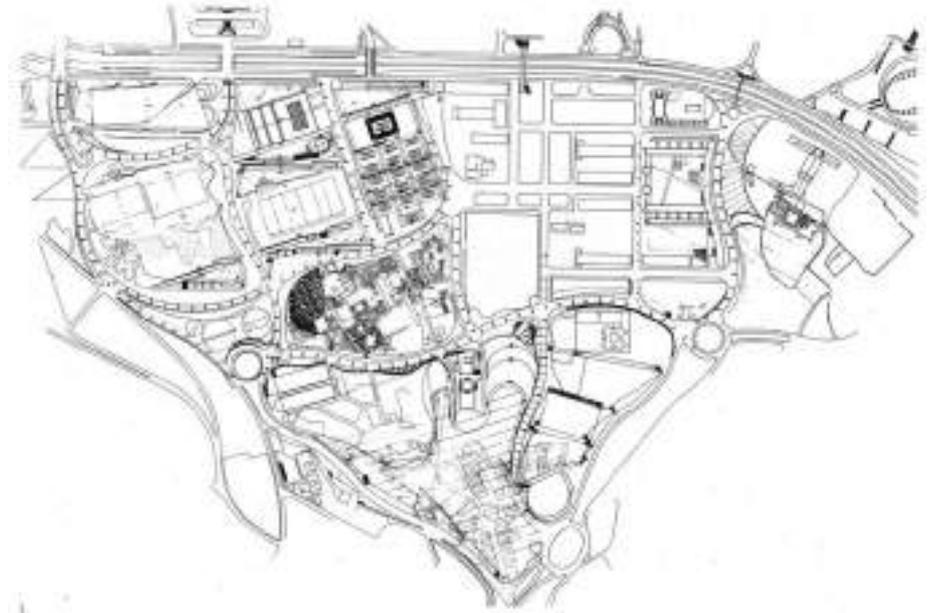
Il progetto sull'avenue Mendés-France costruisce un rinnovato rapporto tra la città e il suo territorio, segnando la strada nel paesaggio in modo da offrirne un'immagine esteticamente qualificata. Provenendo dalla Camargue, dal sud-est di Montpellier, attraversa prima lo spazio rarefatto delle zone periurbane per giungere a quello denso della cittadina mediterranea passando tra le nuove aree di recente insediate. Il trattamento paesaggistico della nuova strada rispetta e qualifica questa sequenza. La strada appare così come un segno chiaro e riconoscibile nella estesa morfologia urbana e nel paesaggio di Montpellier: una striscia verde nella forma di un vero e proprio parco boschivo che partendo dal mare, si introduce nella città attraverso gli stagni e la pineta. Secondo le regole della costruzione del paesaggio naturale degli alberi di questo bosco vengono raggruppati e disposti in modo da inquadrare scenograficamente alcuni punti salienti del contesto incontrati lungo il percorso.



Eduard Brù

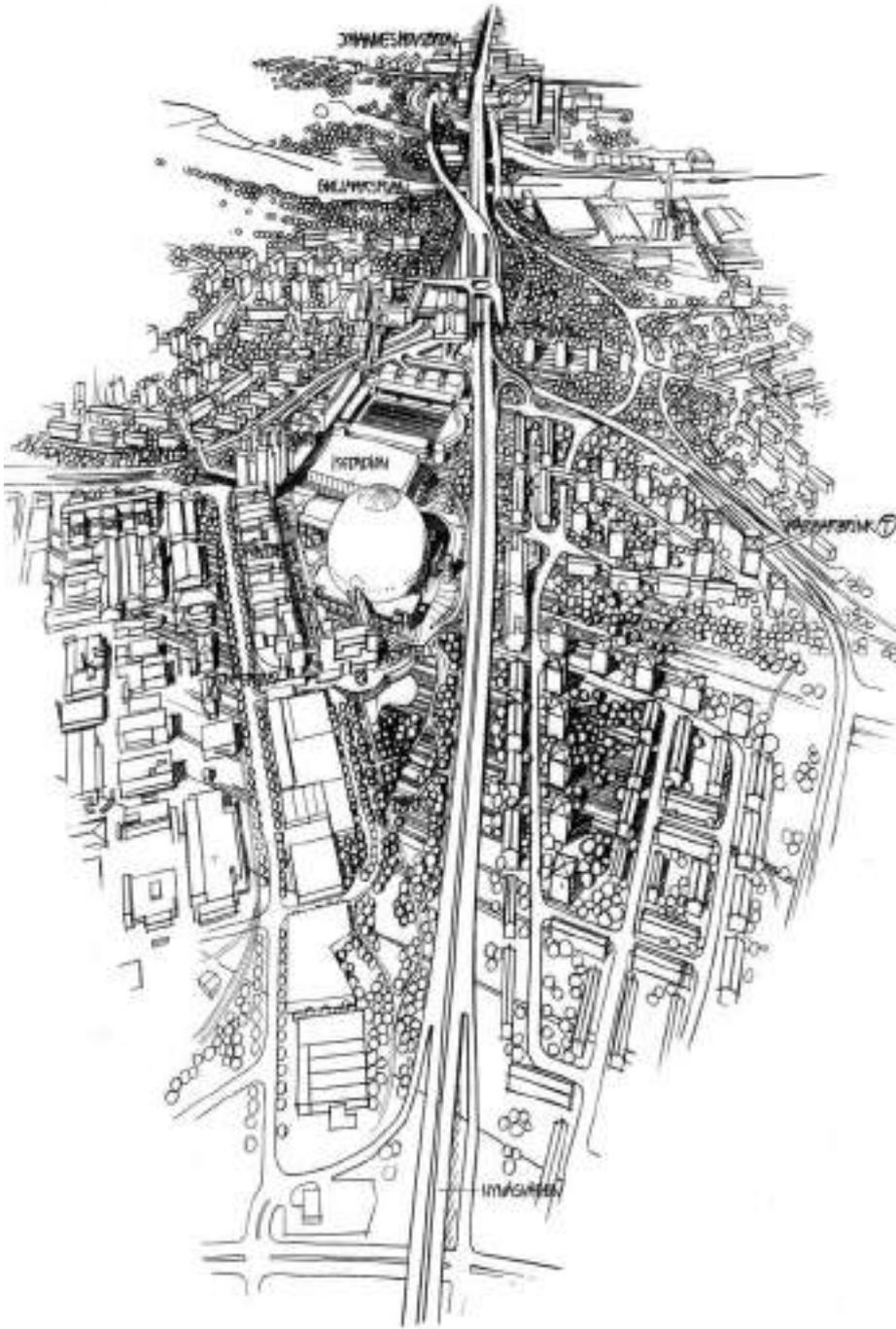
parque del Vall d'Hebron, Barcellona

Il progetto delle quattro aree olimpiche di Barcellona assegna al Vall d'Hebron un primato compito focale con la duplice funzione di parco urbano e area per impianti sportivi; e in una zona molto felice paesisticamente fra il margine della città e la catena montuosa prelitoreale, altamente accessibile inoltre dal territorio e dal centro urbano. Il progetto interpreta questa felice congiuntura in base a tre principi: il rispetto della topografia del luogo, la trasparenza del processo progettuale e la definizione di un giusto rapporto di scala che leghi la dimensione territoriale ai singoli interventi. Su questa base sono state stabilite le linee ordinatrici principali della composizione: le direttrici che assumono le giaciture topografiche del campo, l'impianto che struttura l'area sportiva secondo le prestazioni olimpiche, e gli elementi che raccordano i due sistemi. Ne deriva una sequenza di piattaforme degradanti verso la città dove si alternano i giardini e le attrezzature per le attività sportive componendo un insieme in cui il dislivello tra i suoli produce intervalli abitabili semisotterranei ben definiti.



Municipalità di Stoccolma

progetto per il centro polisportivo di Prins Bertil Arena



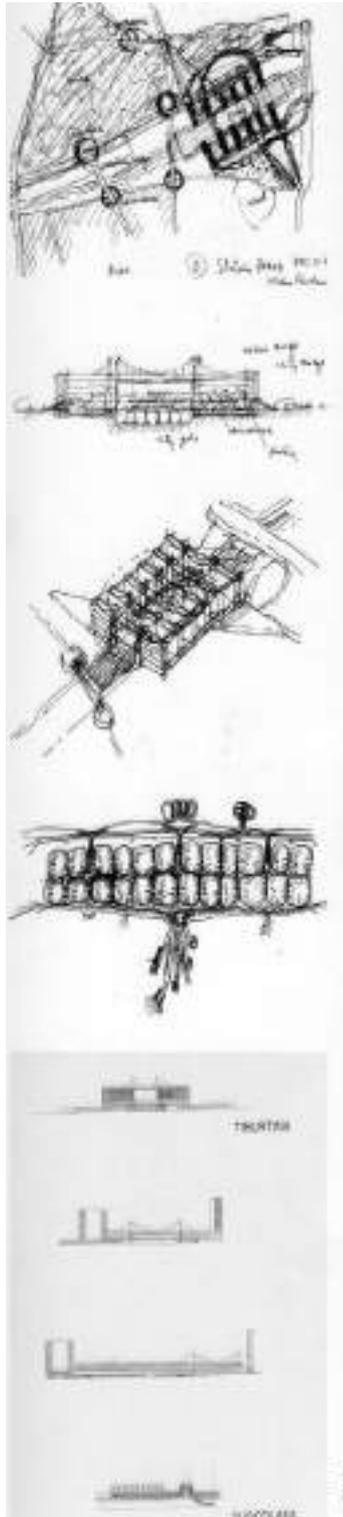
La pianificazione regionale delle infrastrutture e degli ambienti residenziali è senza dubbio di estrema importanza per la futura struttura economica e sociale della regione. I rischi di squilibri possono essere affrontati con operazioni ben coordinate che migliorino le infrastrutture, l'accessibilità e gli incentivi agli investimenti.

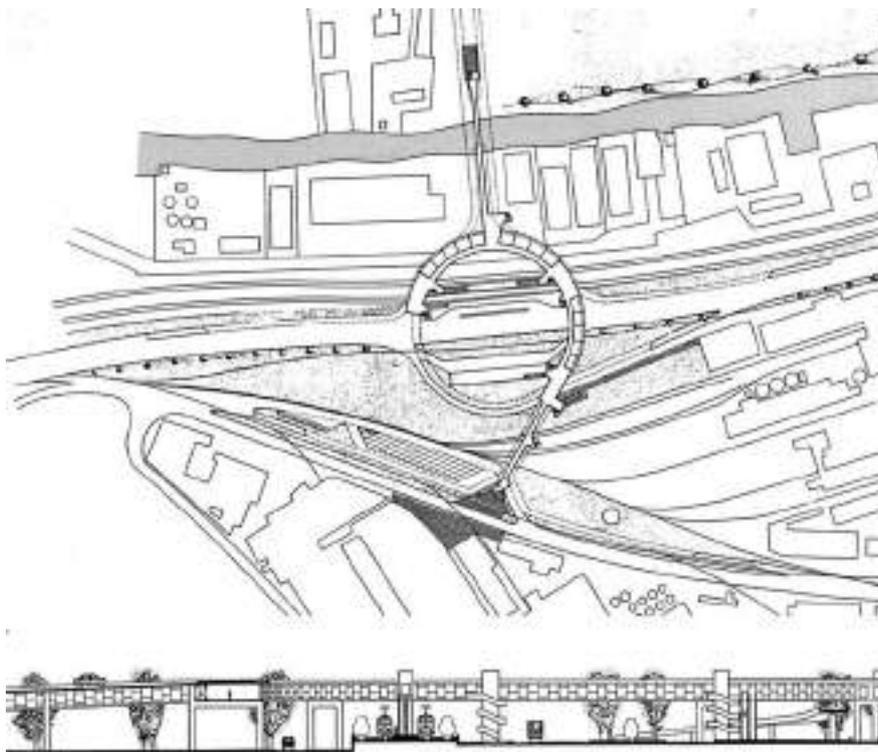
L'ubicazione delle imprese sembra non avere più grande importanza. Sembra invece che le scelte di insediamenti all'interno della regione da parte delle famiglie vengano fatte a seconda delle possibilità di accedere da casa a scuola, ai servizi, alle infrastrutture culturali e alle attività ricreative nell'ambiente circostante. Le imprese sembrano voler adottare le loro scelte di ubicazione alla presenza e alle offerte di lavoratori qualificati. Gli investimenti nelle infrastrutture vengono fatti per lo più dalle autorità pubbliche, il che dà una solida base per i negoziati con chi dispone di capitali e vuole investirli in attività edilizie; L'interdipendenza reciproca tra chi ha potere decisionale nelle diverse regioni viene usata sistematicamente e consapevolmente nel sistema di pianificazione delle economie miste. L'interferenza da parte delle autorità pubbliche nei processi di pianificazione statale è tutelata dalla legge. I grandi progetti che stanno cambiando il volto di Stoccolma risultano tutti da negoziati tra la città, i finanziari e le imprese edili circa gli scambi di terreni, i diritti, i servizi e gli obblighi a lungo termine. Come sempre la questione dipende da chi possiede il terreno, quanto vale, chi vuole edificare e chi ha la possibilità di costruire. Per quanto riguarda tali trattative, la città di Stoccolma ha il vantaggio di possedere gran parte del suolo e di avere sia l'autorità che a competenza per coordinare nel tempo i vari investimenti pubblici e privati. Questa è l'essenza della pianificazione oggi.

Kisho Kurokawa

progetto per Roma 2000

Questo progetto punta soprattutto sul grande complesso della stazione passante, articolando nel suo intorno le previste funzioni direzionali. La zona della stazione Tiburtina è stata divisa in quattro grandi aree. La prima, che collega la zona con via dei Monti Tiburtini, si svilupperà sostanzialmente come parco urbano con percorsi pedonali che si snodano attraverso aree destinate all'intrattenimento e alla cultura. La seconda, che si espande da via dei Monti Tiburtini fino a un nuovo ponte lungo 340 m, che nasce come prolungamento del percorso radiale del Nomentano, è anch'essa prevista come un parco urbano ed è quindi simile alla prima ma con in più alcuni luoghi destinati al terziario. La terza è interposta tra il ponte precedentemente descritto e un altro, a sud, lungo circa 240 m, e include un importante patrimonio architettonico monumentale. La quarta comprende una parte della stazione Tiburtina e otto grandi edifici a ponte. La stazione Tiburtina è una grande struttura, un ponte lanciato sul piano dei binari che permette il passaggio pedonale nelle direzioni est-ovest e accoglie un grande parcheggio con oltre un migliaio di posti auto. La stazione Tuscolana è invece come un fiume che scorre tra due boulevard pedonali, a loro volta compresi tra due "sponde" edilizie dove sono alloggiati uffici, parcheggi e due sopraelevate poste sulle coperture a un'altezza di 14 m.



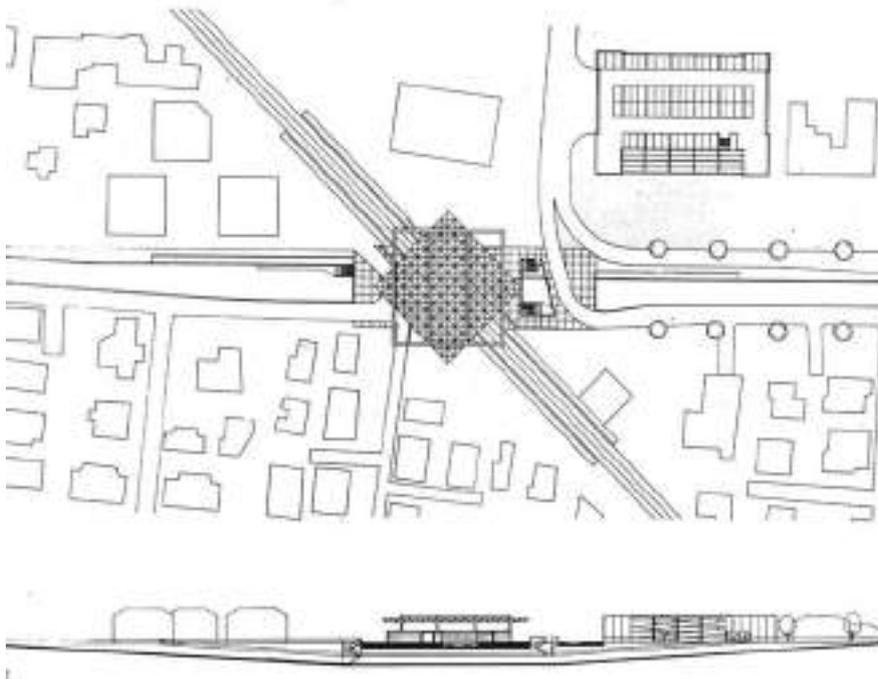


Il disegno dell'infrastruttura tra Mestre e Venezia

studi territoriali di M.Monego, D.Pini, N.Ventura

Marghera

L'intorno urbano si presenta con le grandi cubature fortemente caratterizzate dalla Zona Industriale di Marghera da un lato dell'asse stradale e ferroviario che porta a Venezia e con un sistema molto più incerto di capannoni dall'altro lato; più oltre l'area verde di Forte Marghera e in lontananza, le barene e la laguna. Problemi di collegamento tra i due lati e di confluenza sull'asse Venezia-Mestre portando a privilegiare un'impostazione infrastrutturale che per altro trova spazi ed esprime direzioni in un contesto così "speciale". Un nuovo raccordo urbano si stacca da via Forte Marghera, definisce il limite tra il costruito e il possibile parco, intercetta via Torino, assorbe i flussi di scambio con una rotatoria aerea e sbarca a Marghera. Lo scavalcamento dell'asse infrastrutturale genera la stazione: all'interno della struttura portante è ricavato lo spazio di un percorso attrezzato con negozi e servizi che consente agli addetti delle industrie di portarsi verso gli autobus e la ferrovia in un ambiente riprodotto con modelli urbani.



Terraglio

Via del Terraglio distingue un tessuto edilizio tradizionale a maglie varie strette dalla fascia che porta verso la tangenziale, dove negli ultimi anni si sono insediate grandi attrezzature di servizio. Il sottopasso ferroviario di recente attivazione viene integrato con elementi verticali per consentire l'interscambio bus-ferrovia e alla quota città attrezzato con una superficie pavimentata coperta con una struttura reticolare. Si tratta quindi di uno spazio aperto al quale la combinazione di due quadrati (quello della struttura portante rispetta la direzione della strada, quello della copertura rispetta la direzione della ferrovia) conferisce il carattere di segno riconoscibile, una sorta di fulcro rispetto alla disarticolazione del contesto. A lato, è previsto un parcheggio, la cui giacitura ripropone la fascia di verde dei giardini che caratterizzavano i bordi del Terraglio.

OMA, Rem Koolhaas

Bijlmermeer/Amsterdam, modificazione delle reti

Il progetto si realizza attraverso diverse fasi di intervento

- I centri commerciali più piccoli lungo le strade vengono demoliti, e ricostruiti attorno a piazze lastricate; così la strada non viene usata dai pedoni come fosse un triste porticato, ma come tetto ad una struttura effettivamente costruita.

- I parcheggi lungo le strade vengono demoliti; così attraverso rampe, le automobili accedono a dei parcheggi-boulevard a piano terra. Lontano dagli ingressi, questi boulevards assorbono diversi programmi.

- Le aree verdi sono differenziate mediante la concentrazione. Acqua, alberi e cespugli si addensano in un parco, e lasciano così terreno libero per prati e alberi solitari.

