

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Leali G. Tra mobilità e paesaggio. Le
infrastrutture come strumento di
valorizzazione del paesaggio**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

TRA MOBILITÀ E PAESAGGIO. LE INFRASTRUTTURE COME STRUMENTO DI VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Giusi Leali

Dottoranda in "Progetto e Tecnologie per la Valorizzazione dei Beni Culturali" Politecnico di Milano_Dipartimento BEST

*"Il paesaggio è uno dei pilastri della storia e dell'identità del nostro Paese, nella diversità e varietà straordinaria delle sue città e delle sue regioni."*¹ Premessa

*"I paesaggi sono lo spazio in cui si svolge la vita di ogni giorno di noi cittadini"*²

Le provocazioni dello storico dell'arte Settis sono solo due degli interventi che attualmente è possibile trovare sul tappeto del dibattito relativo al termine paesaggio. A livello normativo il paesaggio è stato definito dalla Convenzione Europea del Paesaggio, adottata dal Consiglio d'Europa nel 2000 e ratificata in legge dallo Stato Italiano nel 2006, come una *determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni*³. Dalla definizione si evince chiaramente lo stretto rapporto tra uomo, cultura e le sue attività: l'intervento sul paesaggio è inevitabilmente legato ai segni e alle tracce impresse sul territorio dalla natura e dalle singole comunità locali. Il paesaggio risulta essere un territorio costruito dall'uomo, dove la sua storia si è esplicitata e ha lasciato le sue tracce, siano esse memorie di una attività produttiva, piuttosto che i segni dell'infrastrutturazione o i monumenti architettonici⁴.

Relativamente al rapporto tra paesaggio e infrastrutture è interessante l'intervento del paesaggista Bürgi il quale in prima istanza definisce il termine paesaggio come *"un processo, qualcosa in costante movimento ma, legato anche al pensiero, al ricordo e alla memoria"*. Il paesaggio risulta essere per il paesaggista un qualcosa di difficile definizione in quanto ogni individuo può darne una propria interpretazione e, allo stesso tempo, anche l'infrastruttura risulta essere parte di un processo perché permette di stabilire relazioni in senso fisico e materiale, ma anche in senso immateriale con il territorio. L'autore considera il paesaggio alla stregua di un'infrastruttura, perché in questo modo si riduce la priorità di valore e di considerazione di uno rispetto all'altra. Il paesaggio e l'infrastruttura vengono considerati elementi appartenenti allo stesso insieme: il paesaggio costituisce la rete di segni e di relazioni e in quanto *"rete di segni"* è possibile parlare di paesaggio delle infrastrutture⁵.

La necessità di realizzare infrastrutture efficienti è emersa per la prima volta in Europa durante lo sviluppo industriale Ottocentesco. È a partire da questo periodo storico che le reti infrastrutturali hanno permesso di garantire importanti ricadute economiche alle strutture produttive ed insediative del territorio. Esse hanno anche influenzato, in modo non controllato, la riconfigurazione dei territori e dei paesaggi attraversati. Infatti le infrastrutture per la viabilità provocano un impatto elevato sulle comunità in termini di rumore, inquinamento, frammentazione del territorio, disturbo visuale e perdita di valore. Le stesse componenti dell'ambiente naturale e dell'ambiente umano (testimonianze storiche, archeologiche e culturali) per poter essere meglio tutelate, sono diventate oggetto di normativa specifica quale la valutazione di impatto ambientale, la valutazione ambientale strategica, i piani di incidenza e di monitoraggio, le valutazioni paesaggistiche e le procedure cui deve sottoporsi l'iter progettuale ed attuativo finalizzato alla realizzazione di infrastrutture.

Gli indirizzi europei si muovono in questa stessa direzione promuovendo da una quindicina di anni iniziative relative al sistema delle infrastrutture e dei trasporti, ma anche ponendo attenzione alla complessità del paesaggio sotto molteplici sguardi, individuando una convergenza di queste logiche nella progettazione sostenibile. La sostenibilità viene intesa in termini ambientali, ma, soprattutto culturali e sociali del paesaggio delle infrastrutture⁶.

