

**INFRASTRUTTURE MINORI NEI  
TERRITORI DELL'ABBANDONO.  
LE RETI FERROVIARIE**

A CURA DI  
**EMILIA CORRADI**  
**RAFFAELLA MASSACESI**

INTRODUZIONE  
**CARMEN ANDRIANI**  
POSTFAZIONE  
**RICHARD INGERSOLL**

# RE-CYCLE ITALY

## **PRIN 2013/2016**

PROGETTI DI RICERCA  
DI INTERESSE NAZIONALE  
**Area Scientifico-disciplinare**  
08: Ingegneria civile  
ed Architettura 100%

## **Unità di Ricerca**

Università IUAV di Venezia  
Università degli Studi di Trento  
Politecnico di Milano  
Politecnico di Torino  
Università degli Studi di Genova  
Università degli Studi di Roma  
"La Sapienza"  
Università degli Studi di Napoli  
"Federico II"  
Università degli Studi di Palermo  
Università degli Studi  
"Mediterranea" di Reggio Calabria  
Università degli Studi  
"G. d'Annunzio" Chieti-Pescara  
Università degli Studi di Camerino

Progetto grafico di Emilia Corradi e Raffaella Massacesi

Copyright © MMXVI  
ARACNE editrice int.le S.r.l.

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

via Quarto Negrone, 15  
00040 Ariccia (Rm)  
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-9187-6

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi  
mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Non sono assolutamente consentite le fotocopie senza il  
permesso scritto dell'Editore.

I edizione: marzo 2016

## INDICE

### INTRODUZIONE

<i>Territori caduti nell'ombra</i> Carmen Andriani	11
---	----

### INFRASTRUTTURE MINORI NEI TERRITORI DELL'ABBANDONO. LE RETI FERROVIARIE

<i>Note sulla pubblicazione</i> Emilia Corradi, Raffaella Massacesi	17
--	----

<i>Infrastructure code</i> <i>Per un nuovo assetto di territori minori dell'abbandono</i> Emilia Corradi	25
--	----

<i>Fitting territories</i> <i>I territori dei tracciati ferroviari</i> Raffaella Massacesi	35
--	----

<i>Ferrovie in conflitto. L'origine bellica delle ferrovie e il disegno del paesaggio veneto</i> Alberto Ferlenga, Fernanda de Maio, Andrea Iorio	47
--	----

<i>Paesaggi dell'isterilimento: nuovi cicli di vita attraverso infrastrutture deboli</i> Ilaria Valente	61
--	----

<i>Tracciati ferroviari dismessi, in abbandono, sottoutilizzati. Il tratto ferroviario del Vallo di Diano lungo il tracciato Sicignano – Lagonegro</i> Cassandra Cozza	65
---	----

<i>Il riciclo dei tratti dismessi della calabro/lucana: nuove infrastrutture verdi nel paesaggio della città metropolitana di Reggio Calabria</i> Vincenzo Giofrè	81
--	----

<i>3 Falsi Assiomi</i> Mosè Ricci	95
--------------------------------------	----

<i>Recycle Genova: dallo scarto al footprint</i> Sara Favargiotti	103
--	-----

<i>Dispositivi, processi, visioni: strategie operative di riciclo urbano</i> Jeannette Sordi	111
---	-----

<i>Re-Infrastrutturare l'Italia</i> Antonio De Rossi	119
---	-----

<i>Treni che fan Città. Infrastrutture ferroviarie e assetti insediativi in Piemonte</i> Mattia Giusiano, Danilo Marcuzzo	123
--	-----

<i>Infrastrutture a perdere</i>	133
Guya Bertelli	
<i>Segni deboli, tracce permanenti</i>	145
Juan Carlos Dall'Asta Gutiérrez	
<i>Ripartendo dai borghi: la geografia minore dell'Italia futura</i>	157
Gennaro Postiglione	
<i>Il museo diffuso come azione di valorizzazione e riappropriazione dei luoghi per il patrimonio "invisibile" dei borghi</i>	163
Michela Bassanelli	
<i>Il Design for All per valorizzare i centri minori</i>	169
Giuseppe Di Bucchianico	
<i>Il branding inclusivo per i territori fragili</i>	177
Stefano Picciani	
<i>Condizioni della fragilità in Abruzzo</i>	181
Massimo Angrilli, Mario Morrica	
<i>Progettare l'assenza. Il declino dei centri minori</i>	193
Francesca Pignatelli	
<i>La programmazione comunitaria 2014-2020 a sostegno dei progetti complessi</i>	197
Palmina Romano	
<b>MAPPE</b>	
<i>Mappe e nuovi cicli di vita.</i>	205
<i>Rappresentanza e rappresentazione dei territori dell'abbandono</i>	
Carmen Andriani, Emilia Corradi, Raffaella Massacesi	
<i>Rigenerare territori fragili_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono.</i>	215
Laboratorio di tesi di laurea	
Carmen Andriani, con Emilia Corradi, Raffaella Massacesi	
<b>POSTFAZIONE</b>	
<i>Slow train</i>	237
<i>Racconto di un viaggio</i>	
Richard Ingersoll	

Le immagini *still frame* alle pagg. 11, 16, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 156, 168, 213, 219, 236, 241 sono tratte dal video del seminario itinerante Pescara-L'Aquila del 10 ottobre 2013, realizzato con il patrocinio di Trenitalia-Gruppo FS Italiane.  
 Riprese video: Luigi Di Carlo  
 © Trenitalia-Gruppo FS Italiane

**INFRASTRUTTURE  
MINORI NEI  
TERRITORI  
DELL'ABBANDONO.  
LE RETI  
FERROVIARIE**

## TERRITORI CADUTI NELL'OMBRA

Carmen Andriani

→UNIGE

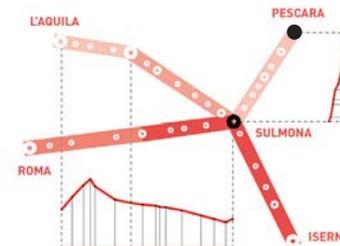


Raffaella Massacesi, la Valle Subequana, vista dal treno, 2013

Questo volume raccoglie parte degli esiti di due giornate di studio svolte a Pescara in occasione della prima tappa del 'Viaggio in Italia' di Recycle Italy – Riciclare Territori Fragili (9/10 ottobre 2013).

I laboratori attivati dalla Unità pescarese sul tema del riciclo sono stati sette<sup>1</sup>. Oltre alla Unità ospitante, il Seminario ha visto una partecipazione ampia di diverse Unità di ricerca provenienti da altre sedi. Sul tema delle reti ferroviarie in via di dismissione hanno portato il loro contributo, documentato in questo volume, le Università di Genova, Venezia, Reggio Calabria, i Politecnici di Milano e di Torino, oltre alla partecipazione di ospiti esterni quali, fra gli altri, Franco Farinelli, Pete Kercher, Palmina Romano, Richard Ingersoll.