- Il viadotto del metrò forma una linea di grandi strutture, legate al mondo del divertimento (piscina stadio per il calcio ecc.)

- Il programma residenziale si arricchisce di nuove tipologie: vengono aggiunte ville urbane e case a patio, mentre all'interno degli isolati esistenti gli appartamenti sono ri-suddivisi.

- La quota del terreno diventa più trasparente grazie alla concentrazione del verde, e allo sventramento dei piani inferiori degli edifici a stecca.

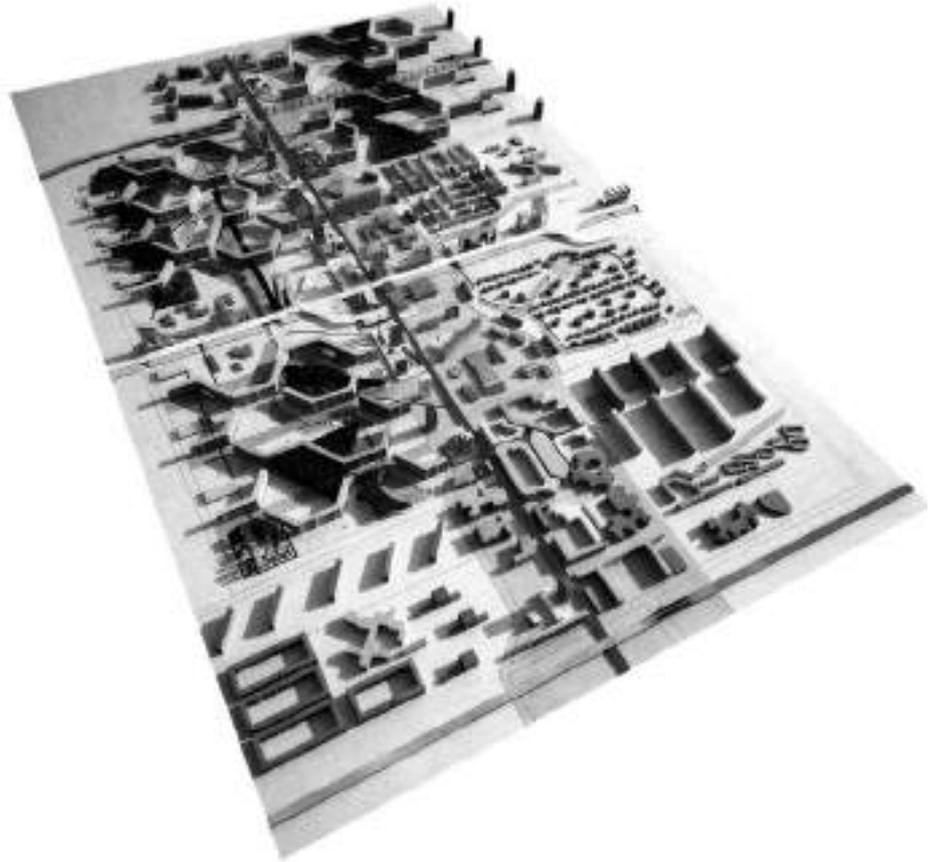
- Il Parco viene costruito con zone alternate di ville e di ville urbane. Il Parco è un anacronismo, vista la gran quantità di verde tra gli edifici a stecca.

- Il Venserpolder, che sta a nord, viene connesso a Bijlmer con una serie di piccoli edifici a stecca.

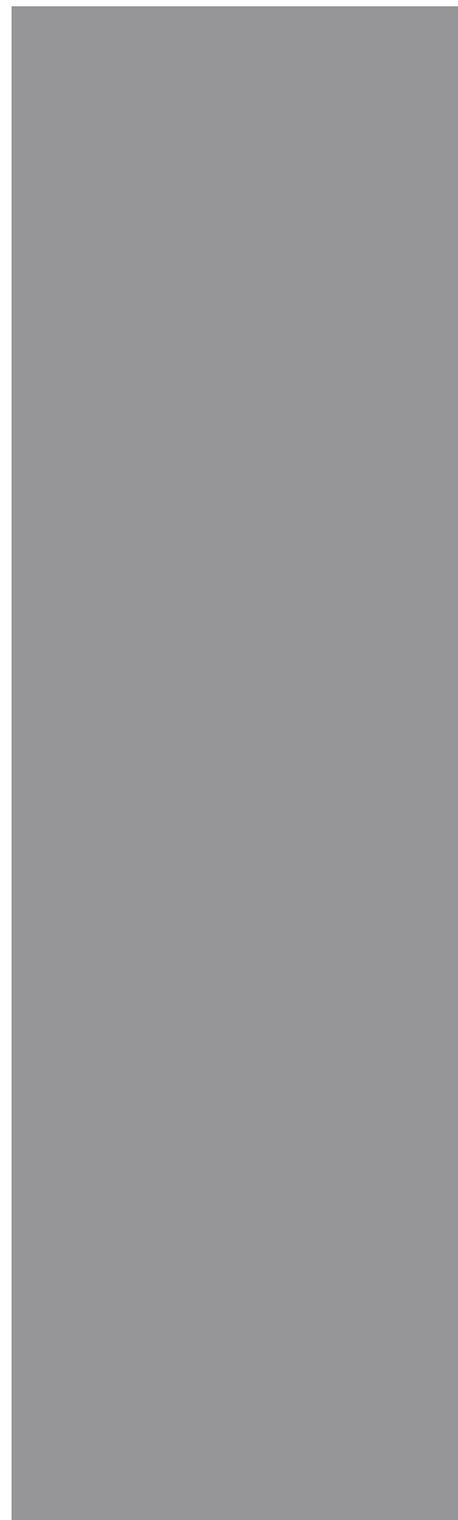
- Lo Strip dell'asse nord-sud viene costruito da una serie di edifici a torre per uffici e industrie specializzate.

- Sul bordo settentrionale dello Strip est-ovest si situano piccole funzioni commerciali, sul lato meridionale funzioni educative e culturali.

- Il sistema stradale viene completato così da formare una griglia che connette i diversi punti di interesse.

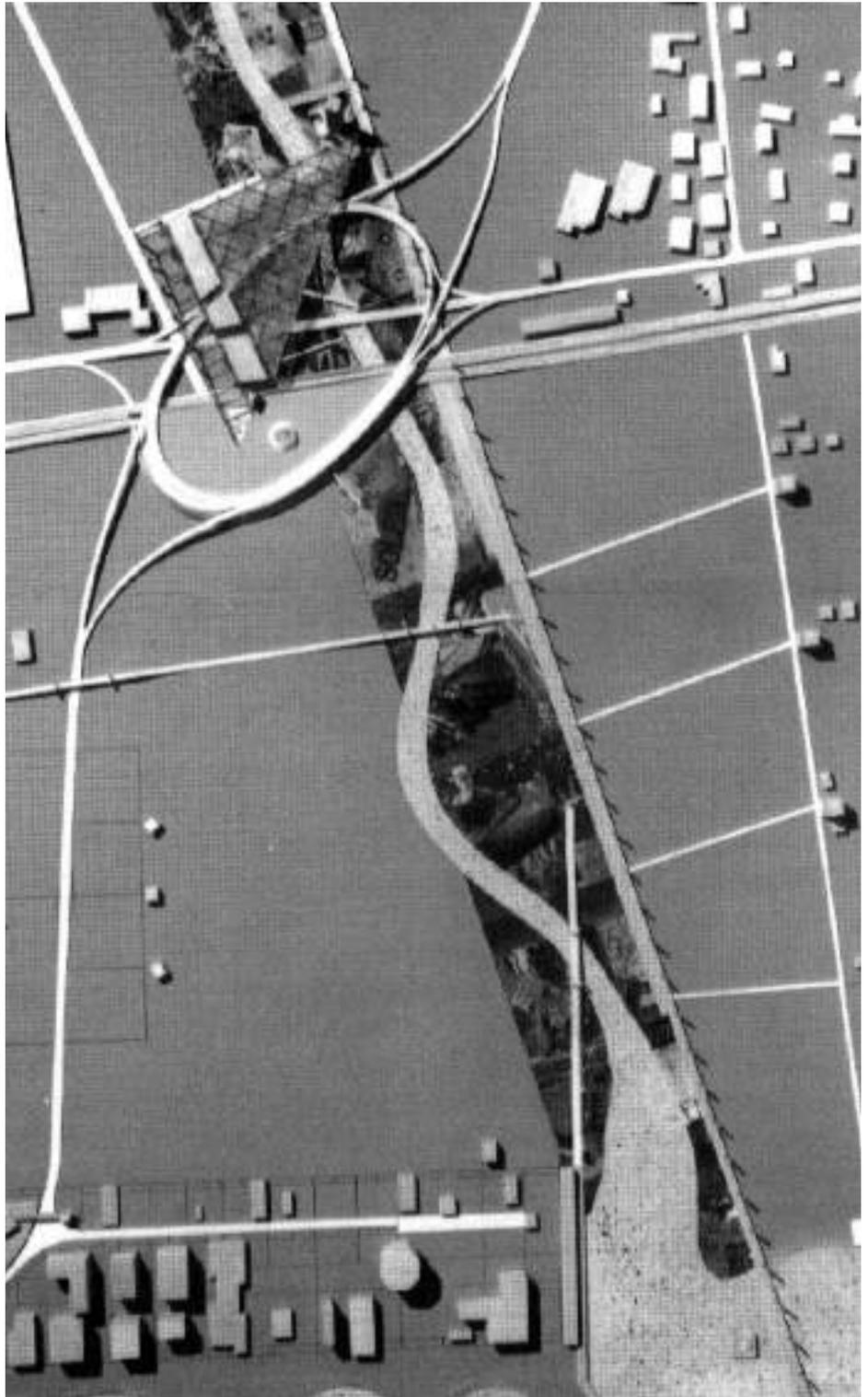


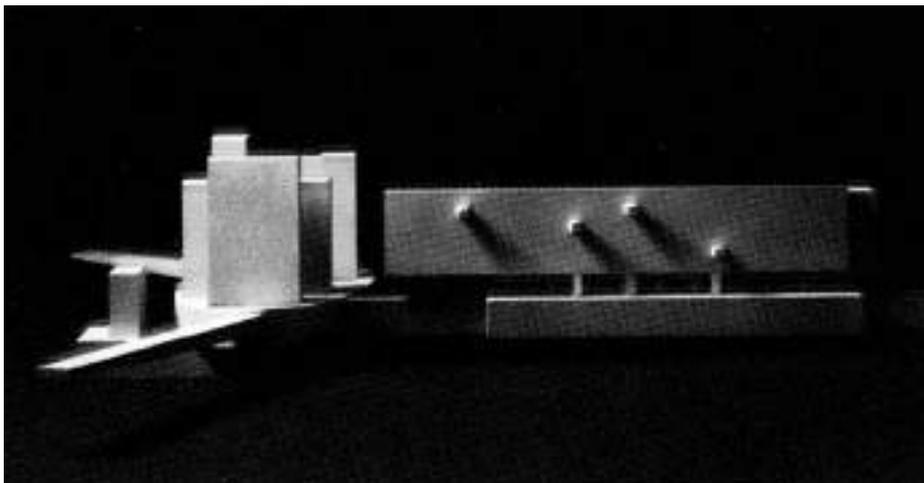
c2. il progetto come figura



A.Carnemolla, P.Desideri, A.Terranova
progetto per uno svincolo autostradale a
Montesilvano

Il progetto per la realizzazione di uno svincolo autostradale nei pressi del parco del Saline si fa carico della risoluzione di più problemi legati ai flussi di traffico concentrati nell'area. Non solo il tema del viadotto quindi, ma quello dei parcheggi, quello della stazione autobus urbani ed extraurbani, quello della piazza urbana, quello della stazione ferroviaria e del suo scambio con la stazione metropolitana, quello dei servizi commerciali, quello del Parco e del fiume Saline: non più un viadotto ma una non-tipologia che a scala territoriale si fa carico di tutti i problemi di interfaccia del trasporto metropolitano. Solo all'interno della trattazione integrata di tutti i temi sopraelencati, dunque, il progetto per il viadotto trova un suo spazio di solubilità formale all'interno del progetto metropolitano.

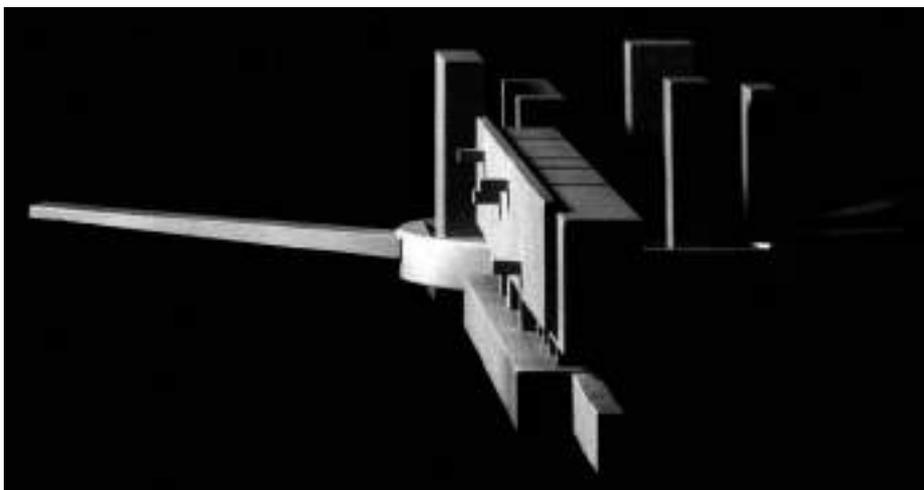
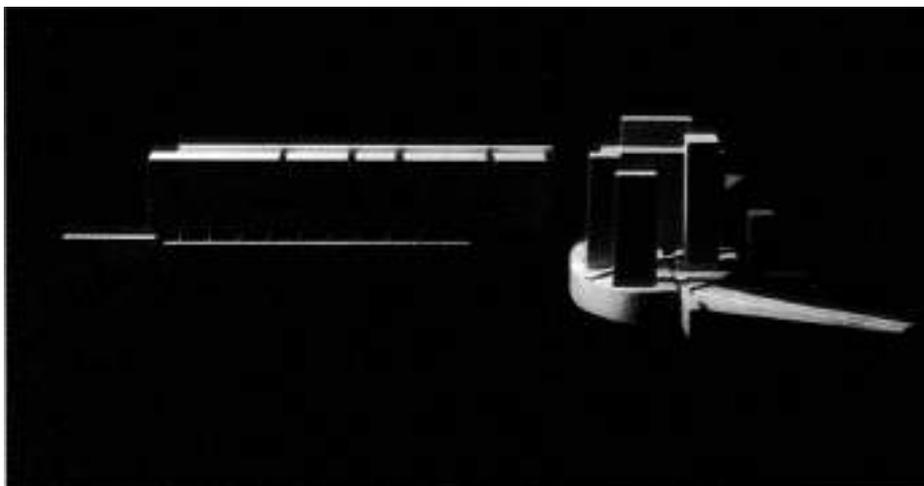




Wiel Arets

progetto per la nuova Accademia d'Arte di Amsterdam

Il progetto proposto da Wiel Arets nel 1990 per la "Nuova Scuola d'Arte" di Amsterdam ben rappresenta le nuove modalità d'intervento tra architettura ed infrastruttura. Il progetto è localizzato nel centro della città su di un'area di particolare interesse urbano per la presenza di un incrocio tra importanti direttrici del traffico cittadino. La soluzione prevede la concretizzazione dei flussi di traffico all'interno di una rotatoria urbana chiusa, sovrapposta all'incrocio in questione: una piastra ellittica sulla quale poggiano a sua volta elementi volumetrici a torre per le funzioni didattiche della scuola. Il traffico veicolare urbano ed il transito pedonale locale e di accesso alla scuola si concentrano all'interno di questo nuovo volume distribuendosi separatamente in flussi diversi che spettacolarizzano al suo interno la circolazione e lo scambio attraverso la restituzione formale dei percorsi che si intersecano alla città come le tessere di un mosaico. Il progetto si presenta come evento scultoreo, monumentale, nel restituire i movimenti della circolazione attraverso le sue forme, qualificando il luogo di intervento e l'intero spazio delle relazioni tra l'attraversamento e le attività didattiche dell'Istituto d'Arte.

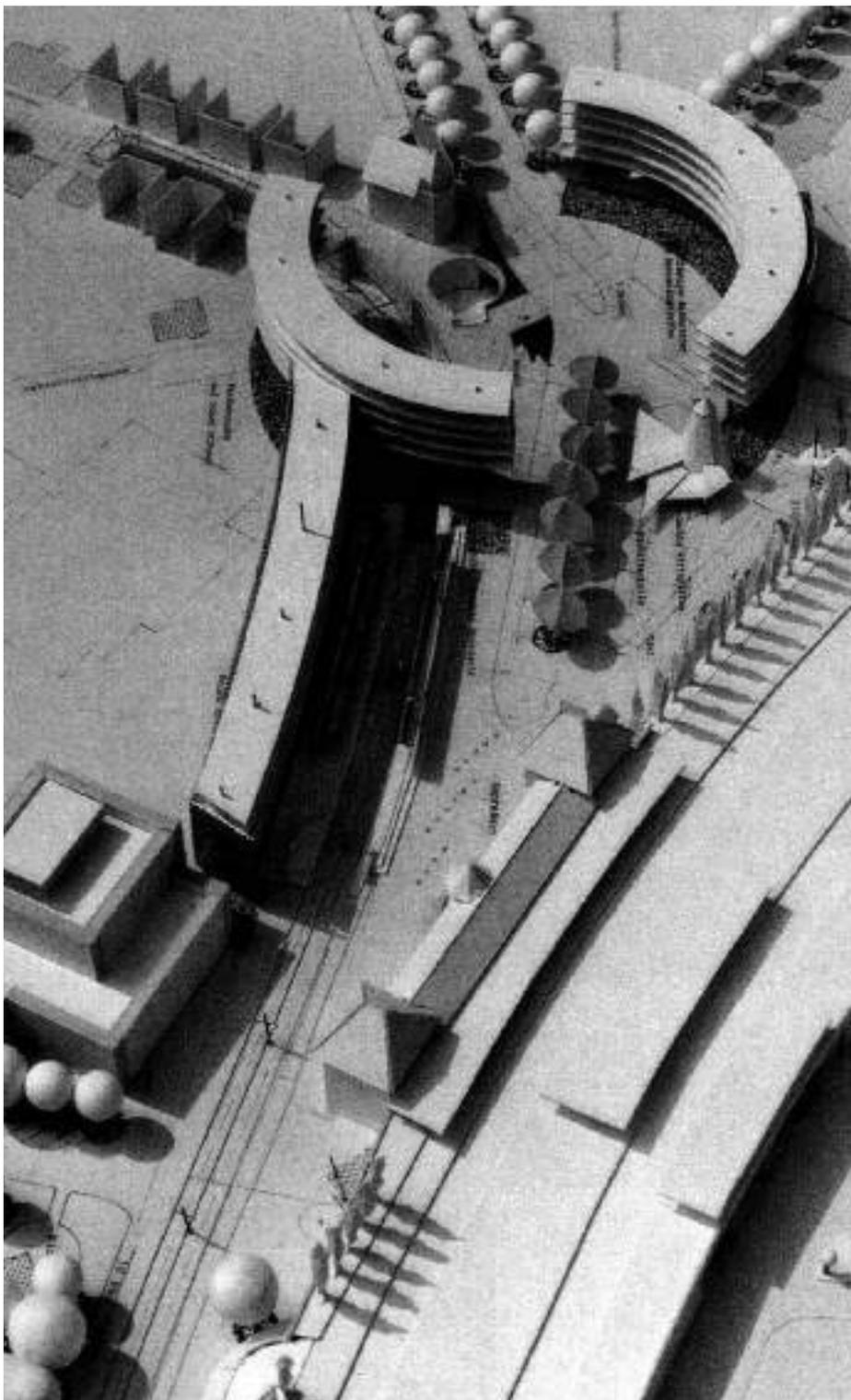


Enric Battle e Joan Roig

Svincolo stradale "La Trinidad", Barcellona

L'incrocio di "La Trinidad" si trova tra un meandro del fiume Besos prosciugatosi quando ne è stato cambiato il corso, e la collinetta dove è situato il quartiere "La Trinidad". L'incrocio raccoglie e organizza il traffico di due autostrade che arrivano a Barcellona, facendo confluire con un anello viabilistico esterno che circonda la città. La complessità dei diversi livelli stradali crea nuovi valori e rapporti topografici tra città e fiume. L'area destinata a diventare parco è stata abbassata, in rapporto sia all'abitato che alle quote stradali che formano l'incrocio. Lo scopo del progetto è risolvere i problemi che nascono da tale situazione: ridefinire i bordi del quartiere, soddisfare un complesso programma di servizi, e trasformare questi servizi in simbolo o espressione di ingresso della città. L'incrocio non è inteso come sommatoria di soluzioni singole, ma come unità dove concorrono più questioni: la vegetazione, l'idraulica, la topografia, i servizi e gli spazi pubblici. Come l'acqua, il vento e le linee elettriche, i diversi elementi che compongono il progetto seguono il letto del fiume. La vegetazione, raggruppata in spesse masse lineari, bilancia la notevole dimensione delle strade. Gli spazi pubblici, i servizi pubblici e le infrastrutture idrauliche formano elementi continui, che attraversano l'intera area di progetto. Entro l'incrocio, diversi usi compongono una nuova topografia. La sezione a gradoni della passeggiata lungo il laghetto contiene diversi servizi. Tra la passeggiata e la strada, c'è un parcheggio per automobili. Altrove, la topografia ha una forma "emisferica", attraversata dalle linee di vegetazione che corrono lungo le banchine del fiume.