*Indirizzi europei e
quadro normativo
italiano*

Per quanto riguarda il sistema infrastrutturale italiano, il sistema legislativo, attraverso il Piano

¹ Settis S. (2008), *Un nuovo codice in difesa del paesaggio*, su Repubblica del 9 aprile 2008, p.31

² Settis S. (2010), *Paesaggio costituzione cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino

³ Traduzione del testo ufficiale inglese *"Landscape" means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors* predisposta dal Congresso dei poteri locali e regionali del Consiglio d'Europa in collaborazione con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Ufficio Centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici, in occasione della Conferenza Ministeriale di Apertura alla firma della Convenzione Europea del Paesaggio.

⁴ Settis S. (2010), *Paesaggio costituzione cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino

⁵ Ponticelli L., Micheletti C. (2003), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira editore, Milano

⁶ Op. Cit.

Generale dei Trasporti e il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, dispone come strategia di intervento il riequilibrio territoriale, l'innovazione tecnologica per la modernizzazione gestionale e infrastrutturale, il riequilibrio modale in ambito urbano, l'applicazione di sostenibilità ambientale e gli interventi per la sicurezza nei trasporti. Particolare attenzione è stata rivolta alle opere infrastrutturali, e nello specifico alle grandi opere, grazie allo strumento legislativo speciale costituito dalla Legge Obiettivo (L. 21 dicembre 2001, n.443) che ha lo scopo di programmare l'ammodernamento delle infrastrutture e di definire a livello normativo, finanziario ed operativo la realizzazione delle opere pubbliche definite "strategiche e di preminente interesse nazionale".

Il processo di re-infrastrutturazione italiano è stato nuovamente programmato nel 2008 con il Documento di programmazione economica finanziaria 2009-2013 (Dpef): il programma presentato non si differenzia molto da quello del 2001 in termini di cantieri finanziati e di quadro economico approvato, le importanti novità sono costituite dalla volontà del Governo di rilanciare il programma di re-infrastrutturazione del Paese sotto una nuova veste e cioè coordinando un programma di azioni che sia in grado di ridare incisività alle azioni, di definire nuove procedure che permettano di coinvolgere maggiormente i capitali privati (ad esempio attraverso procedure di *project financing* e procedure negoziate) e al tempo stesso di ridurre ulteriormente i tempi di approvazione e cantierizzazione delle opere.

Il progetto del paesaggio, negli ultimi tre secoli, è stato influenzato in modo significativo dalle riflessioni che emergevano dall'inserimento delle infrastrutture nel paesaggio. Già a partire dal '700 in Inghilterra, assieme al movimento paesaggistico, nasceva l'idea della "cura" delle campagne. L'infrastruttura era considerata l'elemento che permetteva di connotare la modernità del paesaggio, che favoriva lo sviluppo dell'agricoltura in modo ordinato e che contestualmente permetteva di operare in termini di bellezza del paesaggio (in senso filosofico ed estetico).

Progettazione paesistica. L'esperienza moderna e contemporanea

L'eredità paesaggistica inglese venne trasferita alla fine del diciannovesimo secolo negli Stati Uniti d'America con il movimento *driving for pleasure* il quale introdusse la necessità di svolgere un'analisi paesaggistica e un'attenta progettazione per il tracciamento delle strade. La *parkway* americana ebbe un'influenza sostanziale sulle modalità d'inserimento paesaggistico, contemporaneamente il paesaggista *Lynch*⁷ negli anni '60 avviò importanti studi sulla percezione del paesaggio e l'impatto visivo delle nuove infrastrutture al fine di definire la collocazione dei nuovi percorsi in relazione alla morfologia, ai punti di maggiore visibilità e alla posizione dell'osservatore in relazione al minor consumo di paesaggio. Grazie al suo contributo, gli Stati Uniti furono i primi ad analizzare e individuare le premesse dei moderni processi di valutazione dell'impatto ambientale, estendendo l'attenzione anche ad aree più strettamente legate all'infrastruttura e alle relazioni al paesaggio circostante. Gli studi di *Lynch* ebbero riflessi in Europa dove vennero condotte le prime riflessioni sui tracciati autostradali sviluppando temi di analisi visiva, di studio della frammentazione del paesaggio, di impatto paesaggistico e di percezione del paesaggio in movimento. Questi studi costituirono ad esempio la base teorica della progettazione dell'Alta Velocità francese.