Nell'ambito delle due giornate di lavoro è stato organizzato un seminario itinerante lungo la tratta Pescara/L'Aquila. E' stata un'occasione di conoscenza e di esperienza diretta di grande interesse, che ha messo a



confronto amministratori locali, associazioni attive sul territorio, studenti, ricercatori, critici, ospiti esterni. E' stato un seminario sul campo, lungo un tracciato ferroviario storico, costruito in più riprese a partire dalla seconda metà del XIX secolo e concluso, per il tratto verso Roma, nella prima metà del secolo successivo.

Una linea che, con un andamento lento e tortuoso, segna l'attraversamento da costa a costa nel centro esatto dell'Italia, e che solo l'autostrada, conclusa nel suo ultimo tratto verso Pescara negli anni settanta del novecento, rimpiazzerà relegandola al ruolo minore di collegamento locale.

Il tema delle infrastrutture minori ed in particolare delle reti ferroviarie, racconta la storia del nostro territorio da un punto di vista che potremmo definire *'interno'* o *'eccentrico'*. E' la storia dell'entroterra italiano o dei percorsi lenti lungo le coste. Sono tracciati che risalgono alla fine del XIX secolo, visti allora come una intrusione insopportabile in contesti naturali incontaminati ed ora divenuti, in una accezione romantica, parte integrante dell'ambiente naturalistico.

I tracciati delle ferrovie minori rappresentano anche un layer significativo della lettura stratigrafica del territorio. In un ipotetico palinsesto infrastrutturale essi rappresentano la prima armatura del ferro: un reticolo fitto, capillare, fatto di circuiti brevi e di rami interrotti che si adagiano sul terreno subendone volontariamente tutte le variazioni altimetriche e spesso ripercorrendone la tortuosità delle curve di livello, come succede nell'entroterra abruzzese.

Queste reti hanno garantito la connessione fra aree interne, hanno unito borghi e piccole città altrimenti scollegate, hanno consentito un circuito di microeconomie sufficiente a mantenere in vita comunità non urbane. E' il mondo delle reti corte e dei percorsi lenti, distanti dalle capacità prestazionali dello sviluppo infrastrutturale veloce su cui si è innervata la dimensione metropolitana della città, ma allo stesso tempo necessario contrappasso per una visione *'equilibrata'* del territorio.

Le abbiamo definite *'infrastrutture minori in territori fragili'*<sup>2</sup> intendendo una fragilità di natura economica, insediativa, infrastrutturale, sociale. Ma anche territori eccentrici perché carenti di connessioni infrastrutturali con i sistemi centrali.

La dismissione, sebbene parziale, interessa una rete enorme. Seimila chilometri circa, distribuiti su tutto il territorio nazionale sono un reticolo fitto, capillare, che trascina con sé brandelli di territorio: come quando le radici di una pianta estratte da un vaso trascinano con sé grumi di terra di diverse dimensioni. Non sono sovra locali come le infrastrutture della mobilità veloce che corrono sul territorio senza entrarvi in contatto. Esse sono viceversa legate alle vicende del luogo, compromesse con le singole biografie dei siti, relazionate ad altri manufatti, a piccole stazioni, a micro insediamenti produttivi, ad aree vuote dal carattere agricolo, naturale o residuale. La loro dismissione dunque, non è più soltanto un affare *'trasportistico'* (non lo è mai stato del resto nel caso delle infrastrutture legate alla mobilità) ma coinvolge, per effetto di trascinamento, pezzi di territorio caduti essi stessi in abbandono.

Si tratta dunque di liberare un potenziale enorme. La questione, che attraversa tutti i casi specifici qui di seguito presentati, riguarda la possibilità di prefigurare un *'nuovo ciclo di vita'* per i contesti dell'entroterra, coinvolgendo i tracciati minori da cui sono segnati, i manufatti e gli spazi aperti che li caratterizzano, le strutture ambientali ed sistemi puntuali di infrastrutturazione che vi si sono insediati, le micro centralità ed i borghi abbandonati. La dismissione riguarda anche una comunità a lungo trascurata e della quale si è provocato, per effetto indotto anche se involontario, il depauperamento numerico, economico e sociale.

Si può intuire la risorsa che la rigenerazione di questi luoghi può rappresentare, non solo per se stessi ma per una ripresa complessiva dello stallo in cui versano i contesti metropolitani e di urbanità diffusa. E' un lavoro interstiziale quello che ci aspetta, che parte da un atto di conoscenza. *Conoscere*, anzi *ri-conoscere*, attraverso il riposizionamento di significato che la espansione territoriale della città e delle sue armature infrastrutturali ci ha comunque obbligato a fare. Censire, in modo critico, il lungo elenco di materiali che ne scaturisce. Ragionare sul nuovo senso di questi telai deboli non certo per una riabilitazione nostalgica dei contesti (il *piccolo borgo antico*, per intenderci) quanto piuttosto per una nuova



sinergia fra contesti a velocità diversa, *legittimamente* a velocità diversa. Da qui il nuovo valore ed il nuovo senso, rispetto a cui le infrastrutture ancora una volta, nella molteplicità di significati che possono ad esse attribuirsi, svolgono un ruolo attivo e liberatorio.

In questo passaggio di ragionamento, le infrastrutture si rieditano dunque come *strutture di raccordo e sistemi integrati*: possono essere infrastrutture ambientali, culturali, turistiche, funzionali, produttive ad uso pubblico. Garantiscono una mobilità lenta e diffusa. Ripristinano il vantaggio dei microcircuiti e delle relazioni di prossimità. Rivitalizzano l'entroterra, ancora ricco di potenzialità, e così facendo possono alleggerire i contesti saturi della congestione metropolitana (nel caso specifico si allude alla città adriatica - *diffusa lineare generica* - ed al senso rivitalizzante del ribaltamento verso l'interno sul tracciato minore della Pescara/Sulmona/L'Aquila/Roma, ramo sottoutilizzato e luogo specifico della nostra esperienza di viaggio). Si ribadisce il concetto che queste armature, non più soltanto legate alla mobilità, seppur rallentata, ma proprio in virtù di quella lentezza, possono diventare, in contesti come quelli descritti in questo libro, elementi attivatori di funzioni complesse.

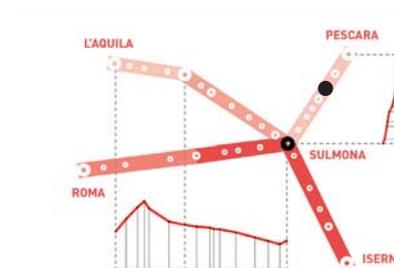
Così è cominciato il nostro viaggio, materiale e virtuale lungo i contesti che questo libro racconta. In questo modo abbiamo raccontato, ciascuno per la sua esperienza, un territorio altro, nascosto in una zona d'ombra. Lo abbiamo rimontato in una mappa fino ad ora sconosciuta, fatta di brandelli di territorio in abbandono e innervati parzialmente dalla ramificazione capillare ed interrotta dei tracciati. Qui gli strumenti di governo del territorio agiscono debolmente o non agiscono più; in questi contesti sono state possibili pratiche di appropriazione o di usi spontanei impraticabili altrove.