Behnisch & Partners
progetto per la Wiener Platz a Feuerbach

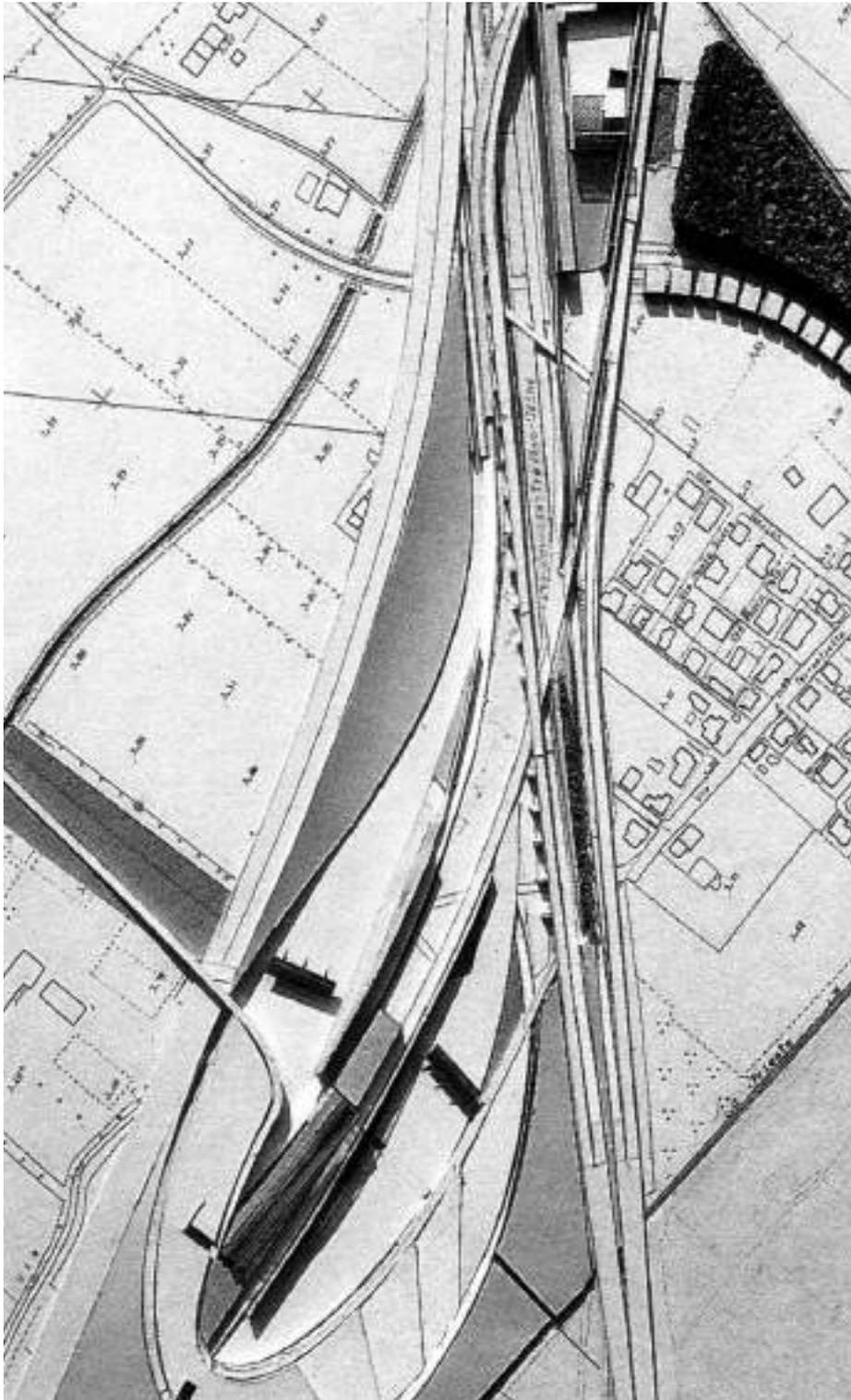
La Wiener Platz era la piazza circolare della stazione di un sobborgo di Stoccarda, Feuerbach, crocevia di un sistema di assi stradali che la collegavano direttamente alla città e al suo immediato contesto. L'inserimento di una nuova linea tranviaria di collegamento al centro cittadino e il passaggio di una linea ad alta velocità hanno richiesto una radicale modifica morfologica e condotto alla nuova sistemazione della piazza. Il progetto prevede di ricondurre l'insieme eterogeneo e centrifugo di questi elementi a una figura centripeta e fortemente determinata: due corpi di fabbrica compongono un cerchio rotto diametralmente dai fasci infrastrutturali. Le funzioni inserite dei nuovi volumi propongono inoltre una continuità d'uso di spazio finora esclusivamente attraversato. L'attuazione del progetto si è concentrata sulla realizzazione di alcuni elementi leggeri collocati in posizioni strategiche per garantirne una più accogliente fruibilità. Sulla nuova pavimentazione sono state inserite snelle pensiline in vetro e acciaio in corrispondenza delle banchine della linea metropolitana. Costruite con gli stessi materiali: leggere ali sono state agganciate al volume di una preesistente torre-bunker e danno riparo a una zona di sosta modificando il valore d'uso e d'immagine della torre, recuperandola alla vita della piazza. Grazie a questo intervento l'area è venuta ad appartenere a pieno titolo al disimpegno della città attuale e alle sue trasformazioni.

Eduard Brù

parque del Vall d'Hebron, Barcellona

Il progetto delle quattro aree olimpiche di Barcellona assegna al Vall d'Hebron un primato compito focale con la duplice funzione di parco urbano e area per impianti sportivi; e in una zona molto felice paesisticamente fra il margine della città e la catena montuosa prelitorea, altamente accessibile inoltre dal territorio e dal centro urbano. Il progetto interpreta questa felice congiuntura in base a tre principi: il rispetto della topografia del luogo, la trasparenza del processo progettuale e la definizione di un giusto rapporto di scala che leghi la dimensione territoriale ai singoli interventi. Su questa base sono state stabilite le linee ordinatrici principali della composizione: le direttrici che assumono le giaciture topografiche del campo, l'impianto che struttura l'area sportiva secondo le prestazioni olimpiche, e gli elementi che raccordano i due sistemi. Ne deriva una sequenza di piattaforme degradanti verso la città dove si alternano i giardini e le attrezzature per le attività sportive componendo un insieme in cui il dislivello tra i suoli produce intervalli abitabili semisotterranei ben definiti. I percorsi, possono perciò insinuarsi tra queste faglie e sganciarsi dalla rigidità geometrica plasmandosi sulla forma del terreno per arrivare ai diversi siti panoramici verso la città e il mare.





C. Calderan, M. Zito

Svincolo tra le autostrade A4 e A27 (tesi di laurea)

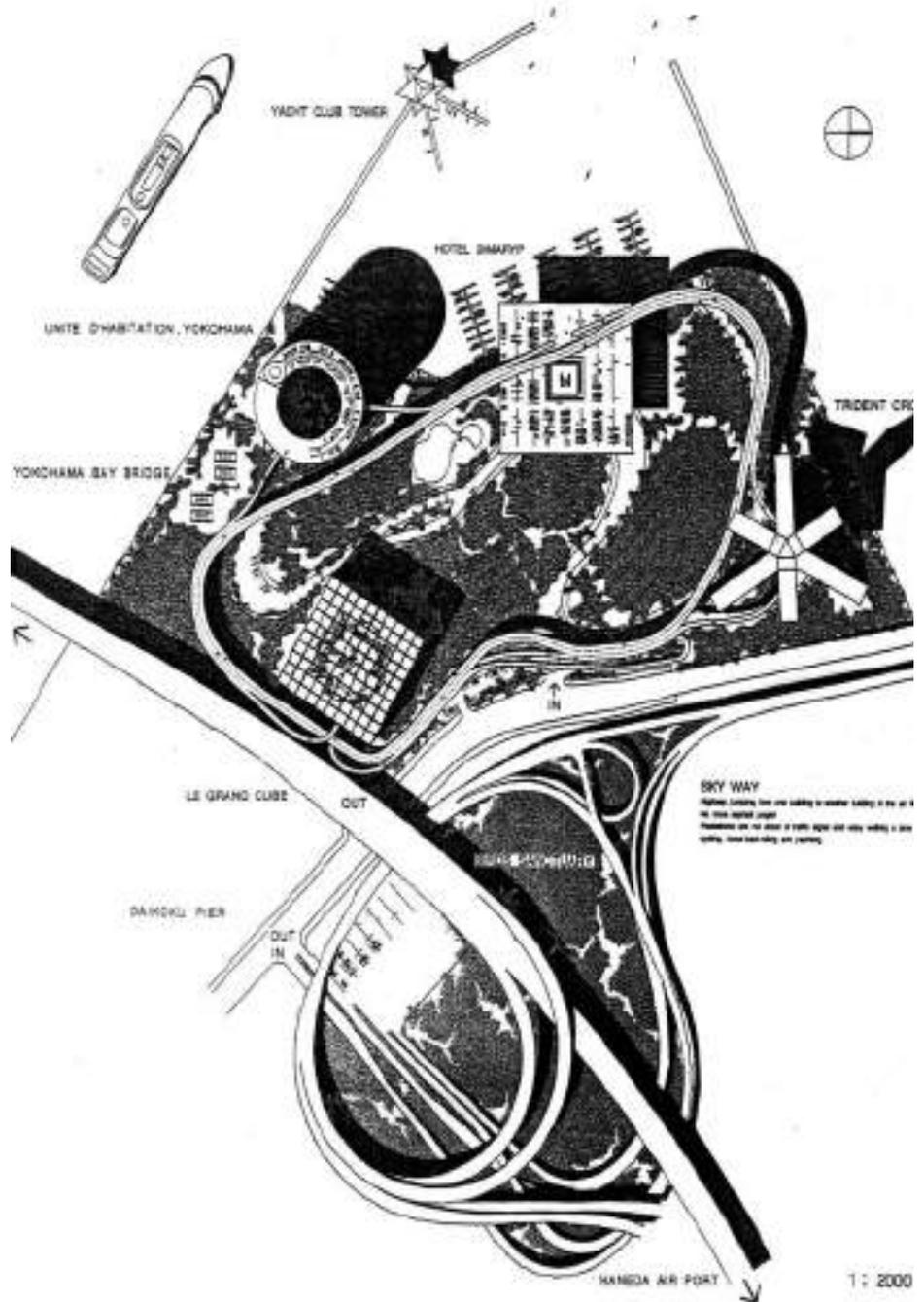
Il progetto per la realizzazione di uno svincolo tra le autostrade A4 e A27, si definisce all'interno del tema della riconoscibilità formale del programma di scambio dei flussi veicolari costruendo una sorta di nuovo paesaggio del nodo infrastrutturale. All'interno dello svincolo trovano dislocazioni attrezzature di servizio al traffico, come aree destinate alla sosta e al rifornimento carburanti che costituiscono parte integrante della complessa geometria di percorrenze e di interfaccia con i diversi transiti. Anche in questo caso la figura utilizzata diventa espressione fondamentale della volontà di restituire al nodo un valore che sappia andare oltre la specifica natura trasportistica, realizzando una qualità formale all'intero intervento.

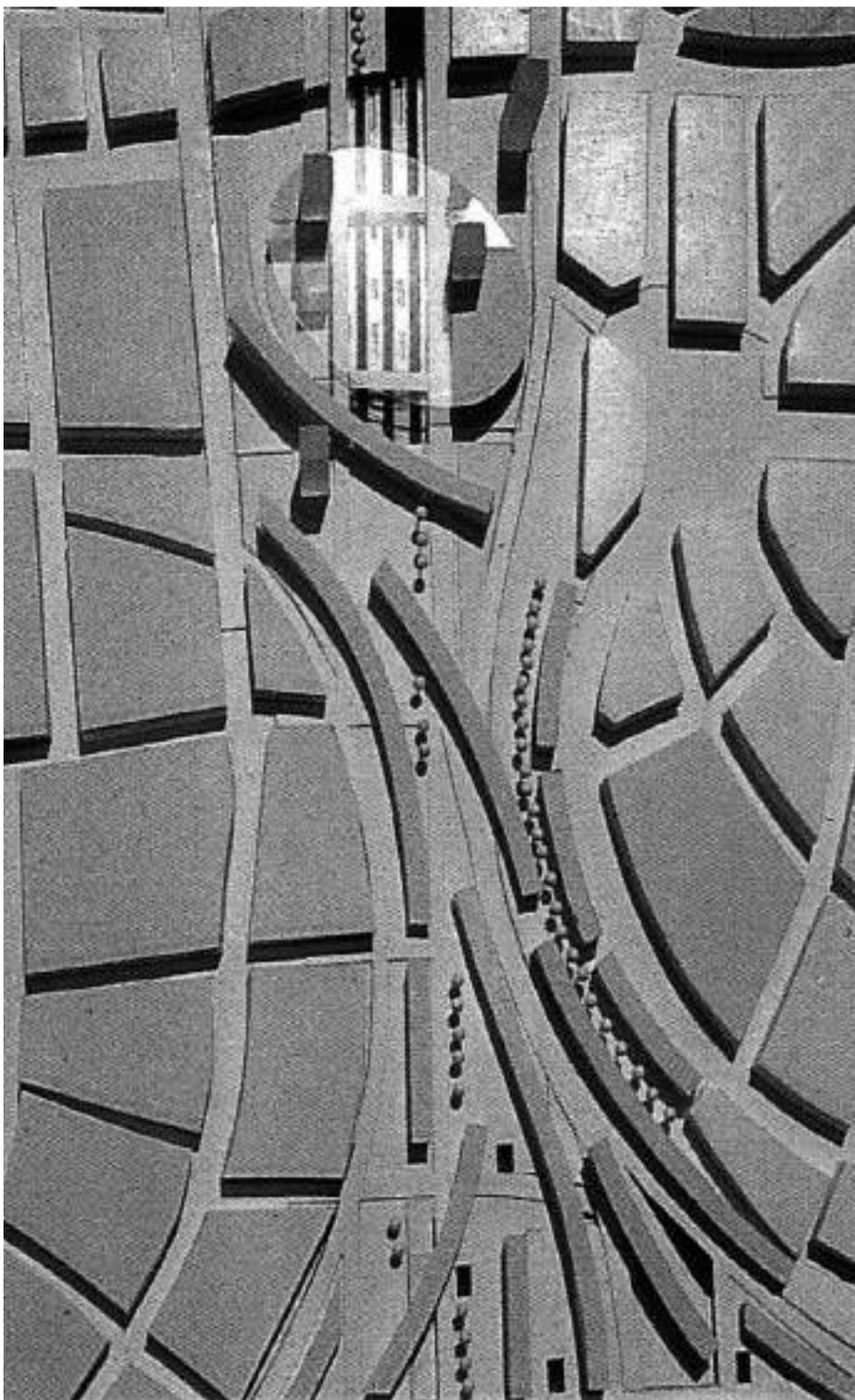
Shohei Yoh

progetto per una città sovrelevata per il 2005

Il progetto è centrato sulla ottimizzazione dell'utilizzo ecologico del territorio. Il luogo prescelto è nel punto di congiunzione tra le città di Kawasaki, Yokohama e Tokyo all'ingresso della prefettura di Chiba. Il progetto è basato sul desiderio di liberare il suolo dal traffico e dalla congestione e abbraccia l'idea di una pianificazione urbana che abbandoni la normale griglia orizzontale e le sue corrispondenti coordinate delle partizioni verticali e delle connessioni perpendicolari. La proposta cerca di realizzare uno spazio urbano realmente tridimensionale, plasmato dalla libertà di movimento.

La Yokohama Daikoku Pier Aerial City 2005 richiedeva infatti la realizzazione di un ambiente urbano con sistemi ispirati dal naturale e dall'organico, opposti all'utilizzo geometrico e statico del territorio. In questa visione futuristica della città collegata da leggeri nastri di vie aeree, la giungla di asfalto dovrebbe diventare un lontano ricordo e la pianificazione urbana dovrebbe abbandonare la bidimensionalità delle mappe stradali e delle piante per entrare nello spazio già occupato da tutti i fenomeni naturali.