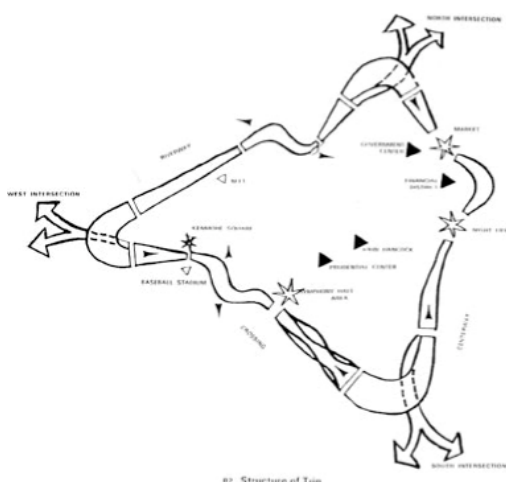


Figura 1. Lynch - La struttura del viaggio



Figura 2. Lynch - Diagramma visivo e del movimento spaziale in riferimento alla Northeast expressway di Boston

Alcuni anni prima in Italia vennero avviati i lavori di realizzazione dell'Autostrada del Sole, primo esempio europeo di attraversamento di un paesaggio montuoso. Le critiche mosse dal circolo culturale dell'epoca nei confronti della realizzazione furono molto aspre, le critiche più severe vennero da Zevi che

⁷ Niccolin P., Rocca A. (2003), *Il paesaggio delle freeway* in Lotus Navigator, n.7, pp 7-8

denunciava l'inorganicità dell'opera e le negative conseguenze sul paesaggio. Le polemiche rivolte alla realizzazione dell'A1 modificarono il normale processo progettuale, determinando l'intervento attivo della figura dell'architetto paesaggista nella sperimentazione europea ed italiana.

La progettazione paesistica contemporanea ha completamente rivoluzionato il rapporto fra gli elementi infrastruttura e paesaggio, intendendo l'infrastruttura come elemento per migliorare il paesaggio. Significativi in questo senso sono gli studi e le sperimentazioni del paesaggista francese Lassus che portano a intendere l'infrastruttura come elemento utile alla costruzione di nuovi paesaggi e strumento per l'esplorazione delle realtà locali: l'infrastruttura non è più solo una linea di attraversamento di un territorio, ma un'opportunità per penetrare all'interno di una identità, per riconoscerne le peculiarità e per dare luogo alle nuove espressioni della realtà locale. In questo nuovo modo d'intendere il progetto il paesaggio non costituisce più solo lo sfondo, ma è elemento di controllo delle trasformazioni, permette di superare la limitatezza della finalizzazione funzionale intrinseca dell'infrastruttura concentrando l'attenzione sulla multifunzionalità, sul sistema di relazioni e sul pluriuso.