La mappa del riciclo disegna una nuova geografia di reti e territori abbandonati. Cerchiamo di capire, attraverso un censimento di materiali non ortodossi ma comunque esistenti, cosa significa rigenerarli, cosa dobbiamo mantenere, cosa demolire, cosa trasformare, e in quale maniera possiamo o dobbiamo farlo. La mappa come strumento attivo e sempre aggiornabile è un altro grande tema conseguente ai ragionamenti fin qui condotti. E' una questione trattata alla fine ma pur sempre sottesa: mappa come primo strumento di un progetto che non potrà servirsi più dei suoi tradizionali strumenti (è il difficile rapporto fra la *pre-visione* del progetto

e la *improvvisazione* del bricoleur che l'azione di riciclo comporta); mappa come strumento di comunicazione di istanze di un territorio che non ha voce, mappa come strumento di rappresentanza di una comunità caduta nell'ombra.

#### Note

1. Laboratorio 1, infrastrutture minori nei territori dell'abbandono (Resp. C. Andriani), Laboratorio 2 Recycle Housing. Nuovi cicli di vita per l'abitare (Resp. S. Ferrini); Laboratorio 3, Recycle the Adriatic. Creatività e Cultura per il rilancio della linea di costa (Resp. L. Pignatti); Laboratorio 4, Territori e Legalità. Strategie di riuso degli immobili confiscati alle organizzazioni criminali italiane (Resp. P. Rovigatti); Laboratorio 5, Orditure del Terzo Spazio. Dal consumo di suolo al Riciclo delle aree produttive agricole (Resp. P. Misino); Laboratorio 6, Progetto e Rifiuti (Resp. R. Pavia); Laboratorio 7, Lacuna, Il riciclo dei centri minori in abbandono (Resp. F. Garofalo, M. Angrilli).
2. vedi anche Andriani C., *Ripensare l'infrastruttura. Note sul sistema ferroviario dismesso in LA FRECCIA DEL TEMPO. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*, a cura di Cozza C. e Valente I., Pearson Italia ED. 2014, pagg. 32-34; e Andriani C. *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono*, in *L'ARCHITETTURA DEL MONDO. Infrastrutture, Mobilità, Nuovi Paesaggi*, a cura di A. Ferlenga, M. Biraghi, B. Albrecht, Editrice Compositori, Bologna, 2012, pp. 274-281.



## NOTE SULLA PUBBLICAZIONE

Emilia Corradi,  
Raffaella Massacesi  
→UNICH

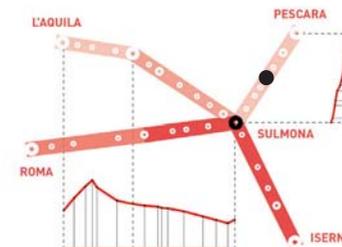


still frame - riprese video seminario itinerante Pescara - L'Aquila, 2013

### Mappare un viaggio

La prima tappa del viaggio in Italia previsto dal PRIN Re-cycle Italy<sup>1</sup>, si è svolta nella sede del Dipartimento di Architettura di Pescara nel corso di due giornate<sup>2</sup> ed è stata organizzata in Laboratori di lavoro attorno agli argomenti della ricerca nazionale. Il confronto e la discussione sui temi ha coinvolto i rappresentanti di tutte le sedi partecipanti<sup>3</sup>. Nello specifico il Laboratorio 1, coordinato da Carmen Andriani con Emilia Corradi e Raffaella Massacesi si è occupato di raccogliere intorno ad un tavolo le esperienze sul tema delle "Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. *Le reti ferroviarie*"<sup>4</sup>.

In fase istruttoria è stato chiesto ad ogni unità partecipante di proporre una schedatura dei lavori in corso sul tema del nuovo ciclo di vita dei rami ferroviari sottoutilizzati o dismessi, e di mettere in evidenza una prima casistica delle condizioni di "fragilità" dei contesti indagati e una prima riflessione sui possibili progetti attivabili.



I casi studio presentati compongono una interessante campionatura di quelli che possono essere i temi del riciclo delle infrastrutture ferroviarie, dei metodi di lavoro e dei progetti in grado di riattivare i territori in stato di abbandono. Nell'insieme questi ambiti compongono una mappa in cui si evidenziano contesti fra loro molto diversi quali ad esempio: la provincia di Salerno, l'area metropolitana di Reggio Calabria, l'aerea metropolitana torinese, la provincia Granda di Cuneo, il nordest Venezia-Mestre-Treviso, la città di Genova, la città diffusa veneta, l'entroterra adriatico ed in particolare abruzzese, il telaio Lombardo e il sistema dei Borghi Minori. Ne risulta una gamma di problematiche di diversa natura che comprende ferrovie dismesse e ferrovie inutilizzate o sottoutilizzate, territori di pregio o con forte degrado, aree fortemente urbanizzate, città diffusa o borghi in via di spopolamento.

Il viaggio in treno, sperimentato durante il seminario-laboratorio itinerante, ha avuto l'obiettivo di restituire una rassegna dei luoghi e catturarne lo stato dei "cicli di vita"; di innescare domande, sollecitazioni, progetti; di registrare reazioni, di condividere con alcuni degli abitanti del territorio l'esperienza dell'attraversamento e comprenderne i caratteri e le criticità generali.

L'intento della pubblicazione è quello di restituire testimonianza del lavoro svolto durante il Laboratorio, e lasciare traccia delle questioni che i diversi contributi hanno sollevato e che le fasi successive della ricerca ha in alcuni casi approfondito.

Il Laboratorio si è svolto secondo una doppia struttura organizzativa: la prima con la presentazione dei lavori in sede e con discussione plenaria, secondo il programma previsto dalla tappa del *Viaggio in Italia*. La seconda invece si è svolta con un seminario *itinerante* sul tratto della ferrovia Pescara-L'Aquila. Relatori e ospiti, saliti a bordo nelle diverse stazioni ferroviarie, hanno condiviso l'esperienza dell'attraversamento e portato la loro personale esperienza.

Il viaggio ha ospitato interlocutori esterni alla comunità scientifica come i sindaci di alcuni comuni coinvolti dal percorso di attraversamento, i rappresentanti delle libere associazioni che operano nel territorio<sup>5</sup>, i rappresentanti degli enti collegati al parco regionale attraversato dalla linea ferroviaria e i rappresentanti della direzione regionale di Trenitalia. Ciascuno ha raccontato il proprio punto di vista facendosi portatore di interesse di comunità diverse e di diversi ambiti territoriali.

A queste *narrazioni* si è aggiunta la interessante testimonianza di Richard Ingersoll sul tema dello "slow train" qui riportata in forma di postfazione. Ne è risultato un seminario di lavoro non convenzionale e di estremo interesse.

La tappa dell'Unità di Pescara si è conclusa a L'Aquila, presso l'Auditorium del Conservatorio dove si è svolto il seminario finale<sup>6</sup>.

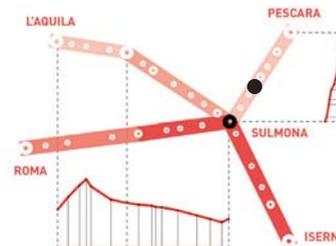
Nelle pagine che seguono sono documentati gli argomenti affrontati ed alcune necessarie riflessioni sul nuovo concetto di 'mappa' che ne scaturisce in relazione al progetto di un *nuovo ciclo di vita dei territori fragili*. Questo argomento, centrale nello svolgimento dell'intera ricerca nazionale, ha avuto successivi approfondimenti anche attraverso un laboratorio di tesi di laurea coordinato a Pescara da Carmen Andriani e di cui si riportano in questo volume alcuni significativi esiti<sup>7</sup>.