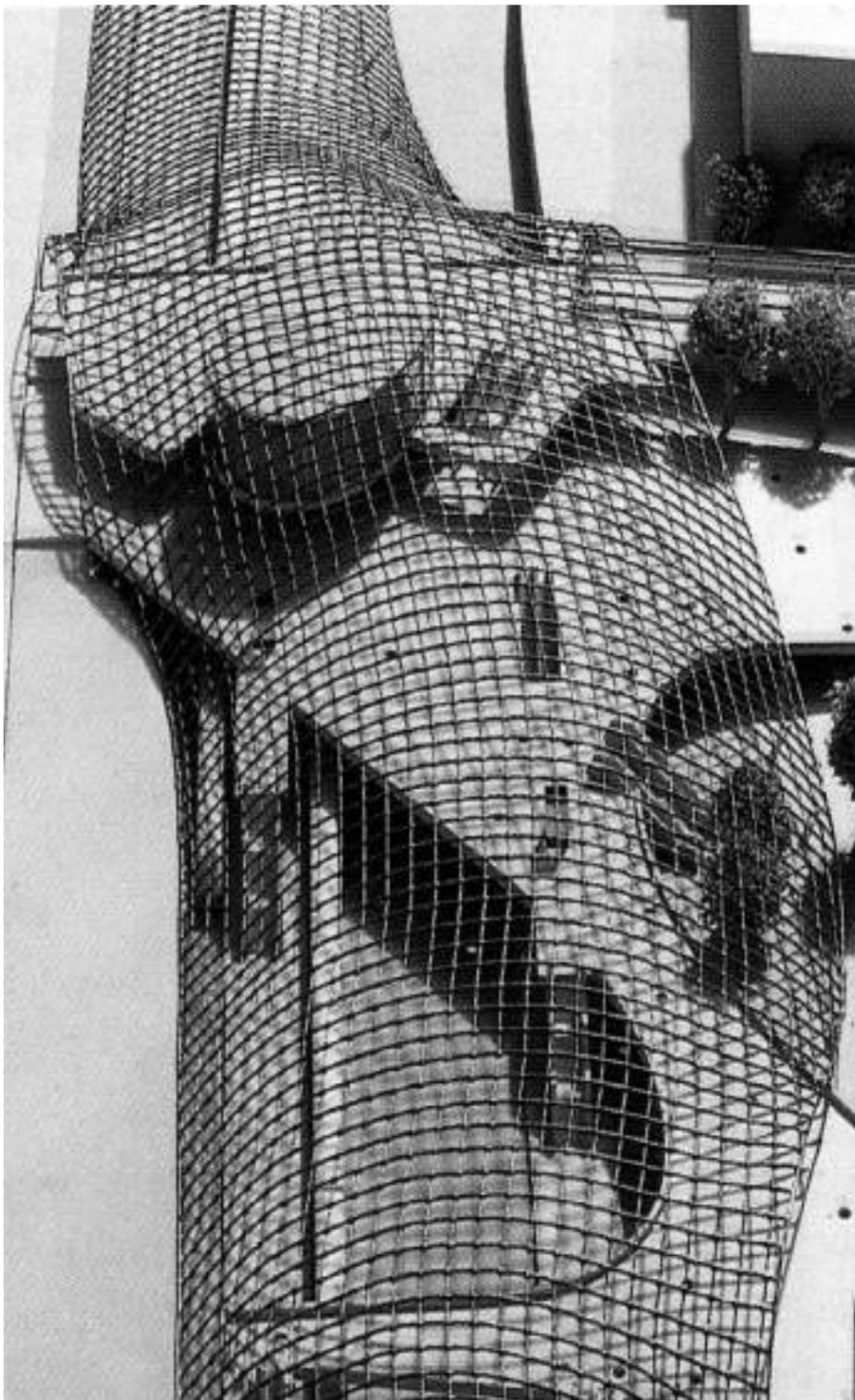


Herman Hertzberger
progetto per la stazione Tiburtina

In questa proposta, la stazione Tiburtina è caratterizzata dalla sua organicità con il paesaggio urbano, con cui interagisce attraverso una piazza a vari livelli dove vengono smistati i flussi pedonali e automobilistici. Alcune zone come San Lorenzo, attualmente attraversate dalla sopraelevata, saranno invece percorse da strade urbane connesse con la rete stradale dei quartieri adiacenti. Il progetto prevede un'ampia fascia di verde confinante con il cimitero di Verano, interessando anche la zona archeologica della via Appia Antica fino al parco di Pietralata. L'"abisso" dell'area FS Prenestina è colmato da un boulevard costeggiato da edifici. Sono inoltre previste tangenziali sotterranee. L'area della Tuscolana accoglie l'omonima stazione ferroviaria non come una struttura separata ma come un corpo inserito all'interno dei flussi stradali. La zona archeologica (Via Appia), per non essere interrotta da strade e binari, è pensata come fosse un "terrado" , ovvero un viadotto paesaggistico composto da terreni e da alberi, sospeso sopra binari e strade, su cui ricostruire un itinerario archeologico di grande fascino.

Von Gerkan, Mark+Partner
Expo 2000 Hannover
Terminal ferroviario alla fiera

Costruita come ingresso all'expo, la stazione ferroviaria diventa uno degli oggetti stessi in esposizione. La sfida progettuale è stata quella di rappresentare in una struttura architettonica il complicato intreccio delle linee di traffico a lunga distanza, locale, individuale. I visitatori dell'esposizione potranno osservare l'arrivo e la partenza dei treni dalla "sala del mercato". Al di sopra di questa, i viaggiatori si muoveranno alla stessa quota delle automobili, che attraverseranno l'atrio della stazione dentro una galleria vetrata. Il livello occupato dalla sala ellittica destinata a riunioni e conferenze sembra "librarsi" sopra questi nastri in traffico. Da questo i visitatori dell'Expo e della fiera commerciale saranno avviati al complesso fieristico per mezzo di ascensori inseriti in cilindri di vetro. Una notevole sensibilità appare nel modo in cui la copertura della stazione è fatta interagire e dialogare con gli spazi circostanti e con i livelli che accolgono i diversi flussi di traffico, ascendenti e discendenti. Ne risulta un'atmosfera di calma e distensione che bene si accorda al carattere che si vuole dare all'Expo: quello di un insieme che comunichi alla gente il "gusto del futuro". Durante il giorno la copertura apparirà ai visitatori come una finissima filigrana attraverso la quale vedere il cielo. Di notte lo sfondo luminoso della struttura si tradurrà in un festoso monumento a una giornata di fiera.

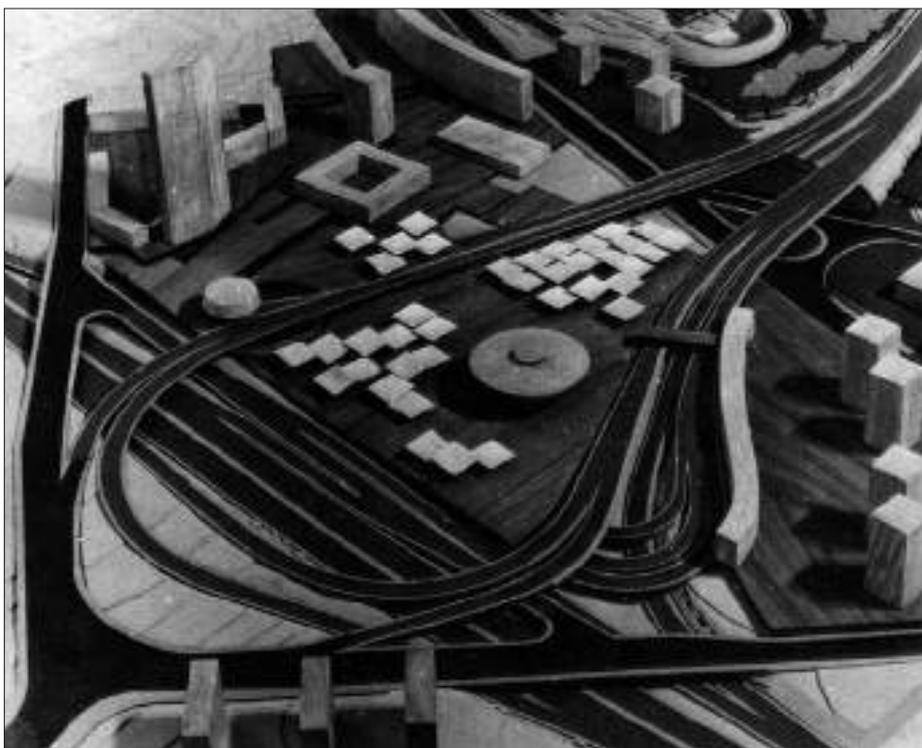




Rodolfo Garcia-Pablos Ripoll, Pablo Jimenez, Angel Cruz

progetto per la Plaza Central e Centro Civico, Trescantos

Trescantos è una città nuova della periferia madrilená. Nel 1994 si è deciso di ridisegnare la zona di incrocio tra ferrovia metropolitana e grande viabilità di scorrimento per fare di quest'area il luogo dei servizi sociali, culturali, civico-amministrativi, da sempre mancato a questo insediamento. Il progetto coniuga diverse dimensioni e conformazioni dello spazio pubblico attraverso una tipomorfologia complessa alla cui determinazione contribuiscono elementi e tipi quali: la piazza, il porticato, il boulevard, la stazione, la strada pedonale, il giardino urbano. La grande piazza porticata a pianta ellittica dà forma al centro dell'impianto cruciforme costituito dal sistema lineare dei servizi, che penetra all'interno dei tessuti residenziali, e dalla avenida, la strada di raccordo con Madrid e i centri dell'area metropolitana. Definita dai volumi della Casa della Cultura e dell'Ayuntamiento risolve con lucida geometria la multiscalarità relazionale del luogo.

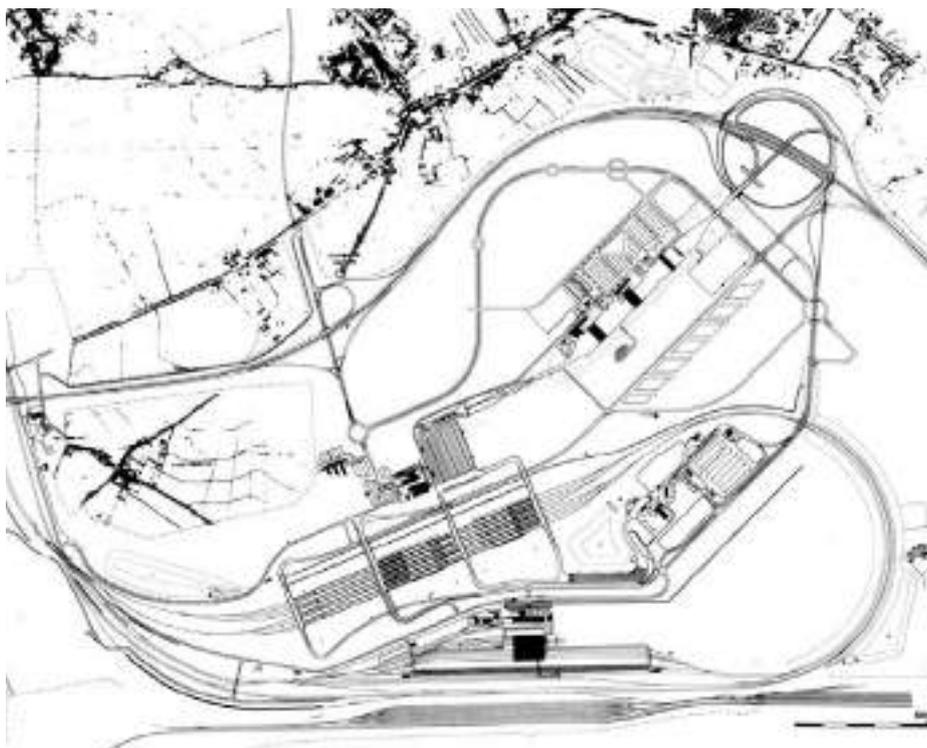


Municipalità di Parigi

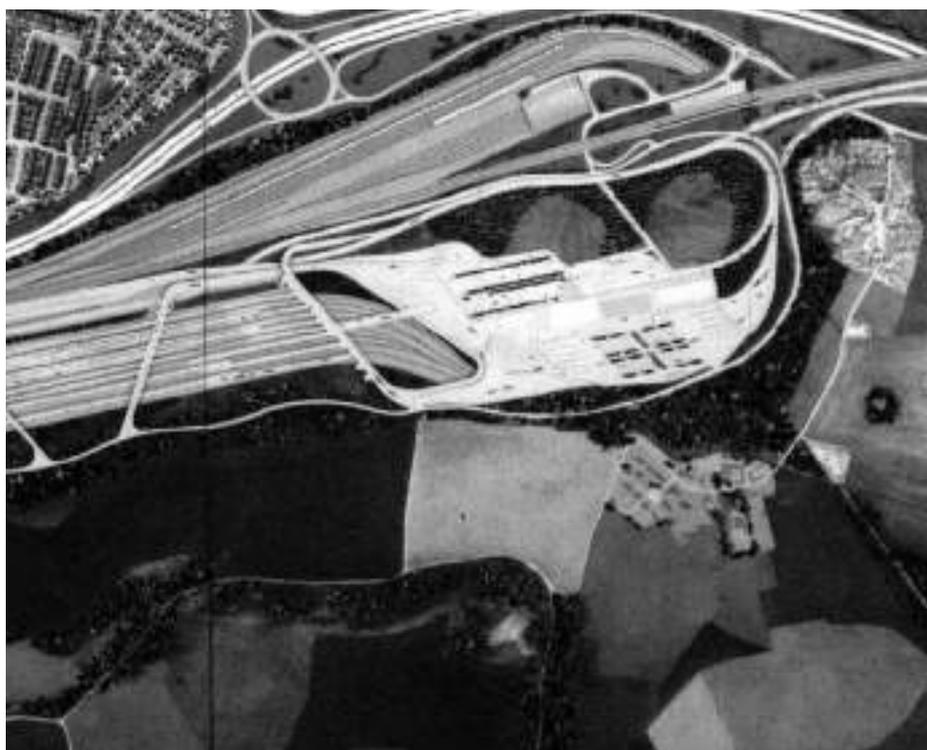
progetto per la realizzazione dello svincolo di Bagnolet

Il progetto è un'altro esempio tipico di formalizzazione degli elementi che costituiscono la realizzazione di uno svincolo autostradale, dalla espressione della fluidità del transito alla utilizzazione degli spazi residuali a disposizione tra rampe viadotti e sottopassi.

Terminal del Tunnel della Manica

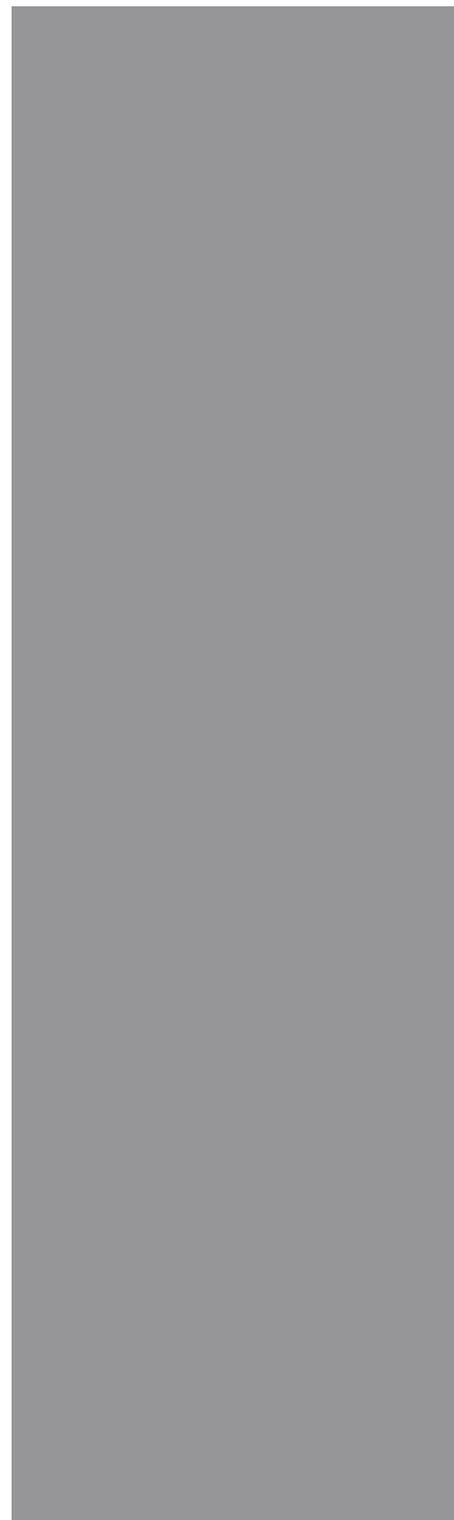


proposta della testata sulla sponda francese



modello della soluzione sulla sponda inglese

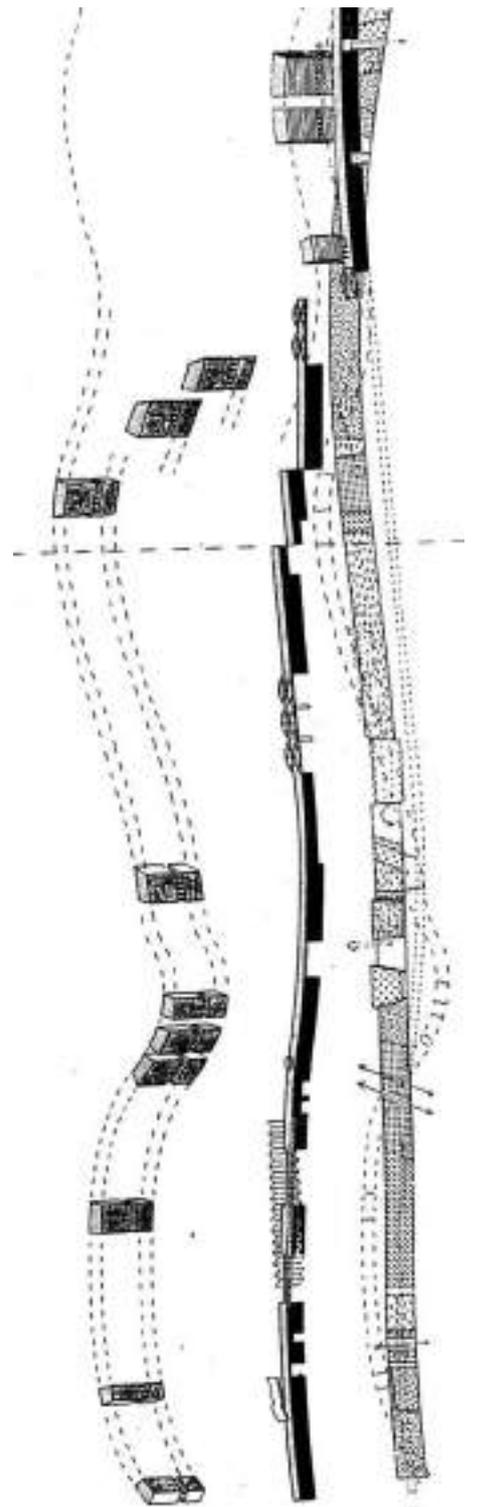
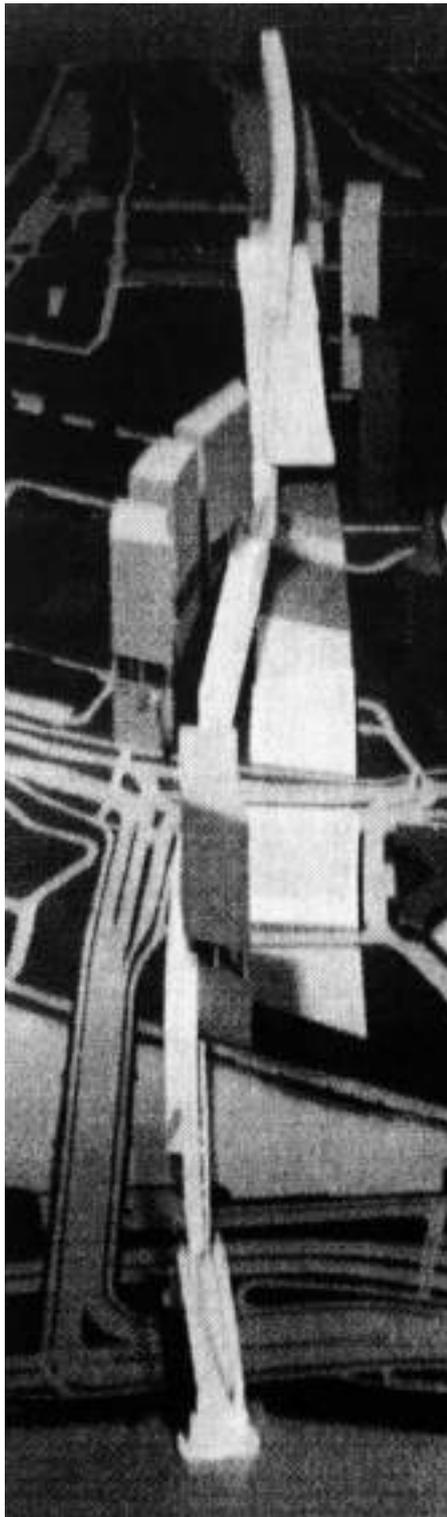
c.3 sovrapposizioni complesse