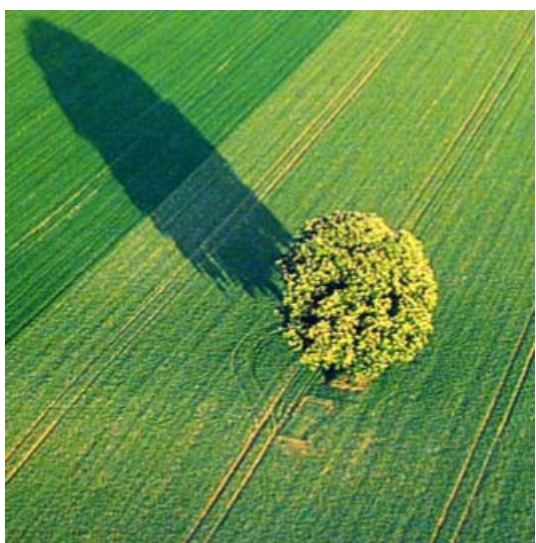


Figura 3. Lassus - Immagine di copertina del libro "Autoroute et Paysages". Dettaglio del paesaggio champenois

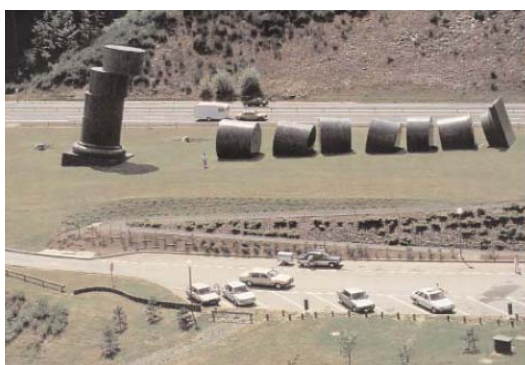


Figura 4. Lassus - Veduta dell'area di riposo di Suchères, sulla A72 Asf, fra Lione e Clermont-Ferrand.

Per poter completare il quadro conoscitivo estendendolo fino alla realtà contemporanea è stato necessario individuare alcuni concetti chiave adottati nelle *best practice* contemporanee relative alla progettazione sostenibile del paesaggio delle infrastrutture. È stato possibile evidenziare alcuni elementi ricorrenti nelle esperienze prese in esame costituenti delle vere e proprie innovazioni nel processo di progettazione contemporaneo.

Il campione d'indagine è stato individuato selezionando alcune *best practice* nazionali ed internazionali relative a sperimentazioni come l'autostrada A19-eco autostrada francese, l'autostrada Pedemontana e le sue opere di mitigazione, il passante verde di Mestre, l'area di sosta di Nîmes-Caissargues, i tre archi per Reggio Emilia e il Progetto in R.E.T.E., l'autostrada N2 Chiasso-San Gottardo, l'autostrada du Rohe, l'autostrada del Brennero e il progetto A22 Eco.boulevard, l'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, il progetto "Roads to the future". Sono poi state prese in esame anche alcuni studi teorici come "In.fra. Forme insediative e infrastrutture: procedure, criteri, metodi per il progetto"⁸, Infrascapes "Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione"⁹, Regione Emilia Romagna "La progettazione integrata di infrastrutture stradali"¹⁰, Provincia di Bergamo "Il progetto di strade nel territorio"¹¹ e Catap e Ispra "Linee guida dell'Ambiente e paesaggio nei settori infrastrutturali"¹².

Un elemento comune alle buone pratiche è il rapporto fra gli elementi del binomio "paesaggio-infrastruttura", è infatti possibile delineare strutture processuali complesse che portano alla progettazione e successiva realizzazione di infrastrutture sostenibili dal punto di vista ambientale,

Progettazione
paesaggistica
contemporanea:
quale direzione?
Lettura critica
delle best-
practice

Valore e
radicamento

⁸ AA. VV. (2002), *Infra Forme insediative e infrastrutture. Atlante e Manuale Venezia* (volumi), Marsilio editori, Torino

⁹ Clementi A., Cannavò P. (2003), *Infrascapes. Infrastrutture e paesaggio*, Mandragora, Firenze

¹⁰ Regione Emilia Romagna (2007), *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Meltemi editore, Roma

¹¹ Provincia di Bergamo, Politecnico di Milano (2004), *Il progetto di strade nel territorio: guida all'azione locale*, Stampa Provincia, Bergamo