In chiusura citiamo un passaggio della relazione di Franco Farinelli al seminario conclusivo de L'Aquila<sup>8</sup>:

*"La differenza tra il bricoleur e il progettista è che per il secondo interviene la mappa. Il pensiero razionale passa attraverso la mediazione cartografica, il progetto. Qualsiasi discorso sul riciclo deve passare attraverso una ulteriore riflessione sul significato di fare una mappa, su cosa voglia dire realizzare una mappa in vista della realizzazione pratico concreta [...]. Se si assume il potenziale energetico di un territorio si arriva al riciclo: significa prendere in considerazione il complesso degli elementi di cui il territorio si compone, inquadrato però all'interno di una processualità che si fonda sul valore energetico degli elementi stessi. Questa operazione però presuppone un passaggio: la fuoriuscita dall'immagine cartografica e il ricorso a mappe che non pretendono di essere esaustive perché in continuo aggiornamento."* (RM)

### Mappare un'esperienza

Obiettivo di questa raccolta di contributi emersi durante la tappa pescarese del Prin all'interno del Lab1, è quello di strutturare una "mappa" unitaria e condivisa con il lavoro in corso delle varie Facoltà coinvolte dalla ricerca Re-cycle, al fine di testare ulteriormente i risultati ottenuti dalla presente ricerca.



In sintesi si potrebbe quasi definire "una mappa delle mappe" in cui casi confrontabili tra loro stabiliscono protocolli e attitudini specifiche di condizioni d'uso di luoghi e manufatti.

Restituire un telaio infrastrutturale costituito da una moltitudine di telai, ognuno portatore di identità interessi, aspirazioni, opportunità e fragilità consente di costruire un sistema di conoscenza di un territorio "minore" come quello delle piccole realtà. Queste spesso coincidono con aree montane appenniniche ed alpine che di fatto sono sostanza e struttura di una Italia ricca di valenze, capace di coniugare la piccola scala puntiforme dei Borghi minori con quella lineare dell'infrastruttura.

Nello specifico, il tassello del viaggio in Italia, nella sua prima tappa di Pescara e soprattutto del Lab1, è riuscito a cogliere aspetti inediti sia dei livelli di ricerca che del campo di applicazione e sperimentazione.

Il quadro descritto ha come denominatore comune sistemi infrastrutturali abbandonati, sottoutilizzati, in dismissione che attraversano o ricollegano tessuti insediativi deboli in termini di rappresentatività e di struttura economica, a prescindere dalla latitudine. Ognuna di queste condizioni, sia che interessi linee ferroviarie di guerra assunte a nuova vita o linee ferroviarie storiche pregevoli per manufatti che le compongono o per i paesaggi attraversati, o sia che si tratti di borghi antichi, restituiscono un patrimonio infrastrutturale e insediativo il cui destino oscilla tra lo smantellamento e la ruderizzazione o l'individuazione di nuove vocazioni per un rinascita sociale economica e culturale.

Mappare rappresenta un sistema per rideterminare il futuro di questi territori e ogni contributo introduce una o più chiavi di lettura. Nelle singole specificità emergono livelli interpretativi che attingono a diversi campi disciplinari e li sovrappongono sia in una logica comparativa derivata dai metodi classici di analisi territoriale e urbana e sia da una pratica empirica di osservazione diretta di azioni e dati non riscontrabili in banche dati ufficiali. Il lavoro di ricerca presentato, nel suo complesso, può essere descritto per contenuti e per temi in una sintesi raccolta in tre famiglie di attenzione critica e progettuale che possiamo riassumere in:

#### *Tempo-adattamento*

Descrivono una condizione che valuta le forme di adattamento che nel tempo hanno subito infrastrutture, manufatti e contesti a partire da una lettura storico-critica che reinterpreta in chiave dinamica processi e proposte.

#### *Significato-sovrapposizioni*

Riconducono alla descrizione delle componenti dei territori fragili e alla loro involuzione reale rispetto a fenomeni a scala diversificata e ne determinano attraverso il loro riassetto le possibili modificazioni introdotte da nuovi valori urbani, territoriali, sociali ambientali.

#### *Processo-economie*

Attraverso la costruzione del processo che ha condotto i luoghi ad una condizione di marginalità ne ridefiniscono limiti e competenze, scale e relazioni in chiave programmatica ed economica e individuano modelli di sviluppo attuabili attraverso canali multisettoriali di pianificazione.

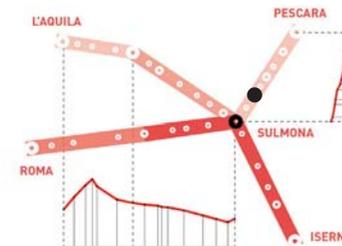
In tutte e tre le famiglie emerge un elemento comune che è quello della sensibilità oggettiva e soggettiva dei contesti e dei campi di applicazione delle ricerche illustrate, che introducono una variabile interessante nella eventuale redazione di mappe dinamiche. L'altra variabile è data dalla dimensione temporale e scalare dei contesti indagati che necessariamente si riflette sulle letture dei luoghi e delle loro condizioni dell'abitare.

In ogni caso queste variabili raccontano di un passato e di un ruolo di manufatti e luoghi, quale misura del valore delle azioni sui vari contesti in un prefigurazione che oscilla tra programma e progetto, tra economie di scala e microeconomie locali, tra vocazioni dei singoli attori e interessi collettivi.

Ognuno dei contributi al Lab1, ha avuto la capacità di aprire la propria personale ricerca a riflessioni trasversali, introducendo punti di vista a volte opposti per logica e per struttura, anche in campi apparentemente non confrontabili per scala e temi, come quello delle infrastrutture e dei Borghi minori.

Altro elemento introdotto nel dibattito è quello della ricerca del "valore" dei territori minori, sia in termini misurabili, che in termini di opportunità e delle possibili mappature che un sistema complesso come quello della valutazione di un bene o di un sistema può comportare.

Una risposta significativa deriva dai contributi specifici che hanno di fatto



illustrato procedimenti e possibili strategie di negoziazione per riattivare sistemi virtuosi di riciclo territoriale, sociale, economico e ambientale per un futuro fortemente legato al passato e alle sue radici.

Il viaggio descritto nei contenuti delle varie ricerche racconta in sintesi di un osservatorio privilegiato il cui punto di vista è fortemente proiettato verso nuove sperimentazioni metodologiche in cui la misura della capacità di elaborazione di nuovi modelli si confronta con il un sistema ricco di variabili e di opportunità. (EC)

#### Note

1. PRIN (RICERCA NAZIONALE) 2013/2016

Progetti di ricerca di interesse nazionale, Area scientifico-disciplinare 08, Ingegneria civile e Architettura. *Re-Cycle Italy* (coordinamento nazionale IUAV, Prof. R. Bocchi). Nell'ambito dell'Unità di Ricerca di Pescara (coordinamento Prof. F. Garofalo), Carmen Andriani è stata responsabile scientifico del Laboratorio *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono* con particolare riferimento al patrimonio di infrastrutture ferroviarie in dismissione su scala nazionale ed alle condizioni di fragilità dei territori relativi. (con E. Corradi, R. Massacesi).