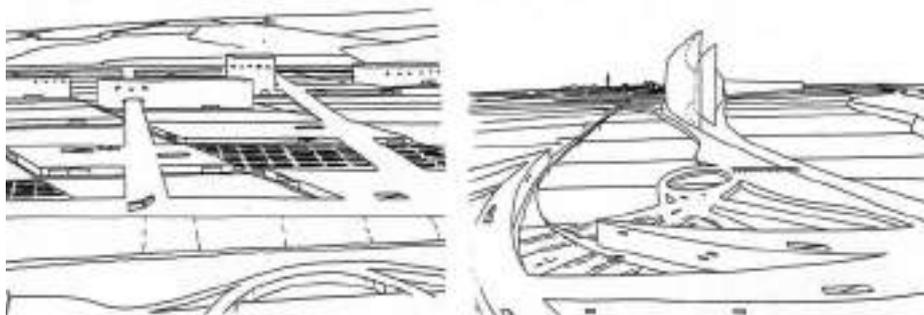


Bernard Tschumi

progetto per la sistemazione del centro di Rotterdam

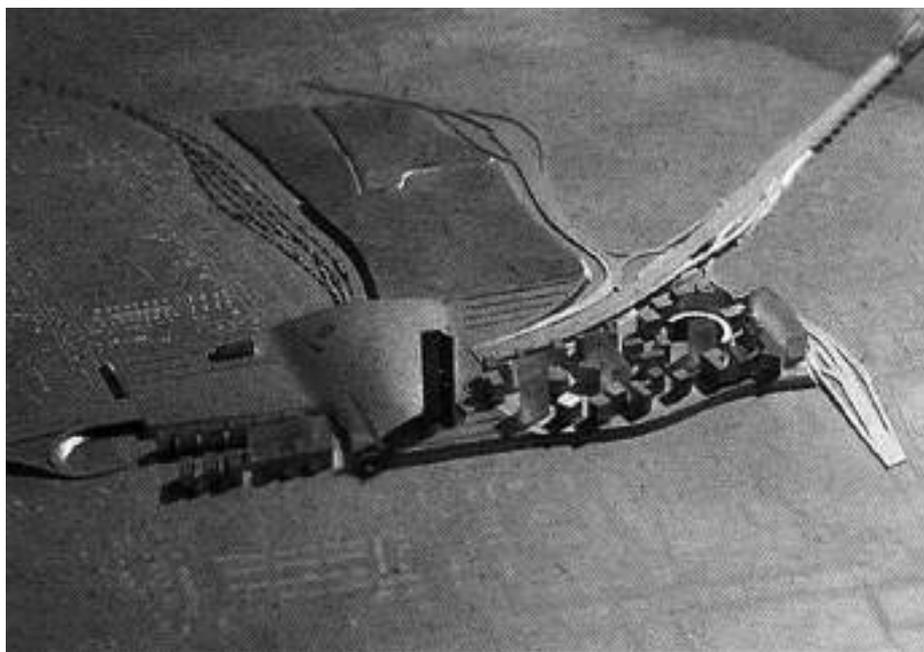
Il progetto di Bernard Tschumi consiste nella ristrutturazione di una vasta area centrale di Rotterdam interessata dalla dismissione di vecchi tracciati ferroviari, dove il progettista prevede la realizzazione di un tripla linea di utilizzazione della vecchia area di sedime dei binari. Un percorso sotterraneo con il tratto della nuova metropolitana ed un sistema di attrezzature commerciali e servizi per il pubblico; il riuso parziale dell'area in superficie attraverso la realizzazione di alcuni volumi destinati ad attività per il terziario ed infine una sorta di volumetrizzazione dell'intera area al di sopra dei binari dove trovano risposta le richieste di nuove residenze ed uffici privati. Il progetto presenta in maniera distinta la concretizzazione delle diverse linee di utilizzazione, attraverso la configurazione autonoma dei singoli elementi che le compongono: una sorta di sovrapposizione di tre nuovi sistemi lineari che dialogano con l'esistente attraverso elementi di connessione che rendono l'intera parte di città partecipe della nuova macchina urbana.





**Rem Koolhaas, Winy Maas, Sarah Whiting,
Udo Garritzmann, Shinichi Kanefuji, Chidi
Onwuka, Arno de Vries, Ron Steiner**
progetto Transferia

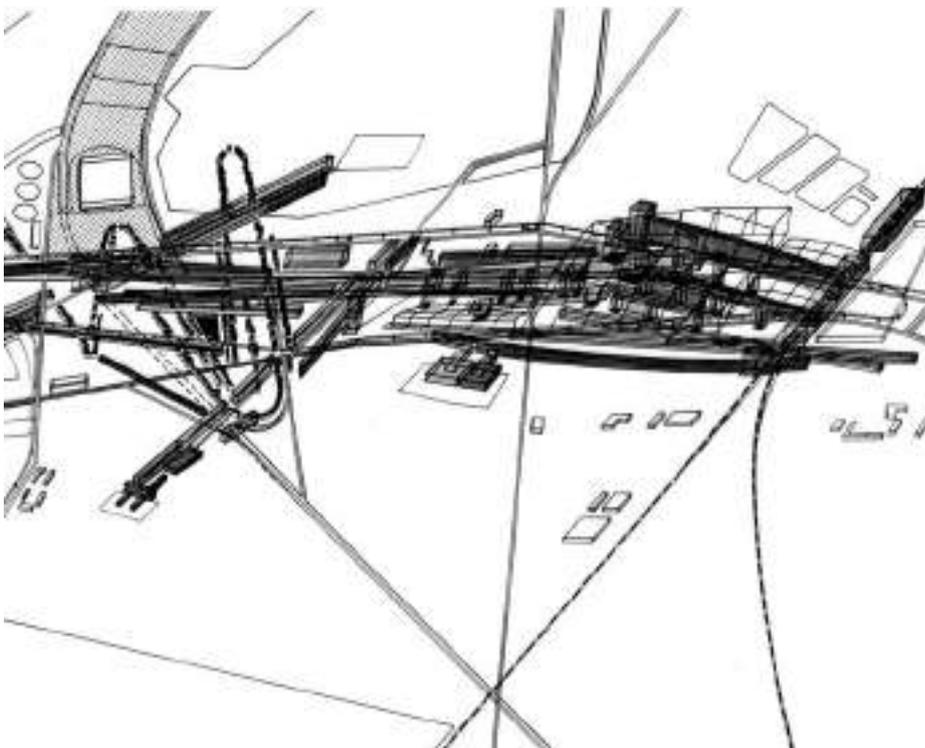
L'attrazione della periferia è data dalle migliori connessioni che essa offre. Diversamente dal centro cittadino, a contare non è la presenza di un determinato punto, ma la prossimità di tanti punti diversi. La "tragedia" della periferia è che, una volta stabilizzatosi il "plancton" nei punti migliori, questo consuma i luoghi per assenza di densità. I programmi che si concentrano specificamente sui nodi infrastrutturali sono specializzati nella distribuzione: la maggioranza di questi non è rappresentata da edifici, ma da sistemi automatizzati -come il fax- in cui il ciclo della registrazione, del magazzinaggio e della distribuzione, vero complemento dei nostri piaceri urbani, è in continua crescita. Per riconoscere e intanto risolvere questo paradosso, i nodi più interessanti saranno per intero affondati negli edifici Dolphins: grandi masse, fatte di strati, sotto e attorno l'autostrada, contenenti i processi segreti che tengono la nostra vita in forma. Negli strati superiori, gli edifici Dolphin possono ospitare anche esseri umani: un rilassante paesaggio si apre sul tetto, con vedute sull'autostrada e sugli ingressi. Visto che ciascun Dolphin genera una gran quantità di spazio, la localizzazione periferica viene utilizzata al meglio, di modo che tra i Dolphins rimanga ciò che un tempo era la principale attrazione della Randstad: il vuoto, l'Arcadia moderna. I Transferia (una parola latina "inventare") sono luoghi ove si può lasciare l'automobile e continuare il proprio viaggio con i mezzi pubblici; questi sono parte del programma nazionale olandese per ridurre la congestione automobilistica attorno alle città. Questi Transferia potrebbero diventare nodi di attrazione. Sono stati studiati tre prototipi -ciascuno differente per mezzo di trasporto e con una diversa posizione- così da rendere più coerente la metropoli della Randstad. A Moordrecht, nel cosiddetto cuore della Randstad, le "isole" tra i binari sopraelevati nuovi ed esistenti sono luoghi eccellenti ove posizionare edifici Dolphin. Le piattaforme dei binari sono connesse da una rete di strade. A Kralinger, lungo i bordi della città storica, le condizioni esistenti sono state radicalmente trasformate in una "piazza-autostrada", estendendo il più possibile l'autostrada esistente che si trova 7m sopra la quota del terreno.



Coop Himmelbau

progetto per la nuova città di Melun-Sénart

Il progetto di Coop Himmelbau per la sistemazione del limite periferico di Melun-Sénart a sud di Parigi si realizza in tre parti che trasformano in tre diverse fasi l'intera area. L'area interessata è localizzata al centro di tre nuclei urbani satelliti della periferia parigina, l'intervento prevede la realizzazione, in una prima fase, di strutture urbane di collegamento tra l'urbanizzato esistente; in una seconda fase è invece prevista la localizzazione di complessi residenziali e di servizio, mentre nell'ultima fase si prevede la realizzazione di attività legate al terziario avanzato ed al consolidamento di una centralità restituita dalla costruzione di grandi contenitori specialistici. Tutto il sistema è basato fundamentalmente sulla organizzazione infrastrutturale dei percorsi presenti e dei nuovi tracciati, che si intersecano all'esistente sfruttandone le marginalità residuali sino ad ora abbandonate: in altre parole il nuovo insediamento viene realizzato sugli spazi di scarto dei tre nuclei originari, trasformandoli in nuova centralità restituita all'intorno per una maggiore qualità complessiva dell'intera periferia.





OMA Rem Koolhaas

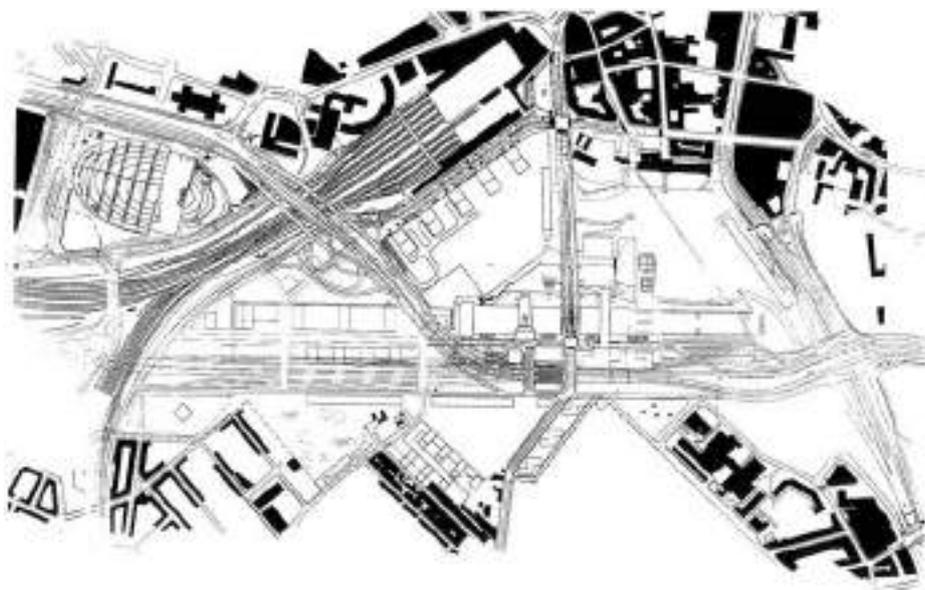
Concorso urbanistico per la ville nouvelle di Melun-Sénart

Il progetto consta essenzialmente di un sistema di vuoti, le fasce, che si dispongono sul terreno come in un ideogramma cinese. La proposta si concentra sulla salvaguardia di questi vuoti per lo sviluppo di Melun-Sénart. Alcuni vuoti corrispondono a zone "protette del paesaggio esistente, opportunamente localizzate in modo da offrire la massima concentrazione possibile di bellezze naturali e frammenti di storia. Talune fasce seguono il tracciato delle strade a scorrimento rapido, per consentire l'utilizzo a livello urbano. Altre servono invece a ripartire sul sito i principali componenti della ville nouvelle. Le fasce definiscono un arcipelago di spazi di risulta, le interfacce, che si differenziano tra loro per dimensioni, forma, posizione e rapporto con le varie fasce. Ognuna di tali isole può essere sviluppata in modo pressoché autonomo. Come in un arcipelago, l'estrema individualità dei singoli elementi contribuisce in definitiva a rafforzare la coerenza dell'intero sistema. Ogni isola è delimitata con la massima cura. La progettazione rimane invece libera e si adatta in volta alle singole scale, in modo da consentire di privilegiare lo studio dell'impianto e dei rapporti che ogni isola ha con le fasce e la città.



OMA Rem Koolhaas
La stazione di Eura-Lille

La decisione di far passare per Lille la linea del TGV del nord-Europa ha dato il via ad un'ampia riflessione circa le conseguenze sullo sviluppo della città. Questa stazione battezzata Lille-Europa, ha fornito l'occasione di riprogettare un'area abbandonata che oggi diventa il quartiere Euralille. Inizialmente pensata come stazione in trincea coperta, con binari situati ad una dozzina di metri sotto il livello stradale, Lille-Europa è diventata invece una vero e proprio spazio urbano in stretta relazione con il quartiere in cui si trova e con l'insieme dei mezzi di trasporto che lo percorrono. La stazione è distribuita a gradoni su tre piani con un dislivello di una dozzina di metri e si articola sui lati di un lungo deambulatorio, una sorta di strada interna che raccoglie tutti i mezzi di trasporto e dà accesso ai treni e all'insieme dei servizi. Situato sopra i binari di transito, questo deambulatorio lungo duecentosettanta metri e largo otto è il cuore della stazione: raggruppa le strutture di servizio che riguardano il viaggiare e un certo numero di negozi. Costituisce un vero e proprio balcone sul lato est della città, dal quale si può vedere la grande piazza inclinata che sale dal bacino d'acqua a fianco dei treni e, al di là, il profilo della città vecchia.



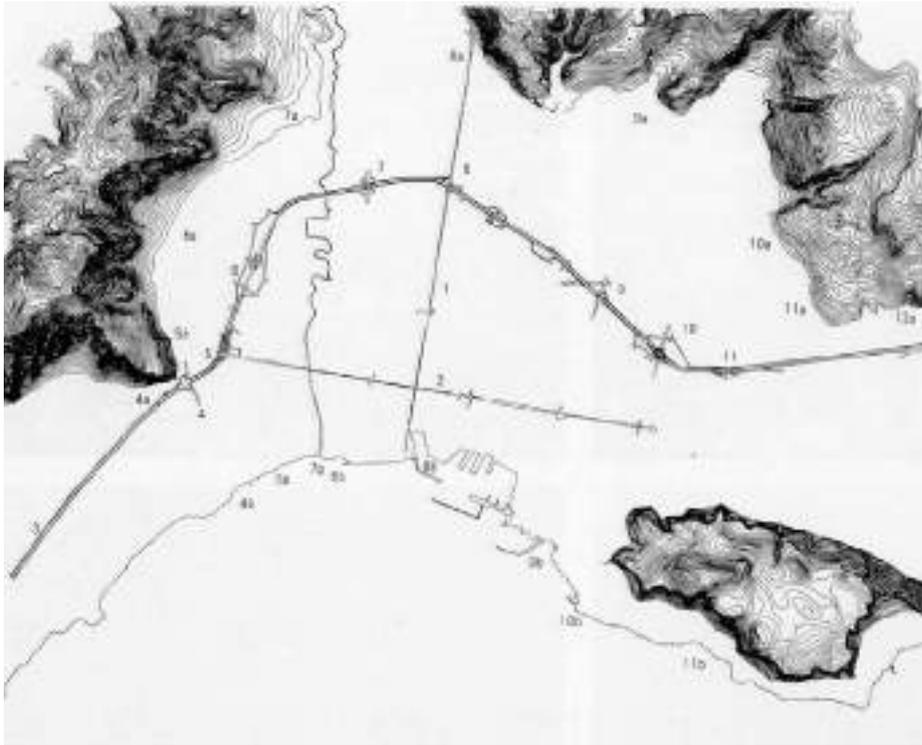


Hans Koolhaaf
progetto Euro Val d'Oise

Il tema della sovrapposizione trasparente contiene più livelli d'interpretazione. La dove si deve realizzare la visione di una città europea del futuro, incontriamo un intreccio complesso di parametri progettuali, che deve essere sciolto per fissare il campo di azione per le ipotesi di progetto. Euro Val d'Oise è sintomatico per il futuro sviluppo urbano: si sviluppa negli interstizi delle strutture artificiali esistenti, non solo nella cornice del dato naturale. Sulla topografia e sulla vegetazione si posano le stratificazioni della parcellizzazione, dell'insediamento agricolo, delle infrastrutture -stade, rotaie, linee dell'alta tensione-, delle invisibili zone di isolamento acustico per le autostrade e per le linee aeronautiche e delle zone riservate ai corridoi aerei e ai campi radar. Se si vuol tentare di sviluppare l'idea di una città unitaria, se non ci si vuole accontentare della gestione del frammentario, si dovrà elaborare una visione urbana che rinuncia alla dominanza del piano complessivo in favore dell'unità individuale: la città come un raggruppamento di unità compattate e relativamente autarchiche, in dialogo tra loro in un paesaggio coltivato. Urbanizzazione non più come distruzione del paesaggio naturale o artificiale, ma come unità complementare, come relazione simbiotica di paesaggio e città.