¹² Ispra, Catap (2010), *Ambiente, paesaggio e infrastrutture. Manuale linee guida*, Stampa Ispra, Roma

paesaggistico e culturale. Il rapporto letto in maniera biunivoca, da un lato prevede che il paesaggio attraversato non debba essere perturbato dalla realizzazione di questi segni sul territorio poiché deve poter conservare le sue caratteristiche di naturalità, biodiversità, di patrimonio paesistico e d'identità culturale, dall'altro lato l'infrastruttura costituisce una potenzialità che oltre a portare dei benefici di carattere economico, legati ad una migliore fruibilità del territorio, è portatrice di opportunità in quanto permette di dare visibilità a scala vasta al territorio stesso.

Un altro elemento comune del processo progettuale è il riconoscimento del valore del paesaggio attraversato delle infrastrutture: esso deve essere valutato al pari delle componenti tecniche e tecnologiche legate esclusivamente all'infrastruttura. Per poter far emergere il valore del paesaggio, quale identità culturale e paesaggistica del luogo, il progetto deve potersi inserire in territori sui quali si è intervenuti in precedenza con una pianificazione attenta, poiché qualsiasi progetto ha delle inevitabili ricadute, spesso irreversibili, nella trasformazione del paesaggio e del suo patrimonio. Contemporaneamente è necessario prendere in considerazione che ogni eccessiva azione di protezione e salvaguardia del paesaggio provoca delle inevitabili interferenze al progetto della rete infrastrutturale. Per riuscire ad individuare il giusto punto di equilibrio viene riconosciuta all'infrastruttura la capacità di garantire sicurezza e continuità al tracciato mentre nei confronti dei contesti attraversati le viene richiesto di prevedere una specifica attenzione alla diversità dei paesaggi locali attraversati, abbandonando l'unitarietà insita, determinata da caratteri funzionali e tipologici, a favore di elementi in grado di recepire e interagire con l'identità culturale e paesaggistica di ogni diverso contesto attraversato.

L'approccio progettuale descritto è in grado di introdurre una nuova struttura processuale organizzata in modo tale da attrarre l'attenzione sul paesaggio già a partire dalle politiche di programmazione pubblica. È già in questa fase che viene richiesta la capacità di stabilire l'equilibrio nel rapporto: trovare la giusta armonia fra l'assoggettare il territorio al servizio delle reti che lo attraversano e il sottomettere le reti alle esigenze dei territori. Emerge in questo modo l'importanza di attuare politiche e stabilire regole a livello generale tali da permettere di sviluppare al meglio i progetti. Altro elemento importante è la qualità dell'intervento, concepita sotto il profilo della compatibilità e sostenibilità paesaggistica e socio-culturale. Definire uno standard qualitativo costituisce la risorsa decisiva ai fini della stessa fattibilità dell'opera e, vista l'importanza attribuita, diviene fondamentale definire procedimenti, individuare dispositivi di controllo e contestualmente attribuire esplicite responsabilità di decisione a soggetti con adeguate competenze tecnico-professionali. Lo stesso progetto del paesaggio dell'infrastruttura deve essere incardinato in un sistema preventivo di valutazione ben strutturato che possa estendere senza limitazioni la sua azione dalla fase *ex-ante* a quella *post-operam*. Per poter operare in questa direzione risulta fondamentale definire e strutturare efficacemente a livello normativo gli strumenti valutativi.

In questa direzione il processo prevede lo sviluppo di una cultura transdisciplinare in cui convergono e vengono bilanciati i saperi e le competenze coinvolte. Le istituzioni, per adottare queste strategie, sono chiamate ad avviare programmi di sperimentazione con obiettivi quali la compatibilità ambientale, paesaggistica e culturale delle infrastrutture nel territorio coinvolto, destinando una maggiore quantità di risorse alle opere di compensazione e di mitigazione secondo gli indirizzi individuati a scala europea.