2. Pescara 9 Ottobre/L'Aquila 10 Ottobre 2013.

3. Erano presenti rappresentanti delle seguenti unità di ricerca: Unich, IUAV, Polimi, Polito, Unige, Unirc.

4. Vedi: C. Andriani, *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono*, in *L'ARCHITETTURA DEL MONDO. INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ, NUOVI PAESAGGI*, a cura di Ferlenga A., Biraghi M., Albrecht B., Editrice Compositori, Bologna 2012, pp. 274-281.

5. Erano presenti: Rodolfo Marganelli Sindaco di Goriano Sicoli, uno dei comuni del cratere del Sisma con cui il Dipartimento aveva avviato una collaborazione relativamente alla redazione del Piano di Ricostruzione subito dopo il Sisma del 2009 e con il quale si era già sperimentata la discussione sul tema dell'abbandono e dello spopolamento ancora prima del PRIN.

Ulteriori contributi durante il viaggio sono stati dati da Sandro Ciacchi, Presidente Parco Sirente Velino; Nicola Risio, Sindaco di Cocullo; Cesare Spedicato, Direttore Regionale Abruzzo Trenitalia; da Franco Tufano Presidente dell'Associazione Transita Onlus; Richard Ingersoll critico architettura contemporanea; Pete Kercher rappresentante dell'EIDD - Design for all Europe.

La tappa inoltre, è stata l'occasione per una visita guidata, con il contributo di Alessandra Vittorini e Daniele Iacovone, nel centro storico della città dell'Aquila e soprattutto una ricognizione dello stato dell'arte relativamente ai lavori di ricostruzione post-sisma 2009 all'interno della Zona Rossa.

6. Il seminario conclusivo ha ospitato: Massimo Cialente in qualità di Sindaco de L'Aquila, Pietro Di Stefano in qualità di Assessore alla ricostruzione, On. Giovanni Legnini, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con Delega all'Attuazione del programma e Editoria; Giandomenico Morra, Assessore Regione Abruzzo alla Viabilità e sicurezza stradale, Pianificazione territoriale e organizzazione trasporti, Infrastrutture di

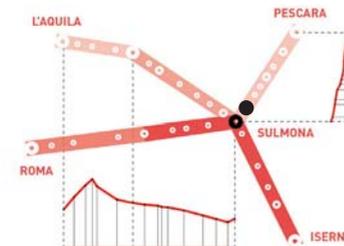
trasporto nodali e intermodali, trasporto ferroviario regionale; Franco Farinelli, geografo; Richard Ingersoll, storico e critico dell'architettura.

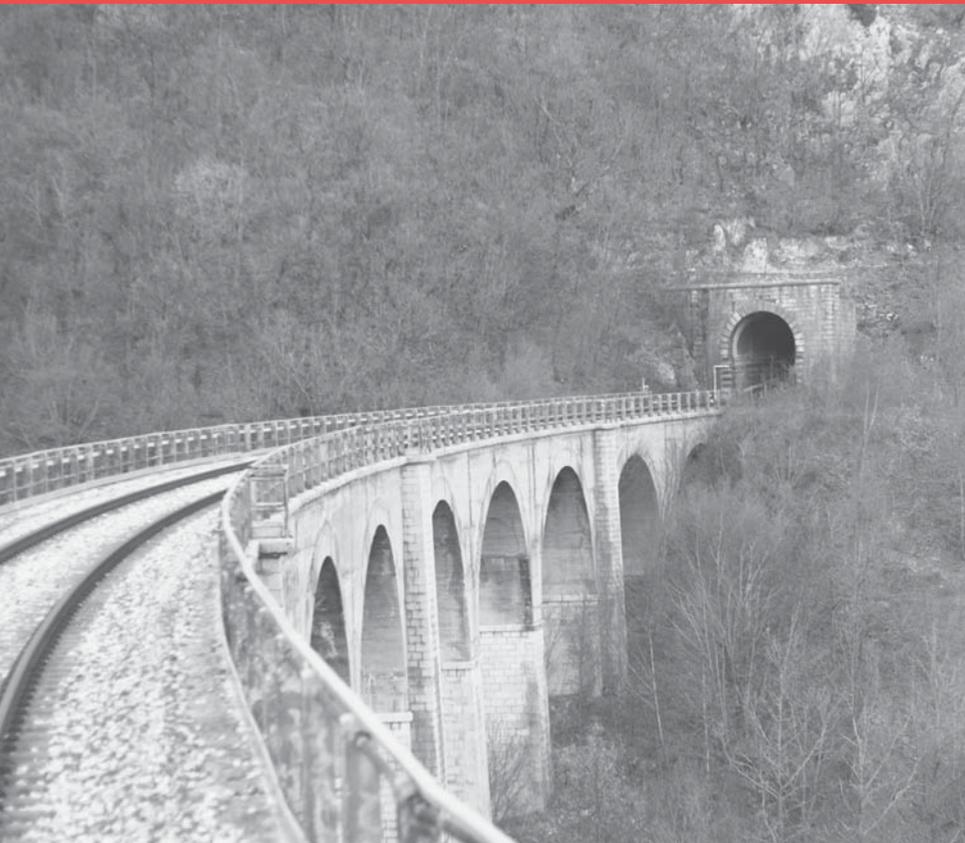
Durante i lavori è stato proiettato un video realizzato da Telespazio introdotto da Viviana Panaccia, Responsabile Comunicazione Telespazio SpA.

La discussione finale della tappa si è tenuta durante una tavola rotonda coordinata da Rosario Pavia, Carmen Andriani, Pepe Barbieri, Pippo Ciorra, Renato Bocchi, Francesco Garofalo, Carlo Gasparrini, Marco Vivio (Ance), Luca Zevi (Inarch).

7. Laboratorio di tesi di laurea "Rigenerare territori fragili\_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono"; prof. Carmen Andriani, con E. Corradi, R. Massacesi; 2013/2015; Dipartimento di Architettura\_Pescara\_Unich.

8. cit.: Franco Farinelli, seminario conclusivo Recycle, tappa Pescara-Ascoli, (L'Aquila, 10 ottobre 2013).





Umberto Sorbo, linea Sulmona-Carpinone-Isernia, 2014

## INFRASTRUCTURE CODE

Per un nuovo assetto  
di territori minori  
dell'abbandono

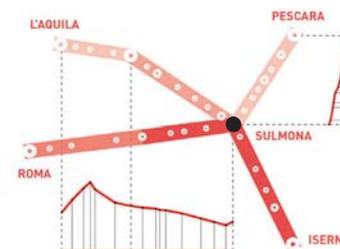
Emilia Corradi  
→UNICH

*Le cose che in tal modo sono dei luoghi,  
sono le sole cose che di volta in volta  
accordano degli spazi.*

*Martin Heidegger, Costruire Abitare Pensare, Darmsadt, 1951 \**

### Premessa

Le infrastrutture sono oggetti che per loro natura determinano relazioni territoriali di rango diversificato a seconda delle loro caratteristiche. Decidono e selezionano i territori in base a competitività e potenzialità e contemporaneamente offrono opportunità nuove ai luoghi che collegano e, spesso, a quelli che attraversano. Le infrastrutture di qualunque natura, hanno storicamente, seppur inconsapevolmente, avuto il compito



di determinare nuove geografie e nuove economie, sviluppi temporali accelerati nei territori che hanno collegato e declino inesorabile in quelli non attraversati.