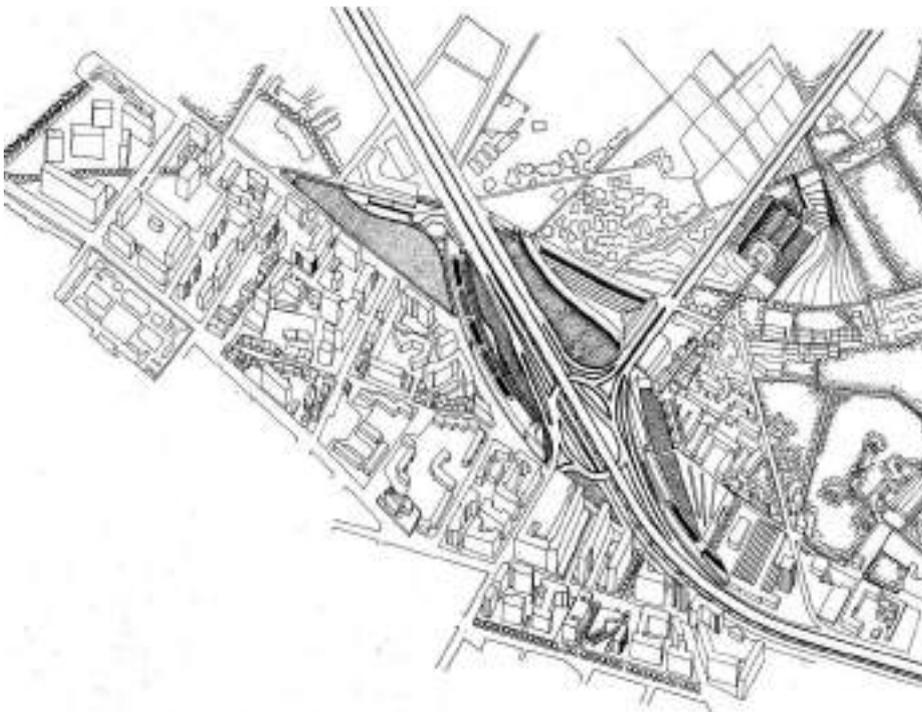


c.4 *i nuovi ring*



Palermo,
 nove progetti per l'architettura della
 circonvallazione

Il potenziamento urbano del viale della circonvallazione, come lo è stato nel passato per i due assi storici, si pone sia come matrice spaziale e organizzativa del tessuto insediativo ancora da realizzare, sia come definizione architettonica dei margini della città nuova rispetto allo stesso viale. Il progetto, infine, sarà anche l'occasione di ristabilire significative relazioni tra la città e i suoi elementi geografici peculiari: le colline e il mare. Lungo la circonvallazione sono stati individuati nove luoghi da progettare, "strategici" rispetto all'insieme insediativo. "Punti" di forte collegamento tra il pieno urbano e il vuoto non organizzato della pianificazione urbanistica. Punti, oltretutto, di grande tensione nella modificazione in corso, caratterizzata da un'edificazione sostanzialmente banale, che tende indiscriminatamente ad annullare sia le peculiarità spaziali che gli stessi punti possiedono, sia a emarginare la grande struttura viaria, costruita rispettando il solo punto di vista dell'ingegneria dell'impianto stradale. I nove luoghi, pur rappresentando parzialmente l'intero contesto della circonvallazione, sono stati pensati come risorsa progettuale che rovescia l'attuale tendenza, nella prospettiva di creare un sistema spaziale lineare, costituito da porte, ponti e rotonde; un sistema che collega belvedere sui colli e approdi sulla costa. Una trama di strutture istituzionali e di collegamenti che riunificano il tessuto insediativo e geografico in un'unica dimensione spaziale, fortemente differenziata da materiali formali, storici e culturali.



Il nodo elaborato da Tilde Marra

Il "Ring" di Anversa

progetto per la riqualificazione della cintura centrale ottocentesca

Il Ring di Anversa è una cintura larga 400m e lunga 10Km, che corre tra il limite netto della città ottocentesca e l'espansione atomizzata dei sobborghi. Negli ultimi dieci anni, una serie di grandi volumi è nata in questa zona aperta. Grazie alla sua posizione strategica nel cuore dell'agglomerato, ha grandi possibilità come luogo per progetti per le masse.

Infrastruttura

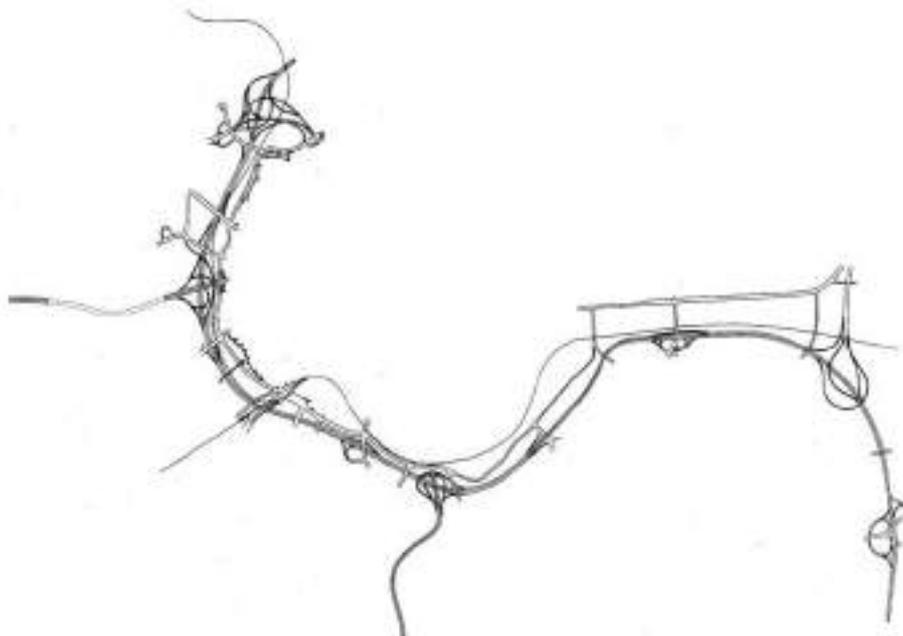
Il Ring di Anversa è un'autostrada a dodici corsie attraverso il tessuto urbano. Le variazioni nei profili -adagiata su pendiverdi, rialzata su viadotti panoramici, tuffata in scuri tunnel- ne fanno una meravigliosa esperienza cinetica. Sul lato del centro città un gran boulevard funge da connessione, collegando i boulevard radiali al Ring. Anche le principali linee ferroviarie usano la Ringzone.

Uso del terreno

Il Ring è un fiume che scorre attraverso la città. E' un catalogo di attività all'aria aperta in un arcipelago di paesaggi, che vanno dai parchi romantici ai giardinetti, prati in pendio, natura selvaggia, giardini di sculture, campi di gioco, complessi sportivi e parcheggi. I grandi parchi verdi penetrano la città come fossero cunei di campagna.

Programma

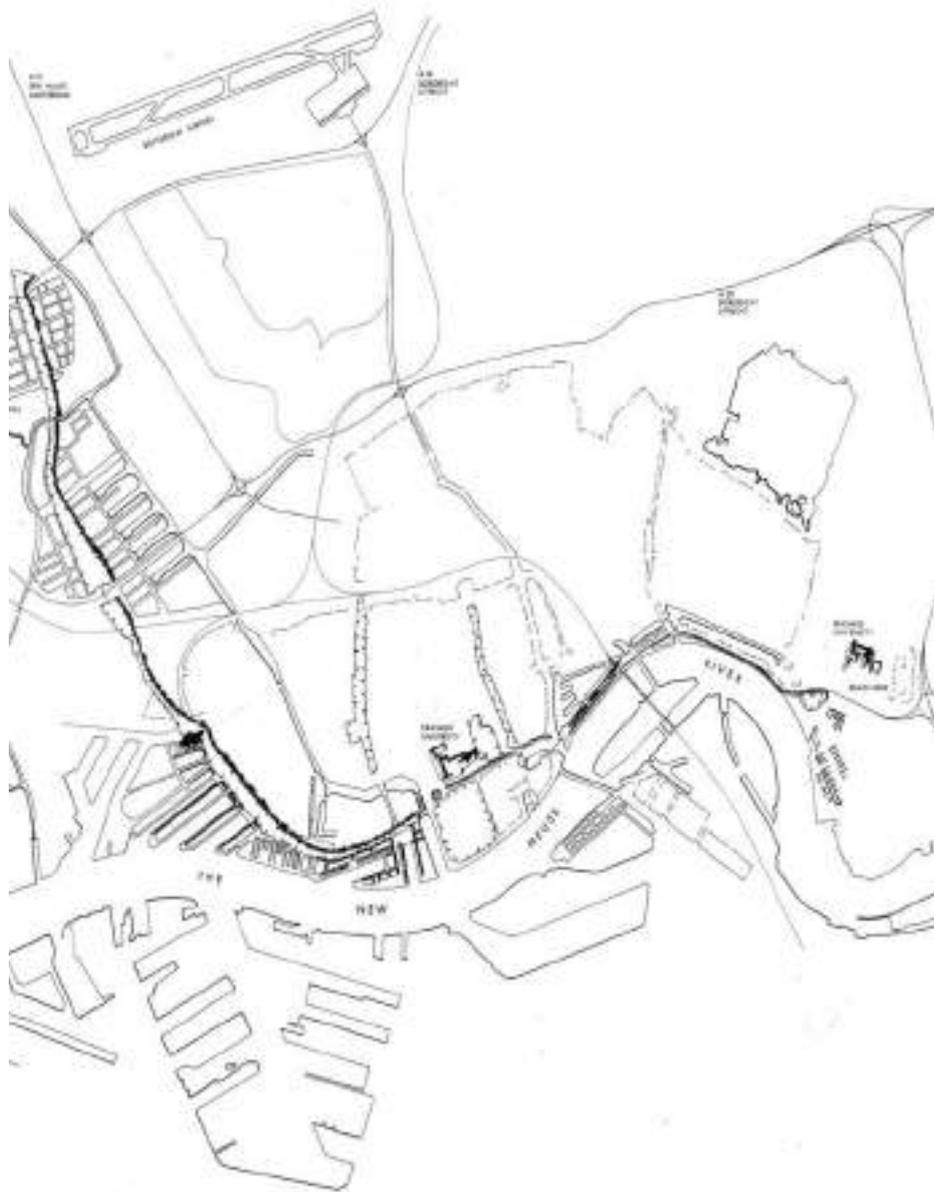
Un fiume di servizi per la cultura di massa, business e pendolarismo, sono situati lungo il Ring di Anversa. Palestre, piscine, sale per concerti, centri espositivi, uffici, ospedali, complessi residenziali, stazioni ferroviarie e hotel sono recentemente nati, trasformando il Ring in un futuro centro della città.



Municipalità di Rotterdam

Una nuova Parklane a Rotterdam

Parklane è una larga avenue con alberi ai lati; lungo i bordi l'architettura e il paesaggio sono attentamente studiati. Parklane offre siti per piccoli complessi di uffici e attività industriali; il futuro sviluppo di queste nuove aree si baserà sulla continuità lineare della strada. Dove Parklane corre lungo il porto e lungo il fiume diventa una terrazza con finestre che danno sul vivace porto, una piattaforma da cui godere il magnifico paesaggio marittimo e nautico di Rotterdam. Il lato settentrionale di questo tratto è già stato realizzato.



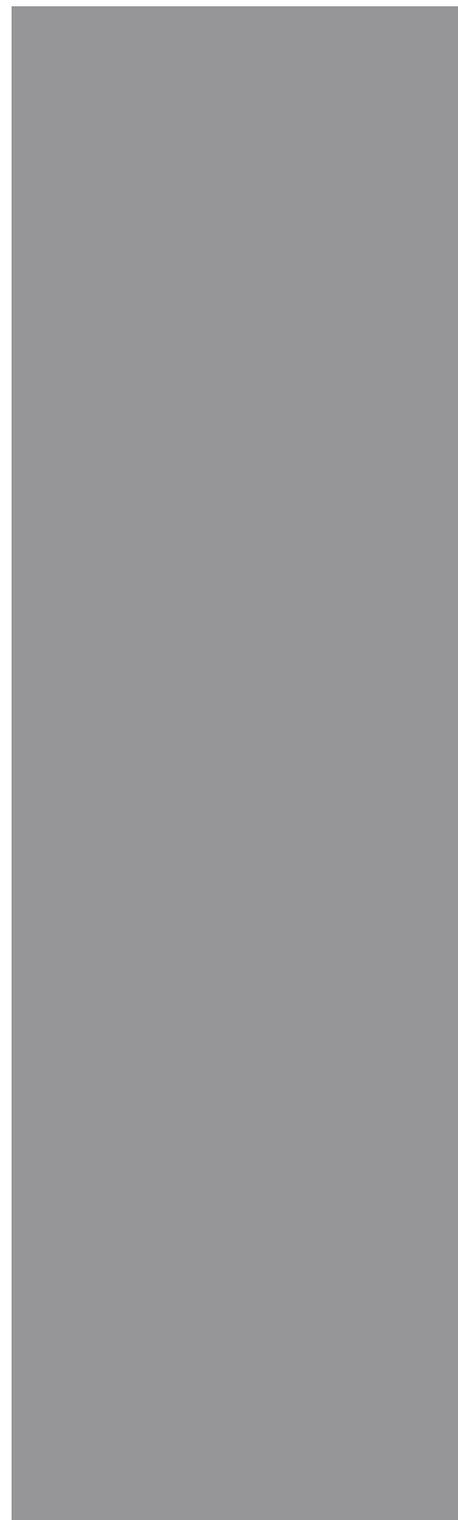
Buenos Aires

progetto per la riqualificazione della
circonvallazione urbana

La proposta formulata dalla Facoltà di Architettura di Buenos Aires per la riqualificazione della cintura di scorrimento urbano della capitale si risolve in un sistema anulare di distribuzione del traffico posto come condizione strutturale dell'intero intervento, in particolare il sistema di traffico veicolare viene rielaborato come un sistema ferroviario con ad ogni punto nodale la presenza di una volumetria di scambio. Gli altri elementi della riqualificazione del Ring sono la modificazione ed il ridisegno del limite urbano compatto, la realizzazione di un parco lineare attraverso la individuazione di una cintura verde attrezzata con i servizi e le attrezzature sociali e la densificazione degli elementi di bordo. Una serie di progetti (alcuni dei quali molto interessanti relativamente al tema della sovrapposizione degli elementi) alla scala architettonica sono stati ipotizzati per la trasformazione di ogni singolo nodo e per la realizzazione di vere e proprie interfacce tra le diverse modalità d'uso della città.



c.5 arte, natura, infrastruttura



Pasillo Verde Ferroviario, Madrid

J.Ezquiaga Dominguez, S.Medrano, P.Toledo,
G.Perrode

Il Pasillo Verde Ferroviario è una vasta zona di rinnovamento urbana sviluppata sulle aree dismesse lungo la linea ferroviaria, tra le stazioni di Principe Pio e Delicias. Il progetto coinvolge anche i terreni pubblici e privati confinanti per realizzare l'urbanizzazione di un'ampia fascia urbana. Con lo sdoppiamento e l'interramento della ferrovia il progetto libera le aree di quartiere e le restituisce alla città. Le aree del Pasillo assumono dunque un ruolo diverso, più adatto alle nuove esigenze di urbanità della capitale. Così lungo la nuova fascia è stata costruita una strada assimilabile per dimensioni e caratteristiche alle tradizionali paseos urbani alberati. Le parti urbane che si susseguono - spazi verdi, residenze, servizi- trovano nella nuova via un elemento di connessione e di riqualificazione. Il Parque Oeste la stazione Principe Pio, la ronda di Segovia, la stazione Imperial, il tratto fra le piazze Francisco Morano-Ortega-Munilla, quello Ortega Munilla-stazione Penuelas, il barrio Penuelas e Delicias, divengono altrettanti episodi della sequenza dell'itinerario di una grande passeggiata, ritmando con le loro figure ed immagini, il percorso che collega il centro con la periferia sud di Madrid. Il Pasillo, nella sua cospicua dimensione, nella puntualità degli interventi e nel felice esito formale di numerose sue parti, rappresenta la più vasta e sistematica operazione di ristrutturazione urbana avvenuta dopo la guerra civile.





Parque del Litoral alla Vila Olimpica
Martorell-Bohigas-Mackay

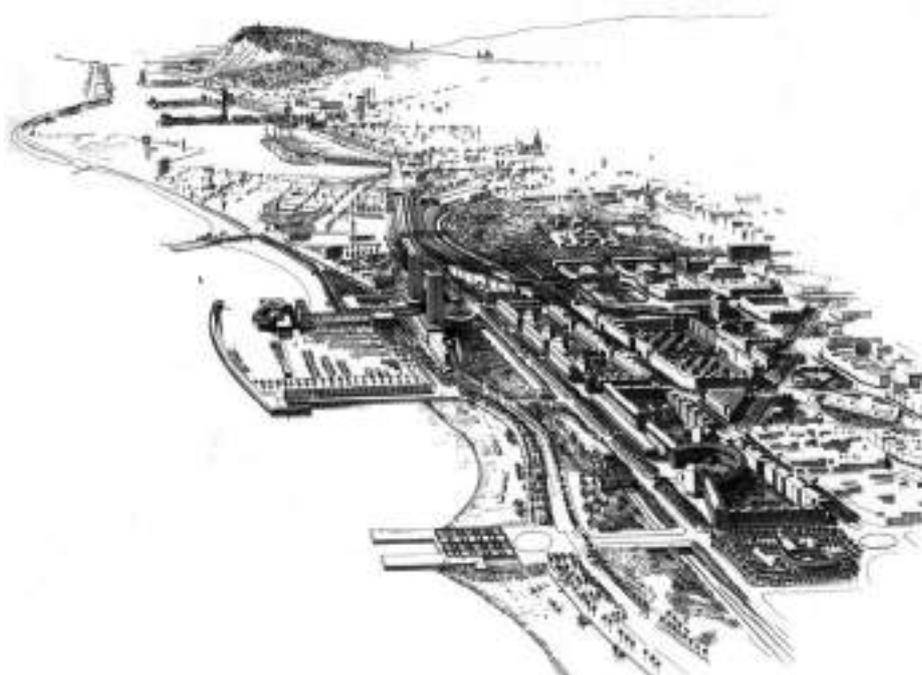
Il parco del litoral interessa la fascia costiera per circa due chilometri e accompagna il percorso della strada a scorrimento veloce "cinturon del litoral".

Il parco è composto a sua volta da tre parchi: de Les Cascades, del Port, e d'Icaria.

I tre parchi, che di volta in volta risolvono problemi tecnici relativi alla viabilità, al raccordo tra differenti quote di campagna, all'inserimento degli impianti tecnologici urbani, sono volti pur nelle differenti declinazioni locali a conferire una struttura paesaggistica unitaria al fronte mare di Barcellona nel settore est della città.

Il primo è caratterizzato dalla necessità di legare aree e strutture urbane fortemente eterogenee, il secondo dalla presenza del porticciolo turistico, che gli fa assumere una conformazione da "paseo urbano", il terzo da uno spessore di circa cento metri di profondità che consente di accompagnare ai sistemi lineari di filari una cospicua zona piantumata a macchia mediterranea.