Gli strumenti operativi esistenti, che dovranno essere meglio articolati, sono la valutazione d'impatto ambientale e la valutazione ambientale strategica. Essi dovranno entrare a far parte del processo progettuale già a partire dalla fase iniziale e fare riferimento a specifiche competenze disciplinari e amministrative, soprattutto estendendo al paesaggio nel suo complesso (e non intendendolo come semplice sommatoria di elementi che lo compongono) il loro campo di applicazione. La valutazione preventiva a cui devono tendere gli strumenti di valutazione normati deve permettere di elaborare informazioni relativamente alla conformazione naturale, ma anche gli aspetti storico-culturali, storico-artistici, archeologici e architettonici del territorio al pari degli aspetti ambientali e naturalistici già tutelati da strumenti normativi.

Il processo prevede inoltre che il progetto non sia inteso come semplice ricorso agli approcci di mimesi tradizionali che spesso si limitano a diminuire l'impatto visivo nei confronti del territorio attraversato o di ridurre al minimo i rischi di compromissione degli ecosistemi e dei valori esistenti di naturalità dell'ambiente. Estremizzando all'opposto, l'intervento non può essere concepito come enfaticizzazione oltre misura delle forme estetiche e tecnologiche dell'opera che permettono di assimilare l'intervento ad un'opera d'arte senza alcuna relazione con il contesto.

La direzione individuata, per ovviare a questa possibile criticità, è quella di trovare un giusto punto di equilibrio tra le diverse componenti ed elaborare un'estetica in grado di esprimere il rapporto tra la stratificazione storica di un territorio, la sua identità e la contemporaneità, cercando di dipanare il difficile rapporto tra conservazione e trasformazione. Infatti già nella preliminare lettura critica del territorio vengono individuati i luoghi orientati alla conservazione dei valori esistenti e i luoghi in grado di ospitare i segni della contemporaneità.

*Politiche e
strumenti: qualità
e valutazione*

*Estetica e
attraversamento*



Figura 5. Calatrava - Tre archi per Reggio Emilia



Figura 6. Nouvel - Kilometro rosso

Il processo progettuale è in grado di cogliere e interpretare il rapporto fra la dimensione locale del paesaggio attraversato e la scala maggiore che necessariamente interessa una grande infrastruttura di collegamento. La contemporaneità tenta di esprimere un nuovo modo di intendere la territorialità, come prossimità spaziale e un nuovo modo di percepire l'esperienza della mobilità fisica: strade, ferrovie e nodi rappresentano una nuova forma di spazio pubblico. L'esperienza dell'attraversamento deve poter essere trasformata in fonte di apprendimento dei valori tramandati e contemporanei che si possono trovare nell'immediato paesaggio delle infrastrutture.

Il processo deve essere coadiuvato da un sistema legislativo in grado di stabilire regole e determinare politiche che permettano di perseguire gli indirizzi appena descritti senza relegarli a buoni propositi. Per quanto riguarda l'Italia è necessario evidenziare come l'accumulo normativo abbia complicato notevolmente la possibilità di progettare paesaggi coerenti con i caratteri dei luoghi e della contemporaneità vincolando e limitando l'azione del processo a sola definizione di funzioni e geometrie. Per superare questa impasse è necessario agire a livello di organizzazione dei sistemi di decisione e nel coinvolgimento diretto degli enti locali, nel coordinamento dei molteplici attori coinvolti (comunità locali, progettisti, paesaggisti, portatori di interesse) e nella programmazione territoriale.

Per rendere maggiormente efficace il processo è necessario definire nella sua strutturazione le esigenze operative tenendo sotto controllo gli aspetti storico-culturali già in fase di programmazione, in modo tale da permettere alla progettazione di sviluppare una responsabilità nei confronti del patrimonio.