È un sistema sensibile alle infinite variabili che determinano gli assetti e le conformazioni dei territori in relazione alle diverse infrastrutture che li attraversano.

Il presente scritto si pone come obiettivo quello di individuare alcuni principi sui quali è possibile impostare un percorso di ricerca critica più ampio e approfondito sui temi del riciclo e delle "ri-trasformazioni" di territori e paesaggi delle infrastrutture. Nello specifico affronterà alcune questioni a partire da un caso studio quello della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone-Isernia<sup>1</sup>.

### Dinamiche temporali e pratiche di sedimentazione

I territori minori, con le loro infrastrutture, si sono costruite nel corso degli anni seguendo dinamiche di sviluppo delle relazioni che hanno viaggiato su tempi "asincroni" tra loro.

Questa asincronia è frutto sia dalla diversa vocazione e valorizzazione che questi hanno avuto nel tempo e sia delle modifiche di programmazione di tipo economico, dirette e indotte, che si son succedute nell'arco degli anni e in taluni casi anche di un secolo.

Anche nel caso della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone-Isernia, la ciclicità con cui questa infrastruttura ha avuto origine, sviluppo, crescita, decrescita e modificazione di territori attraversati è stata fortemente influenzata da dinamiche economiche con forte ricadute sulla componente sociale e culturale.

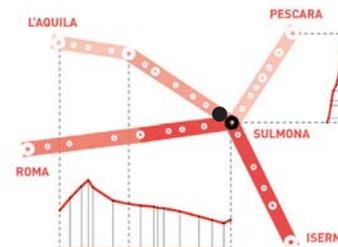
La linea, nasce<sup>2</sup> nel 1885 e viene completata nel 1897. Presto assume il ruolo di tracciato fondamentale per il collegamento ferroviario trasversale Tirreno-Adriatico per il centro sud in un articolato ma efficace sistema di connessioni con tratti minori come la linea Isernia-Vairano, a sua volta collegamento diretto con la Roma-Cassino-Napoli. La sua funzione era, inizialmente, legata a favorire il trasporto di bestiame nel periodo della transumanza, successivamente, di prodotti agricoli o proto-industriali in un primo impulso di sviluppo moderno della Regione che, dalle zone di produzione interna lo poneva come tracciato "veloce e concorrenziale" al tratturo L'Aquila-Foggia. Quest'ultimo rappresentava il principale tracciato di collegamento trasversale in un'Italia fortemente arretrata e

priva di reti infrastrutturali moderne di qualunque tipo<sup>3</sup>. Nel frattempo con la riorganizzazione dello Stato italiano, l'Appennino Centrale, soprattutto Abruzzese e Molisano, si arricchisce di piccoli tratti ferroviari principalmente privati come la linea ferroviaria Sangritana e la ferrovia Agnone-Pescocostanzo che hanno rappresentato un sistema importante per lo sviluppo delle comunità interne dell'Appennino.

Questo micro telaio ferrato assume notevole importanza a partire dal primo '900 in quanto collega l'area del Casertano densa di Caserme militari con i campi di addestramento montani e con l'altrettanto importante distretto militare abruzzese localizzato a Chieti rivestendo così anche il ruolo di principale collegamento passeggeri tra due aree come quella Campana e quella Abruzzese che per ragioni morfologiche risultavano difficilmente collegabili. Successivamente, l'evoluzione della linea, a partire dagli anni '80 del 1900 non segue più le dinamiche di trasformazione dei territori attraversati e a fronte di un progressivo, quanto inesorabile spopolamento delle aree interne montane<sup>4</sup>, ne consegue una perdita sia di competitività che di dinamismo imprenditoriale. A questa sequenza involutiva rimane estraneo il comprensorio dell'Aremogna con i comuni di Roccaraso, Castel di Sangro, Pescocostanzo e Rivisondoli, che vengono travolti dallo sviluppo del turismo invernale con trasformazione dei propri bacini territoriali in discutibili sistemi ricettivi costituiti da alberghi e residence, con caratteri tipici della speculazione edilizia anni '70/90, messi a servizio di impianti di risalita e piste da sci.

Contemporaneamente si registra la inclusione di ampi tratti del tracciato ferroviario in Parchi Nazionali, Riserve e aree SIC e in ultimo per cronologia la riserva MAB dichiarata patrimonio dell'Unesco nel giugno 2014<sup>5</sup>.

La condizione di questo tracciato ferroviario, appartenente ad un sistema paesaggistico e ambientale di elevato pregio, lo rende di particolare interesse sia per le caratteristiche del suo percorso, sia per le potenzialità indotte che potrebbe generare di riflesso sui territori attraversati.



### Forme del territorio e forme infrastrutturali

Una delle conseguenze immediate del rapporto tra forma del territorio e infrastruttura è quella che si determina nel relazionarsi di quest'ultima al suolo coniugando esigenze tecniche e trasportistiche con l'orografia e con la possibilità di adattamento dei tracciati. Ne conseguono così scelte progettuali e tipologiche dei manufatti che costituiscono l'infrastruttura in una condizione di mutuo supporto tra luoghi e oggetti.

In questo contesto paesaggistico e morfologico<sup>6</sup> si è reso necessario per la sua realizzazione in relazione a motivi tecnici, quali pendenza costante del tracciato e ampi raggi di curvatura, la costruzione di un notevole numero di opere d'arte<sup>7</sup> dotando la linea di un importante patrimonio di manufatti di servizio (stazioni, rimesse, depositi, serbatoi ecc...) che in alcuni tratti sono ancora quelli originari<sup>8</sup>, altri, soprattutto nei territori di Castel di Sangro e Roccaraso sono stati pesantemente bombardati e distrutti durante la seconda guerra mondiale e ricostruiti alla fine degli anni '40 del secolo scorso.

Il ciclo di vita dei manufatti, sia per questioni tecniche che per questioni prestazionali ha subito nel corso dei 117 anni di vita una regressione funzionale la cui dimensione economica sia in termini di gestione che di adeguamento non ne rendono competitivi gli investimenti per l'adattamento a nuovi modelli di vettori, relegando la linea ad un ruolo meramente commemorativo o storico.

Infatti nel 2011, RFI, vista l'impossibilità economica della regione Abruzzo di garantire il sostegno economico al suo funzionamento oltre alla scarsa richiesta del servizio da parte degli utenti interrompe i servizi di collegamento ma non chiude la linea e nel giugno del 2014 il tratto Sulmona-Castel di Sangro viene dichiarata ferrovia storica dalla Fondazione FS e riaperta con un servizio turistico di manifestazioni itineranti lungo la linea su treni storici<sup>9</sup>.