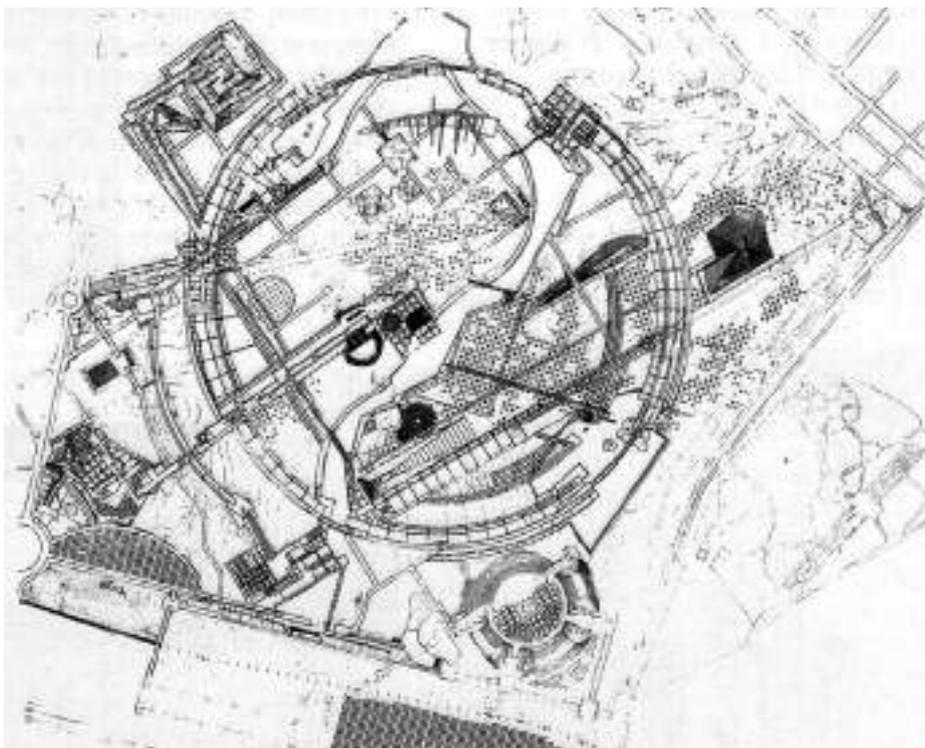
I numerosi manufatti che compongono l'insieme (ponti, ponticelli pedonali, pedane, vasche, cascate d'acqua, fontane, pergolati) costituiscono un paesaggio che vive di un serrato equilibrio tra natura e artificio.



Parque Jan Carlos I

E.Martin, E.Penelas

Il Parco San Carlos I nasce nell'ambito della operazione urbanistica Campo de Las Naciones promossa dal comune di Madrid su una vasta area posta tra il centro della città e l'aeroporto di Barajas. L'intervento prevedeva, oltre alla realizzazione del parco, la costruzione di un settore espositivo e di un'area di servizi. L'idea di progetto colloca questa zona nella strategia urbana delle "aree di nuova centralità" e ne vuole sottolineare i valori di margine e di porta. In Particolare il parco propone una nuova idea di spazio pubblico dove un inedito linguaggio, capace di fondere natura e astrazione, contribuisce allo sviluppo di una migliore qualità della vita. Il progetto fonda su alcuni principi: utilizza il paesaggio e i suoi elementi come architettura viva, perciò un oliveto centenario diviene un essenziale fulcro generatore; sviluppa i nuovi interventi secondo i principi dell'arte astratta che portano alla sovrapposizione di piani diversi tanto in pianta che in alzata; studia e valorizza la visione dall'alto che restituisce la trama generale. Sulla base di essi prende forma il disegno circolare del parco memore del concetto arcaico del recinto. Lungo il bordo circolare una sequenza di passeggiate e canali d'acqua separano la zona interna dove il verde, la pietra e i giochi d'acqua si susseguono secondo forme geometriche, da quella esterna che accoglie il verde dal disegno più libero, le piazze d'accesso e i parcheggi





Progetto di recupero
e riconversione urbana del Parque Expò 98
Municipalità di Lisbona con il contributo di
progettisti vari

L'urbanizzazione della zona di intervento del Parque Expò 98, localizzata nel centro geografico e di accesso all'area metropolitana, recupera e integra urbanisticamente una zona di 340 ha. estesa lungo il fiume Tago per 5 chilometri meglio conosciuta come Mar de La Palha impropriamente utilizzata fino al 1993 come discarica industriale e quindi in totale stato di degrado. La strategia urbana che sta alla base del progetto, con alle spalle un piano regolatore incentrato sulla riqualificazione degli spazi pubblici ed edificati, è volta alla riconversione urbanistica e ambientale suddetta mediante la rivalutazione del rapporto della città con il suo fiume, la salvaguardia della stessa memoria del luogo e del suo paesaggio, la integrazione di questo spazio con il tessuto della città.

Con questo obiettivo è stato connesso al disegno della struttura urbana, sviluppato secondo il modello a griglia, il disegno dello spazio pubblico e delle singole morfologie urbane, riducendo le variazioni e diversità formali alle architetture strutturanti l'impianto. Rientrano in queste eccezioni i grandi assi longitudinali, che vengono valorizzati all'incrocio con le trasversali.

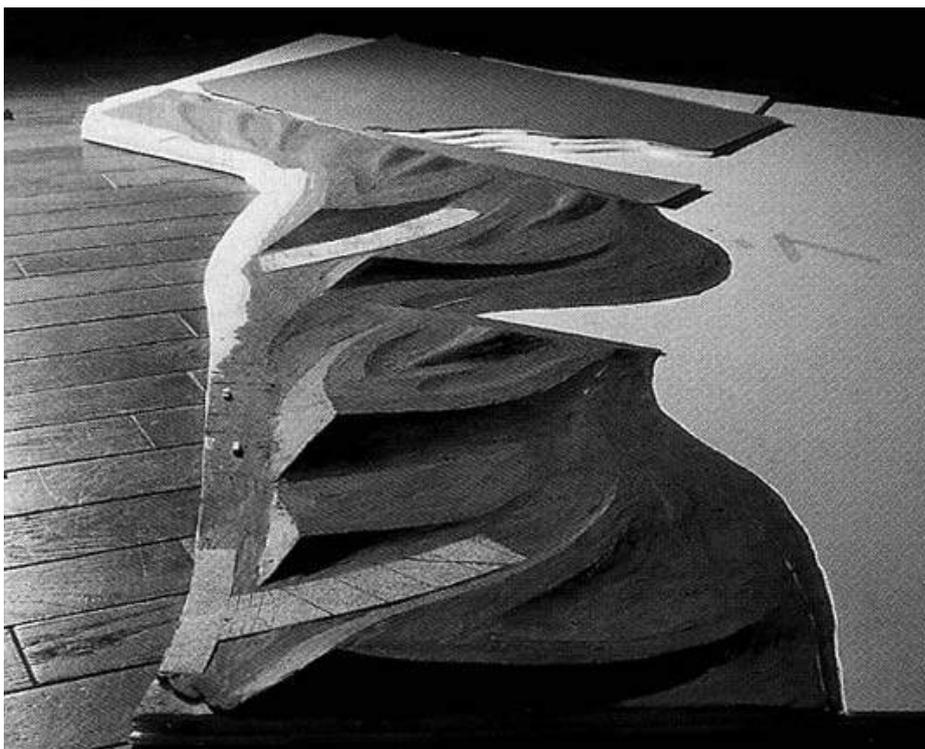
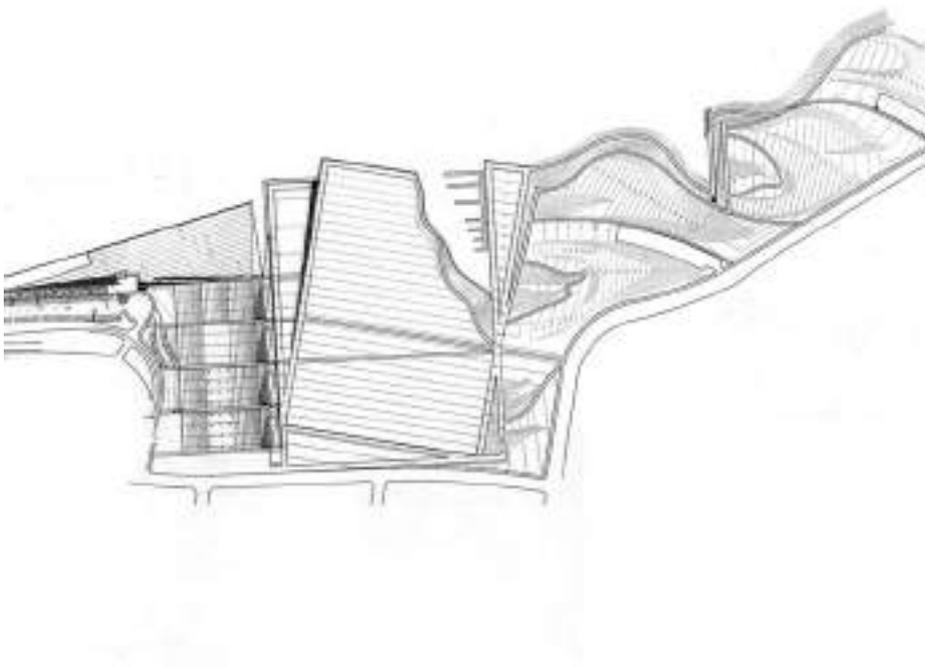


Waterfront di Louisville, Kentucky

Hargreaves associates

Il Louisville waterfront master plan comprendeva uno studio delle infrastrutture, un progetto di massima e un piano di sviluppo per il lungofiume della città di Louisville. L'area di centoventi acri comprende le sponde del fiume Ohio, che fronteggia il centro della città e le cascate dell'Ohio.

Il corpo centrale del progetto è un grande prato di quattordici acri che funge da anfiteatro informale; esso si innesta nel fiume divenendo un luogo di incontro di primaria importanza che spinge nuovamente l'immagine del fiume nel cuore della città e la porta alla sua attenzione. Il parco esprime un fenomeno culturale specifico del passato di Louisville mentre restituisce i terreni industriali abbandonati alla natura.





East Scheldt West 8 - Adrian Geuze

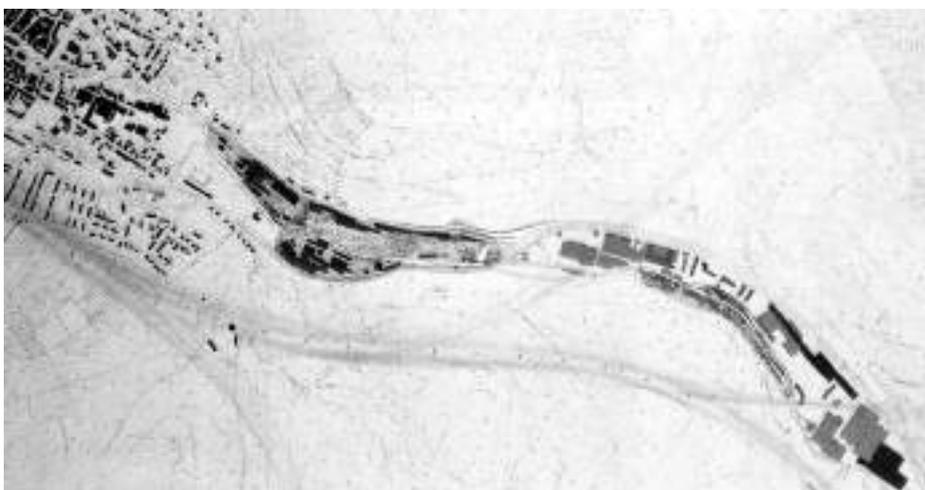
Quando venne completata la barriera per l'East Scheldt, nel 1985, si decise di non ripulire l'isola utilizzata per la costruzione, i bacini di carenaggio e i cumuli di macerie. Da allora queste rovine delle fasi di costruzione sono rimaste come terre desolate e inutilizzate. Nel 1990 il Dipartimento per i lavori pubblici commissionò a West 8 una proposta per la riorganizzazione di queste aree abbandonate. L'idea prende spunto dal progetto per l'isola delle ricerche. I cumuli di sabbia sono stati modellati in grandi plateau quindi ricoperti di conchiglie. Questi terreni cosparsi di conchiglie sono il posto ideale per gli uccelli marini il riposo durante l'alta marea sia per la costruzione di nidi. Scegliendo conchiglie chiare e scure sono state create aree colorate che attraggono tipi di uccelli diversi. Le superfici dei plateau non solo offrono a coloro che passano in automobile sopra la barriera un orizzonte colorato, ma aprono il panorama sul mare. Il ritmo geometrico fa fare al cittadino che sfreccia in auto un'associazione con l'ecologia dello Scheldt e del mare.

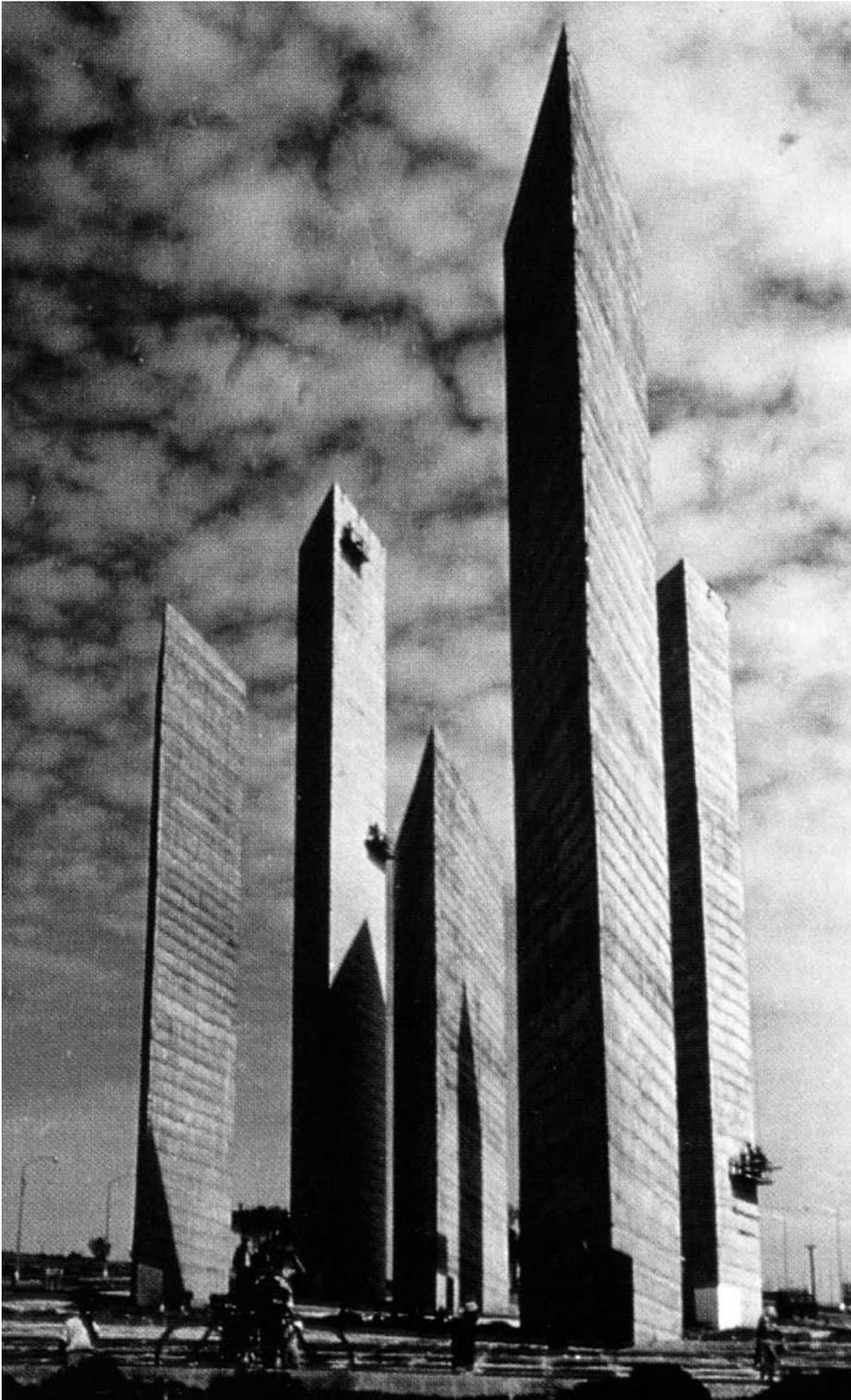


Studio per l'Albtal a Ettlingen

M.Meli, M.Peter

Il progetto è uno studio avviato nel 1990 nell'ambito di un seminario estivo come parte di un vasto programma riguardante questioni urbanistiche dell'area metropolitana di Karlsruhe. Il progetto Ettlingen interessa le valli più settentrionali con la presenza di vecchi insediamenti industriali. Il terreno è stato integrato come paesaggio a parco nel sistema dei parchi e dei percorsi urbani e nel circolo climatico che viene a crearsi tra l'architettura e la natura. Il vento viene canalizzato sopra il parco, dove scorre liberamente e raccoglie l'umidità portata. Oltre all'azione microclimatica, viene sistemato così un intero insieme di rapporti architettonici e urbanistici, che riguarda la città come anche la consistenza tipologica della valle industriale. La nuova struttura architettonica, che supera ampiamente le necessità di sviluppo dell'industria, propone infine una modificazione del modo di crescita di Ettlingen. Riacciandosi alla tradizione della mescolanza di funzioni dei vecchi insediamenti industriali vengono previste nuove costruzioni non tanto come architetture chiuse organizzate dal punto di vista funzionale, quanto come strutture grezze.





Torri Satélite a Città del Messico
Louis Barragan

Questo progetto venne concepito come costruzione di una grande scultura simbolica su scala urbana per accogliere gli abitanti e i visitatori di Ciudad Satélite, un quartiere situato in quelli che allora erano i dintorni di Città del Messico.

L'intervento è composto da cinque torri (fra i trenta e i quaranta metri di altezza), di cinque colori diversi, collocate su una piattaforma leggermente inclinata. Barragan sosteneva di essersi ispirato alle torri di San Gimignano. I cinque monoliti in calcestruzzo sono visibili da chilometri di distanza; le torri e la piattaforma funzionano come una chiglia che rompe il fluire frenetico del traffico e obbliga gli automobilisti a un attimo di non meccanica attenzione.

Fishdance Restaurant, Kobe

Frank O. Gehry

Il Fishdance Restaurant sorge su una piccola area di risulta che affaccia sul bacino portuale della città di Kobe, Giappone. Il sito è caratterizzato dalla presenza di due grandi arterie autostradali e di strutture di servizio portuale, arsenali, gru e una vecchia dogana. Questi elementi determinano una situazione urbana di forte tensione e drammaticità. Il progetto con un'intensa invenzione architettonica, si articola in tre elementi volumetrici, uno dei quali è formalizzato da un grande pesce, radicandosi nella frammentarietà del contesto, ed accogliendo la natura dei materiali in questo presente.