*Innovazione del
processo*

Le riflessioni generali appena illustrate trovano nel territorio mantovano un campo di sperimentazione particolarmente interessante, in quanto ha visto negli ultimi anni il consolidarsi di grandi progetti infrastrutturali nazionali e regionali per la mobilità. Le strategie relative ai collegamenti extraprovinciali delineano un quadro progettuale che prevede la realizzazione di nuovi corridoi autostradali interni alla provincia quali l'Autostrada Medio-Padana (collegamento est-ovest, Cremona-Mantova-Mare Adriatico, in parte compreso nel asse autostradale della Cisa - finanziato dal Dpof 2009-2013), l'Autostrada Tirreno Brennero - TI.BRE. (collegamento diretto dall'Europa Centrale al Mar Tirreno, individuato dalla legge obiettivo del 2001 come uno degli obiettivi strategici finanziati), l'Autostrada BreBeMi (collegamento diretto Brescia-Milano, finanziato nel Dpof 2009-2013), l'Autostrada Nogara-Adria (prosecuzione ad est, in territorio Veneto, dell'asse Cremona-Mantova) e l'Autostrada Cispadana (raccordo Reggiolo-Ferrara).

*Sperimentazione:
il caso del
territorio
mantovano*



Figura 7. Territorio Mantovano - Lettura del PTCP

Il territorio mantovano ha quindi la necessità di declinare linee guida di carattere generale al proprio contesto in modo da poter indirizzare efficacemente a una progettazione sostenibile del paesaggio delle infrastrutture, per poter affrontare in modo strutturato la realizzazione di tutte le progettualità individuate a livello nazionale e locale e in riferimento ai temi della valorizzazione della tradizione e dello sviluppo sostenibile e compatibile che caratterizzeranno Expo 2015.

Fonte delle immagini

Figura 1,2,3 - Morelli E. (2007), *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze

Figura 4 - Kineo, *Arte sulle autostrade in Francia*, n.3, 1994

Figura 5,6 - Lotus Navigator, *Infrastructures Landscape*, n. 139, 2009

Figura 7 - Elaborazione dell'autore

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

Sul tema della valorizzazione dei beni culturali e del paesaggio

- Bolici R., Poltronieri A., Riva R. (2008), *Paesaggio e sistemi ecomuseali : proposte per un turismo responsabile*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna
- Casoni G., Fanzini D., Trocchianesi R. (2008), *Progetti per lo sviluppo del territorio: marketing strategico dell'Oltrepò Mantovano*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna
- Clément G. (2006), *Il manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata
- Lassus B., (1998), *The Landscape Approach*, University of Pennsylvania press, Philadelphia
- Lynch K. (1998), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia
- Mussinelli E. (2002), *VIA e VAS. Sviluppi innovativi di una procedura strategica per la sostenibilità ambientale* in *Ambiente e Sviluppo*, n.2 pp. 18-24
- Mussinelli E. (2005), *Management dei beni culturali ambientali e paesaggistici*, Aracne, Roma
- Oppio A., Tartaglia A. (2006), *Governo del territorio e strategie di valorizzazione dei beni culturali*, Libreria Clup, Milano
- Riva R. (2008), *Il metaprogetto dell'ecomuseo*, Maggioli editore, Santarcangelo di Romagna
- Settis S. (2010), *Paesaggio Costituzione cemento, La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino
- Scazzosi L. (2001), *Politiche e culture del Paesaggio. Nuovi confronti*, Gangemi Editore, Roma
- Schiaffonati F. (2005), *Marketing territoriale : piano, azioni e progetti nel contesto mantovano*, Libreria Clup, Milano
- Schiaffonati F., Mussinelli E., Bolici R., Poltronieri A. (2009), *Paesaggio e beni culturali: progetti per valorizzare l'Area Morenica Mantovana*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna
- Venturi Ferrioli M. (2006), *Paesaggi rivelati. Passeggiare con Bernard Lassus*, Guerini e associati, Milano