In questa logica l'abbandono, la dismissione, la soppressione di servizi e di funzioni aggiunte sono la scelta primaria, che ne determinano la chiusura e con essa l'isolamento dei territori attraversati.

Appare quindi doveroso introdurre proprio in questo caso esemplare una riflessione sui modelli economici che governano la vita di una infrastruttura di questo tipo.

In una macroeconomia di scala vasta entro cui le infrastrutture si relazionano, è evidente che i dati che si utilizzano per determinare le

soglie di pareggio economico e quindi dei cicli di vita di queste, rispondono ad insiemi omogenei comparabili a scale che spesso non appartengono a quelle dei territori minori, per range di domanda e per caratteristiche di funzionamento o di relazione. Quasi mai vengono confrontati con un offerta di tipo diverso che tenga conto invece di ottimizzazione e riconoscimento di risorse non monetizzabili, quali quelle sociali o ambientali, con comparazioni analitiche adatte per altre scale e realtà.

### Percorrere opportunità

Il compito che si è prefissato la ricerca applicata al caso in studio, è stata quella di individuare una metodologia di rilievo e lettura che consenta di redigere mappe di rappresentanza<sup>11</sup> trasversali per scale e sistemi, per relazioni e economie, per passaggi e paesaggi con l'obiettivo di rilevare scientificamente i dati entro cui muovere le proposte di trasformazione di luoghi e le loro modalità d'uso e di governo.

Obiettivo della ricerca è quello di individuare un sistema di azioni legate al riciclo delle infrastrutture tali da ricondurre al governo del progetto ogni azione diretta o indiretta, a qualunque scala essa possa determinare configurazioni e assetti diversi di contesti e modalità di abitare un territorio. Nel campo delle infrastrutture e nel caso in esame, si è reso necessario ripartire dalla dimensione geografica e territoriale per confrontarla con la dimensione piccola che descrive la quotidianità dei manufatti e degli utenti che intorno ad esso si muovono.

In quest'ottica si sono applicati ragionamenti e letture eseguite sia elaborando materiali tradizionali quali basi cartografiche, foto satellitari analisi dei dati statistici, ecc... e sia elaborando dati rilevati con altri strumenti, quali la fotografia, la ricerca digitale, il colloquio con i fruitori per l'elaborazione di infografiche che coniugassero dati qualitativi e quantitativi.

Un ulteriore dato di indagine è derivato dal rilievo dei manufatti e delle aree su cui essi insistono per determinarne la consistenza e poterla sovrapporre sia con la ricognizione delle azioni in corso ma anche con le programmazioni in itinere.



L'operazione successiva in funzione della redazione delle mappe è stata quella di interrelare gli elementi individuati nelle singole mappature: paesaggio, economia, evoluzione, manufatti, reti verdi e reti di collegamento, servizi al territorio e servizi locali, tempi di percorrenza, bacini di influenza e così via, per costruire la dimensione trasversale dell'infrastruttura, ovvero il campo di profondità non solo percettivo ma anche operativo in modo scientifico, misurabile, applicabile e riconoscibile nei suoi criteri costitutivi.

La dimensione trasversale, è il luogo in cui il progetto di riciclo trova la sua applicazione, ed è una dimensione reale non solo percettiva<sup>12</sup>, sintesi di letture, dati e scale molto diverse fra loro.

È evidente anche che ogni mappa è autoreferenziale, ovvero suscettibile delle variabili che il progettista ritiene utile inserire in queste letture molteplici, ma è anche l'aspetto concreto del progetto il quale deve restituire rappresentazione politica all'intero sistema di azioni al fine di congegnare identità di territori ed azioni concrete di trasformazione. L'autorialità è a sua volta frutto di confronto con gli utenti o stakeholder portatrice di istanze di un luogo e della sua identità ed è un passaggio necessario per la definizione critica e reale del campo di applicazione del progetto.

### Per una costruzione metodologica del riciclo di infrastrutture

In tale contesto di ricerca, l'aspetto disciplinare viene investito su più fronti, da quello della pianificazione a quello del recupero o trasformazione, fino a quello di allestimento inteso come dispositivo dei luoghi, a qualunque dimensione o scala appartengano, di trovare assetti e forme in equilibrio sostenibile. Molti dei dati che descrivono le dinamiche di trasformazione dei territori infrastrutturali minori dell'abbandono, sono da individuare nella possibilità che questi hanno di generare processi di cambiamento complessi in ambiti apparentemente semplici. L'individuazione delle risorse che costruiscono questi territori, la loro reale possibilità di costruire reti, le opportunità che possono caratterizzare un processo di riciclo concreto e programmabile sono oggetto di un progetto a scala e ambiti diversificati e interrelati fra loro. I molteplici aspetti che frequentemente rivestono questioni così complesse necessitano di approcci diversificati a seconda dei tipi di infrastrutture e dei territori che attraversano.

È necessario quindi individuare più che delle configurazioni definite,

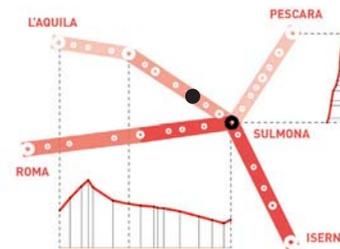
una metodologia di ricerca che ne indichi modalità e protocolli di studio realmente poi adattabili ad ogni contesto.

Il principale aspetto da indagare è quello dell'impatto multidisciplinare che studi complessi sui territori fragili necessariamente introducono; si potrebbe quasi costruire un parallelismo biologico.

Il mappare infrastrutture minori esistenti, dismesse o in via di dismissione, introduce una variabile fondamentale ovvero quella del tempo che non è solo quello di percorrenza o di distanza, ma è anche quello di modificazione, di sedimentazione che questi manufatti in quanto esistenti hanno già metabolizzato con i contesti stabilendo relazioni, assestandosi o adattandosi a loro e in alcuni casi, come quello della Sulmona-Carpinone-Isernia che è il caso studio in cui la ricerca condotta si sta applicando, e di cui si potrà dare un ulteriore contributo al termine della ricerca stessa, si è fusa con il paesaggio a cui appartiene divenendone parte integrante. È questa una condizione in cui il progetto deve indicare un nuovo modo di ottimizzare le risorse, capirne i limiti prestazionali per trasformarli in opportunità diverse, in nuovi paesaggi e in nuove relazioni. Compito del progetto è quello di individuare tutte le informazioni possibili per cui le architetture esistenti da scarto divengono risorsa in una operazione di "scaling down"<sup>13</sup> prestazionale che la tramuta una opportunità architettonica e paesaggistica per indicare un modello di trasformazione futura del passato.

In questo parallelismo biologico si può definire con un certa sicurezza sia i caratteri invarianti (materiali e struttura dei tracciati e dei territori) e sia caratteri mutevoli (condizioni d'uso, utenti, relazioni con i territori, processi economici, scelte politiche e d'imprenditoriali ecc..).

Queste due condizioni, invarianza e mutevolezza, diventano i dati su cui strutturare un processo di conoscenza e di applicazione di esperimenti progettuali e processuali.