Monumento alla resistenza a Udine

Il monumento è costruito al centro della piazza XXVI, una rotonda di traffico posta sulla circonvallazione e circondata da un'edilizia banale dalla quale spicca il tempio Ossario. Per chi arriva in macchina da Venezia, il monumento segna l'ingresso nel centro storico: la prima visione è quella del grande quadrato sospeso in cemento che sbarra l'orizzonte, mentre nell'avvicinarsi ci si accorge della trasparenza mantenuta al livello della strada. Per il pedone, il monumento costituisce invece un'isola in cui sostare durante il percorso di attraversamento della piazza. Si entra nel luogo del ricordo seguendo una linea di frattura che spacca in due il grande cerchio. Mentre da un lato si ascolta l'acqua che scorre in una grande fontana, dall'altro lato si entra in uno spazio centrale della celebrazione, dal quale si percepisce la configurazione del monumento come microcosmo: il cielo ritagliato dal grande quadrato di cemento, l'acqua che scorre, la terra coltivata a macchia dalla quale emergono tre piloni portanti, il fuoco solidificato nella statua in ferro di Dino Basaldella. Due scale portano a una piattaforma ribassata, a contatto con l'acqua: da questo livello si vede il bacino come un grande anfiteatro di pietra, mentre il rumore dell'acqua evoca l'atmosfera di un piccolo giardino riparato dal traffico automobilistico.

bibliografia

1° capitolo

- AAVV
Ragazzi senza tempo, immagini, musica, conflitti delle culture giovanili - ed. costa &nolan, Genova 1993
- ASUR, Archivio di studi urbani e regionali
Interconnessione - ed. Franco Angeli, n° 53 Milano 1996
- AU Arredo Urbano, rivista trimestrale di arredo urbano
L'architettura della strada - ed. IN ASA , n°52 Roma1993/94
- Vincenzo Calabrese (a cura di),
Atopie - Ossimori del DAU n° 3, ed. Sala, Pescara 1995
- Democrazia e diritto,
I linguaggi inautentici della città - n° 4/5, Roma 1989
- Paolo Desideri,
Moderno senza movimento - ed. Clear, Roma 1994
- Paolo Desideri, Massimo Ilardi (a cura di)
Attraversamenti, i nuovi territori dello spazio pubblico - costa &nolan, Genova1997
- P. Gelmini,
Città , trasporti, ambiente - ed. Etas libri, Roma 1988
- David Harvey
La crisi della modernità - ed. Il Saggiatore, prima edizione Milano 1993
- Massimo Ilardi (a cura di),
La città senza luoghi - ed. costa &nolan, prima edizione Genova 1990
- Massimo Ilardi,
L'individuo in rivolta - ed. costa &nolan, prima edizione Genova 1995
- Arturo Lanzani, scritto inedito
Edificazione e risignificazione delle strade nella prospettiva della geografia delle sedi - comunicazione per il dottorato di ricerca, Pescara 1996
- Metamorfosi, quaderni di architettura
Forme e luoghi dell'architettura nella città contemporanea - n°34-35, Roma1997
- R.Venturi, D.Scott Brown,
Complessità e contraddizioni in architettura - ed. Dedalo, Bari 1980
- Mirko Zardini (a cura di)
Paesaggi ibridi - Skira editore, Milano 1996

2° capitolo

- AAVV,
I paesaggi umani - ed. T.C.I. Milano 1977
- AAVV,
Grande Atlante d'Europa e d'Italia - ed. De Agostini, Novara 1994
- Autostrade, rivista trimestrale
Quarant'anni della società Autostrade - ed. Soc. Autostrade, n°1-2 Roma1997
- Leonardo Benevolo,
L'Italia da costruire, Un programma per il territorio - ed. Laterza, Bari 1996
- Casabella, rivista internazionale di architettura
Il disegno del paesaggio italiano - ed. Electa, n°575-576 Milano 1991

- A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo (a cura di),
Le forme del territorio italiano vol 1° - ed. Laterza, Bari 1996
- Maurizio De Caro (a cura di),
Il trasporto pubblico urbano -Milano 1900/2000 - ed. Electa, Milano 1997
- B.Di Sivo e E.Petroncelli,
Verso nuovi insediamenti umani - ed. Dedalo libri, Roma 1976
- Gabriel Dupuy,
Automobile e città - ed. Il Saggiatore, Milano 1997,
- Silvia Esposito (a cura di),
paesaggio, immagine e realtà - ed. Electa, Milano 1981
- Fausto Fiorentini,
Dalla pianificazione al progetto di strade tre lezioni per i corsi di Pianificazione del Territorio e Urbanistica, Pescara 1995
- Vittorio Gregotti,
Il territorio dell'architettura - ed. Feltrinelli, prima edizione Milano 1966
- Luigi Ghirri,
Paesaggio italiano - quaderni di Lotus, ed. Electa, Milano 198
- Rassegna,
La ricostruzione in Europa nel secondo dopoguerra - ed. Electa, Milano 1993
- Rassegna,
I territori abbandonati- ed. Electa, Milano 1990
- Ottagono, rivista trimestrale di disegno industriale
Car design - ed. CO.P.IN.A. n°113 Milano 1995,
- Emilio Sereni,
Storia del paesaggio italiano - ed. Laterza, prima edizione Bari 1961
- Eugenio Turri,
Semiologia del paesaggio italiano- ed. Longanesi, prima edizione Milano 1979

3° capitolo

- AAVV,
Il futuro della città. Idee a confronto - ed. Cuen, Napoli 1997
- AAVV,
Progetto e governo della trasformazione - ed. Faenza, Bologna 1994
- Marc Augé,
Nonluoghi - ed. elèuthera, prima edizione Milano 1993
- Françoise Choay,
L'orizzonte del pos-urbano - ed. Officina, Roma 1992
- Maria Cicchitti,
Transiti - materiali per il dottorato di ricerca 8° ciclo, DAU Pescara 1997
- Ernesto d'Alfonso (a cura di),
Attualità della forma urbana - cat. Triennale di Milano 1995, ed. Electa Milano 1995
- Marco D'Annunziis,
La città caotica - materiali per il dottorato di ricerca 7° ciclo, DAU Pescara 1996
- Fausto Fiorentini (a cura di),
Paesaggi metropolitani - ed. Argos, Roma 1995
- Carlo Giammarco, Aimaro Isola,
Disegnare le periferie. il progetto del limite - ed. NIS, Roma 1993
- William J. Mitchell,
La città dei bits. Spazi, luoghi e autostrade informatiche - ed. Electa, Milano 1997

- Rosario Pavia,
Le paure dell'urbanistica - ed. costa & nolan, Genova 1997

4° capitolo

- AAVV
"I sistemi collinari abruzzesi" voll. 8 - ed. Poman Poligrafica Mancini, Pescara 1992-95
- AAVV
"Il Corridoio Adriatico" voll. 7 - ed. Argos, Roma 1991-95
- Paolo Avarello, Walter Fabietti, Emilia Fino
I territori della pianificazione - ed. Gangemi, Roma 1994
- L.Benevolo, F.Gorio, G.P.Rotondi, M.Valori
Indagine sulla valle di Sulmona e di Pescara - Giornale del Genio Civile n°7/8
ed. dall'Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1954
- Cristina Bianchetti
La città nella storia d'Italia, Pescara - ed. Laterza, Bari 1997
- Orazio Carpenzano (a cura di)
Ore marine, ossimoro n°7 del DAU - ed. Sala Pescara 1996
- A.Clementi, G.Dematteis, P.C.Palermo (a cura di),
Le forme del territorio italiano - vol. 2° ed. Laterza, Bari 1996
- Walter Fabietti
"Strutture insediative. nella regione medio adriatica" - ed. F.Ili Palombi, Roma
1996
- Fausto Fiorentini
Il Corridoio Adriatico. Rapporto finale sulla ricerca - ed. Dierre, San Salvo (CH)
1996
- Roberto Mascarucci
Pianificazione territoriale e spesa pubblica - ed. Gangemi, Roma 1990
- Maurizio Morandi
Una trasformazione inconsapevole - ed. Gangemi, Roma 1992 pag. 17.
- Rosario Pavia (a cura di)
"Città e territori del medio adriatico" - ed. Franco Angeli, Milano 1990
- Agostino Renna
L'illusione e i cristalli - ed. Clear, Roma 1980
- Mosè Ricci
Abruzzo verso una nuova immagine - ed. F.Ili Palombi, Roma 1996
- Bernardo Secchi
Pescara:Progetto Preliminare per il P.T. P. - ed. L.P.Grafiche, Pescara 1994

5° capitolo

- Sandro Anselmi,
Adriatico - Clua, Ancona 1991
- AU, Arredo Urbano
I luoghi urbani della città costiera - ed. IN ASA n° 22, Roma 1987
- S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini,
Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione Milanese -
AIM, Abitare Segesta Cataloghi, Milano 1993
- Alberto Clementi, (a cura di)

Lo spazio dell'infrastruttura - ed. Sala, Pescara 1996
 - Massimo Del Vecchio, Carlo Pozzi,
Ricognizioni urbane - ed. Sala, Pescara 1997
 - Giuseppe Dematteis,
Le metafore della Terra - ed. Feltrinelli, Milano 1985
 - Marco Grispigni (a cura di)
1990 : Fuga dalla città, Metropoli diffusa o nuovi localismi? - atti del seminario,
 ed. Istituto romano per la storia d'Italia dal fascismo alla Resistenza , Roma 1989
 - D.Maestri, M.Centofanti, A.Dentoni Litta
Immagini di un territorio - Collana di studi abruzzesi, L'Aquila 1972
 - Millepiani, rivista quadrimestrale di culture metropolitane,
 n°2 del 1994, n° 7 del 1996, n° 10 del 1997 - ed. Mimesis associaz. culturale
 Milano
 - RETURB atti del convegno del1° e 2° seminario nazionale
Grandi reti e trasformazioni urbane in Italia - ed. D.A.U./ricerca Pescara 1996
 - Mosé Ricci (a cura di),
Figure della trasformazione - ed. Ed.'Architettura, Pescara 1996
 - J.Palmisano, M.Brega (a cura di)
Aircraft, Le Corbusier - ed. Abitare Segasta, Milano 1996
 - Piano Progetto Città, rivista trimestrale del DAU di Pescara
Le culture del progetto - ed. d'Architettura, n°14 Pescara 1994
 - Piano Progetto Città, rivista trimestrale del DAU di Pescara
La città adriatica - ed. d'Architettura, n°15 Pescara 1995

6° capitolo

- Wiel Arets,
An alabaster Skin - Uitgeverij 010 Publishers Rotterdam 1993
 - Vittorio Gregotti,
La città visibile - ed. Einaudi 1993
 - Paolo Caputo, (a cura di)
Le architetture dello spazio pubblico - ed. Electa, Milano 1997
 - Massimo Del Vecchio, Carlo Pozzi,
Ricognizioni urbane - ed. Sala, Pescara 1997
 - Paolo Desideri,
La città di latta - ed. costa & nolan, prima edizione Genova 1995
 - Fausto Fiorentini, (a cura di)
Paesaggi metropolitani - ed. Argos, Roma 1995
 - Bernard Tschumi
Event city - The Tim press Cambridge, London 1994
 - Antonino Terranova (a cura di),
Il progetto della sottrazione - ed. Fratelli Palombi, Roma 1997
 - R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour,
Imparando da Las Vegas - ed. Cluva, Venezia 1985
 - Antonino Terranova,
La città & i progetti - ed. Gangemi, Roma 1993
 - Franco Purini,
Dal progetto. scritti teorici di Franco Purini 1966-1991 - ed. Kappa, Roma 1992
 - Georges Teyssot, (a cura di)
Oltre la città la metropoli - ed. Electa, Milano 1988
 catalogo della mostra, *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*

- James Wines
De Architecture - Rizzoli international, New York 1992

appendice A

- Leonardo Benevolo,
Storia della città - ed. Laterza, prima edizione Bari 1975
- Leonardo Benevolo,
Storia dell'architettura moderna - ed. Laterza nuova edizione in 5 vol. Bari 1992
- Massimo Cacciari
Metropolis, saggi sulla grande città - ed. Officina, Roma 1973
- Françoise Choay,
La città Utopie e realtà - 2 vol. ed. Einaudi, Torino 1973
- William J.R. Curtis,
Modern architecture - ed. Phaidon, prima edizione Londra 1982
- Mara De benedetti, Attilio Pracchi
Antologia dell'architettura moderna - ed. Zanichelli, prima edizione Bologna 1988
- Henry-Russell Hitchcock,
L'architettura dell'ottocento e del novecento - ed. Einaudi, 1^a ediz. ital. Torino 1971
- Pontus Hulten (a cura di)
Futurismo & Futurismi - ed. Bompiani, Milano 1986.
- Le Corbusier,
Maniera di pensare l'urbanistica - ed. Laterza, prima edizione Bari 1965
- Riccardo Mariani (a cura di)
Garnier, una città industriale - ed. Jaca Book, Milano 1990
- Lewis Mumford
la città nella storia - ed. Bompiani, prima edizione Milano 1967
- Rosario Pavia,
Le paure dell'urbanistica - ed. costa & nolan, prima edizione Genova 1996
- Giuseppe Samonà
L'urbanistica e l'avvenire della città - ed. Laterza, prima edizione Bari 1959
- Manfredo Tafuri,
Storia dell'architettura italiana 1944-1985 ed. Einaudi, Torino 1986
- Manfredo Tafuri,
La sfera e il labirinto - ed. Einaudi, Torino 1980
- M. Tafuri, F. Dal Co
Architettura Contemporanea - ed. Electa, prima edizione 1976 Milano
- Antonino Terranova,
Città sognate - ed. La Nuova Italia, Firenze 1977
- Virgilio Vercelloni,
Atlante storico della città ideale - ed. Jaca Book, Milano 1994

appendice B

- AU Arredo Urbano
n°24 - IN ASA editrice, Roma 1988
- Casabella
n° 586-587 - Electa, Milano 1992
- Robert Cameron's
Above New York - ed. Book and Jacket Design, Hong Kong 1990

- Ciucci, Dal Co, Manieri Elia, Tafuri
La città americana - Editori Laterza, Bari 1973
- Alberto Clementi (a cura di)
Infrastruttura e Piani Urbanistici - Fratelli Palombi editori, Roma 1996
- P.Costantini, S.Fuso, S.Mescala, (a cura di)
Nuovo paesaggio americano - ed. Electa, Milano 1987
- Livio Dimitriu
New York Architects - U.S.A. Book, New York 1990
- Peter Hall
Le città mondiali - ed. Il Saggiatore, Milano 1966
- Rem Koolhaas
Delirious New York - ed. The Monacelli Press, riedizione New York 1994
- Heinrich Klotz
New York Architecture 1970-1990 - ed. Prestel, Frankfurt am Main, 1989
- Lotus International
n°56 - Electa, Milano 1988
- Lotus International
n°86 - Electa, Milano 1996
- Franco Raggi
Europa/America Architetture urbane alternative suburbane
- O.M.A. Rem Koolhaas, Bruce Mau
S,M,L,XL - ed. The Monacelli Press, Rotterdam 1995
- Mario Panizza
Mister Grattacielo - Editori Laterza, Bari 1987
- Richard Plunz
A History of Housing in New York City - ed. Columbia University Press New York 1990
- La Biennale di Venezia Edizioni, Venezia 1978
- Livio Sacchi
Il disegno dell'architettura americana - Editori Laterza, Bari 1989
- Elisabeth Sussman (a cura di)
City of Ambition 1990-1960 - ed. Whitney Museum, New York 1996
- Mirko Zardini (a cura di)
Christian Zapatka, L'architettura del paesaggio americano - quaderni di Lotus n°21 - Electa, Milano 1995

appendice C

- Casabella, rivista internazionale di architettura
Sulla strada - ed. Electa, n° 553/554 Milano 1989
- Casabella, rivista internazionale di architettura
Il disegno degli spazi aperti - ed. Electa, n° 597/598 Milano 1993
- Casabella, rivista internazionale di architettura
Stati Uniti, un paese diverso - ed. Electa, n° 586/587 Milano 1992
- Casabella, rivista internazionale di architettura - ed. Electa, n° 542/543 Milano 1988
- Casabella, rivista internazionale di architettura - ed. Electa, n° 614 Milano 1994
- Lotus, rivista trimestrale di architettura - n. 86 ed. Electa, Milano 1996
- Lotus, rivista trimestrale di architettura - n. 87 ed. Electa, Milano 1996
- Lotus, rivista trimestrale di architettura - n. 88 ed. Electa, Milano 1996
- Mirko Zardini, a cura di
Frank O. Gehry, America come contesto - ed. quaderni di Lotus, Electa, Milano 1995

- Domus dossier,
Alta velocità- editoriale Domus, Milano 1996
- AAVV,
Nove progetti per nove città - catalogo XVII Triennale ed. Electa, Milano 1987
- AAVV,
Le città del mondo e il futuro delle metropoli - XVII Triennale ed. Electa, Milano 1988
- Jaques Lucan
OMA, Rem Koolhaas - ed. Electa, Milano 1990
- Cristiano Toraldo di Francia, (a cura di)
Site - ed. Officina, Roma 1989
- l'Arca, rivista internazionale di architettura - n° 108 ottobre, l'Arca edizioni Roma 1986,
- Frank Werner,
Coop Himmelbau - Verlag Jurgen Hausser, Frankfurt 1993
- Antonio Riggen Martinez,
Luis Barragan 1902-1988 - ed. Electa, Milano 1996

inoltre, per alcune citazioni e note antologiche riportate nel testo

- George Perec,
L'infra ordinario - ed. Bollati Boringhieri, Torino 1994
- Mike Davis,
la città di quarzo. Indagine sul futuro a Los Angeles - ed. manifestolibri, Rma 1993
- Marguerite Yourcenar,
Il Tempo, grande scultore - Einaudi, Torino 1985
- Roland Barthes,
Miti d'oggi - ed. Einaudi, Torino 1962
- J.G.Ballard,
La mostra delle atrocità - ed. Bompiani, Milano 1991
- Robert Musil,
La conoscenza del poeta - Sugarco edizioni, Milano 1979
- Gianni Vattimo,
La società trasparente - ed. Garzanti, Milano 1989
- David Harvey,
La crisi della modernità - ed. EST, Milano 1993
- Georg Steiner,
Nel castello di Barbablù - ed. SE, Milano 1990
- George Perec,
La vita istruzioni per l'uso - ed. Rizzoli, Milano 1989
- Franco Bolelli,
Rumori planetari - ed. La casa Ushuer, Firenze 1982
- Italo Calvino,
Le città invisibili - ed. Einaudi, Torini 1982
- Augusto Illuminati,
La città e il desiderio - manifestolibri, Roma 1992
- Bruce Chatwin,
Le vie dei canti - ed. Adelphi, Milano 1988
- Italo Calvino,
Lezioni americane - ed. Garzanti, Milano 198?

Finito di stampare in Foggia
nel mese di novembre 2000

per conto di
Claudio Grenzi Editore



Gli elementi di connessione fra i diversi parti della periferia metropolitana, hanno a poco a poco modificato il peso del proprio ruolo sulle trasformazioni del territorio, fino a determinare il nuovo sistema di assetti e gruppi delle zone metropolitane e dei centri storici attraverso il punto di progetto circoscrivibile, per questi spazi, non ha mai adeguato i propri programmi alle modificazioni che comunque genera, rimasero occasionalmente legati alle logiche di natura trasportistica.

L'evento della ricerca è quello di capire quali sono i migliori affari dove dei quali possono trovare forma le opere dell'architettura per questi spazi, nella convinzione che, l'espressione di questi luoghi, deve necessariamente manifestare gli esiti di una qualità urbana ovvero restituire alle forme dell'architettura il fondamentale indispensabile di conoscenza e di trasformazione dei luoghi indagando sulle possibili relazioni tra forme ed eventi, anche quando, come in questo caso, assumono caratteri contraddittori e opposti. La strategia operativa deve, pertanto, riconoscere una capacità strategica al progetto, come atto primario di conoscenza del luogo per ottenere programmi e trasformazioni concettuali. Invece in questi termini il progetto diventa la traduzione architettonica di quella possibilità di trasformazione.