Sul tema del rapporto fra infrastrutture e paesaggio

- AA.VV. (2009), *Il paesaggio e le infrastrutture*, La Rosa, Brescia
- AA.VV. (2000), *Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese*, Alinea, Milano
- Clementi A. (2002), *Interpretazioni di paesaggio: Convenzione europea e innovazioni di metodo*, Meltemi, Roma
- Ambrosini G., Berta M. (2004), *Paesaggi a molte velocità*, Meltemi editore, Roma
- Caravaggi L., Menichini S., Pavia R. (2004), *Stra-de-paesaggi*, Meltemi editore, Roma
- Clementi A., Cannavò P. (2003), *Infrascap. Infrastrutture e paesaggio*, Mandragora, Firenze
- Farinella R. (2005), *I fiumi come infrastrutture culturali*, Compositori, Bologna
- Iarrera R. (2004), *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi Editore, Roma
- Ispra, Catap (2010), *Ambiente, paesaggio e infrastrutture. Manuale linee guida*, Stampa Ispra, Roma
- Mazzino F. (2010), *Dalle parkway al paesaggio della mobilità* in *Architettura del Paesaggio* n.22, pp 47-61
- Morelli E. (2007), *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze
- Niccolin P., Rocca A. (2003), *Il paesaggio delle freeway* in *Lotus Navigator* n.7, pp. 7-8
- Niccolin P. (2009), *Paesaggi e infrastrutture*, in *Lotus Navigator* n. 130, pp.17-20
- Provincia di Bergamo, Politecnico di Milano (2004), *Il progetto di strade nel territorio: guida all'azione locale*, Stampa Provincia, Bergamo
- Ponticelli L., Micheletti C. (2003), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira Editore, Milano
- Smets M. (2001), *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*, in *Lotus International* n. 110, pp.116-125
- Vallerini L. (2009), *Il paesaggio attraversato. Inserimento paesaggistico delle grandi infrastrutture lineari*, Edifir, Firenze
- Kineo, *Arte sulle autostrade in Francia*, n.3, 1994
- Kineo, *Autostrade in Francia*, n.9, 1995
- Lotus Navigator, *Infrastructures Landscape*, n. 139, 2009
- Ambiente del paesaggio, *Paesaggio e infrastrutture*, n.22, 2010

Sul tema della progettazione delle infrastrutture

- AA. VV. (2002), *Infra Forme insediative e infrastrutture. Atlante e Manuale Venezia* (volumi), Marsilio editori, Torino
- AA.VV. (2010), *La Grande Milano. Progetti localizzazione opportunità*, Cattaneo Grafiche, Milano
- Boriani M. (1996), "Le strade come bene culturale. Per la tutela e conservazione della viabilità storica" in Moretti A. (a cura di) (1996), *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli Milano, pp 245-255.
- Digiampietro G., Karrer F. (1993), *Il progetto di strade. Una rassegna di esperienze*, L. Pellegrini edizioni Cosenza
- Elli P., Mussinelli E. (2004), *Spazio Pubblico infrastrutture per la riqualificazione urbana. Progetti per la città di Pioltello*, Libreria Clup, Milano
- Fariello F. (1963), *Architettura delle strade : la strada come opera d'arte*, Della Pace, Roma
- Marescotti L., Mussone L. (2007), *Grandi infrastrutture per la mobilità di trasporto e sistemi metropolitani: Milano, Roma e Napoli*, Clup, Milano
- Morelli E. (2005), *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, University press, Firenze
- Mussinelli E. (2002), *Il collegato infrastrutture apre la strada alla realizzazione delle grandi opere strategiche*, in *Ecocity*, n. 5, pp. 2-6
- Purini F. (2006), *Questioni di infrastrutture*, in *Casabella* n. 739-740, pp. 36-37
- Regione Emilia Romagna (2007), *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Meltemi editore, Roma

Strumenti per il governo del territorio

- Piano Territoriale Regionale di Regione Lombardia
- Piano territoriale di coordinamento provinciale di Mantova