\* Conferenza tenuta il 5 agosto 1951 nel quadro del Secondo Colloquio di Darmstadt su Uomo e spazio; stampata negli atti del colloquio, Darmstadt, 1952

in *Martin Heidegger Saggi e discorsi* a cura di Gianni Vattimo, Mursia, Milano 1976

#### Note

1. Il tratto in questione è oggetto di ricerca applicata attualmente ancora in corso, nell'ambito del Lab/01 "Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono" \_ Unità PRIN Re-cycle Pescara, coordinato dalla prof. Carmen Andriani.

2. Per maggiori approfondimenti su dati dimensionali e storici si veda Corradi E., *Piccole infrastrutture in piccoli paesaggi\_ Il caso della Sulmona-Carpinone-Isernia*, in *Re-cycle Viaggio in Italia*, Marini S. e Santangelo V. (a cura di), Aracne ed., 2013, Roma, pag. 131-133.

3. Si consideri che la linea ferroviaria Adriatica viene inaugurata nel 1863 nel suo primo tratto Ancona-Pescara e completata in diversi lotti fino a Brindisi nel 1865 e ha rappresentato per molti decenni fino agli anni '70 del 1900 la principale infrastruttura di collegamento delle regioni adriatiche.

4. Fonte ISTAT, verifica dati residenti nei comuni attraversati dalla liea dal 1951 al 2011.

5. Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale della Majella, Riserva Naturale Monte Genzana e Area SIC Monte Genzana, nel territorio abruzzese. Nel territorio molisano troviamo diversi siti forestali, la riserva Statale Collemeluccio e la riserva MAB che abbraccia i comuni di Carovilli, Chiauci, Pescocostanzano, Pietrabbondante, Roccasicura, San Pietro Avellana, Vastogirardi.

6. La stazione di Sulmona, è localizzata ad un altitudine ne di 400 mt slm, quella di Rivisondoli-Pescocostanzo a 1.269,92 mt slm e viene considerata la seconda stazione più alta d'Europa dopo quella del Brennero con un tracciato medio che si attesta sui mille metri di altitudine è denominata la "Transiberiana d'Italia".

7. Il tracciato è caratterizzato da oltre 50 gallerie e circa 40 viadotti, in muratura portante e tipologia ad arco.

8. I disegni di progetto dell'intera linea sono esposti nel museo dedicato alla Sulmona-Carpinone-Isernia presso la stazione ferroviaria di Isernia.

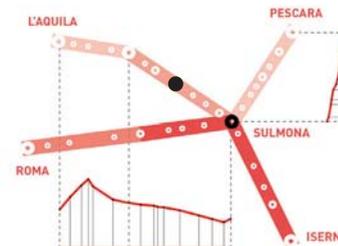
9. Si era scesi a meno di 40 utenti giornalieri, dato che risente sia del progressivo calo demografico, ma anche di un sistema economico che con il tempo ha privilegiato il trasporto su gomma a scapito di quello su ferro.

10. A questo importante risultato si è arrivati anche grazie al notevole sforzo sostenuto da associazioni culturali e onlus che hanno investito notevoli risorse in campagne di promozione e valorizzazione della linea, delle opportunità, dell'offerta territoriale, oltre che per cultura ed economia. A tal proposito si ricordano soprattutto la Onlus Transita che ha organizzato per due anni viaggi turistici con eventi culturali sia sulle vetture che lungo i punti più interessanti del tracciato che hanno riscosso un successo inaspettato per dimensione del flusso turistico ed eco pubblicitario e l'associazione culturale Transappennino che prosegue le attività di divulgazione di valorizzazione di questo notevole patrimonio.

11. Per maggiori approfondimenti si veda Andriani C., Corradi E., Massacesi R., in "Mappe e nuovi cicli di vita Rappresentanza (Politica) e Rappresentazione (Autoriale) Dei Territori Dell'abbandono", In *Op-Position*, Marini S., Rosselli S. C., (a cura di), Aracne ed. Roma, 2014, pagg. 139-146.

12. L'obiettivo è di sovrapporre la percezione laterale offerta dall'infrastruttura e dall'automobile che già Kevin Lynch introduceva nella lettura dei nuovi paesaggi, (in questo caso sostituite dalla ferrovia e dal treno). L'intento è di restituire una dimensione tecnica, costituita da insiemi diversi di dati e materiali tali da indicare una misura scientifica della profondità dello sguardo percettivo.

13. Cfr. Valentine B., *Shaping the Built Environment and Infrastructure to Improve our Quality of Life*, in AAVV, *Infrastructure Sustainability and Design*, Routledge ed., New York, 2012, pagg. 316-318.



## FITTING TERRITORIES

### I territori dei tracciati ferroviari

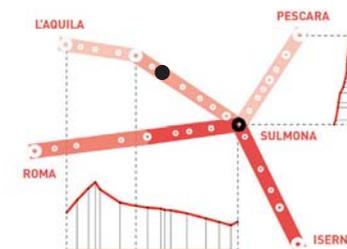
Raffaella Massacesi  
→UNICH



still frame - riprese video seminario itinerante Pescara - L'Aquila, 2013

#### Fitting territories, l'importanza dei territori di raccordo

Riconoscere le reti infrastrutturali, ambientali e insediative che disegnano il territorio dell'Abruzzo interno sulle mappe, ridisegnandole. Osservare le foto satellitari. Viaggiare in auto sull'autostrada e sulle strade statali. Viaggiare in treno. Attraversare a piedi i centri abitati e le zone industriali, le cave, i campeggi, i sentieri lungo il fiume (Aterno-Pescara), studiare i percorsi delle funivie, delle piste da sci e da fondo. Scoprire l'esistenza dei boschi *vetusti*, delle sorgenti *a polle*, di manufatti e modi di costruire sapienti. Per studio, per lavoro, per svago: la percezione dell'Abruzzo come sfondo territoriale si compone di figure con moltissimi dettagli, dei quali aumenta la percezione ad ogni nuova mappa, ad ogni nuova fotografia. Una particolare figura è quella dei "territori di raccordo", intesi come l'insieme dei luoghi abitati e dei paesaggi caratterizzati dai piccoli numeri, con pochi abitanti, con confini amministrativi non estesi, economie locali,



non serviti da una efficiente rete infrastrutturale, situati negli spazi di collegamento tra le aree più popolate, negli spazi di tramite e di passaggio fra elementi di maggiore attrattività del paesaggio, delle infrastrutture, della produzione, del commercio.

Sono territori per i quali la nozione di fragilità si estende alla loro fisicità, alle aree a rischio geologico e sismico, ma anche alla loro condizione economica e strutturale, alla progressiva diminuzione del numero degli abitanti o alla loro delocalizzazione in luoghi diversi dagli insediamenti di origine per eventi calamitosi, per inadeguatezza dei suoli, per cambiamenti indotti dalle scelte localizzative delle attrezzature territoriali. Dove alla mancanza di risorse o alla difficoltà di individuarle e valorizzarle, si associa una carenza di servizi in quantità e qualità.

La terminologia usata, *di raccordo, fragili*, indica una condizione ma suggerisce anche un punto di vista diverso dal quale osservare i paesaggi dell'Abruzzo interno e attraverso cui porsi in modo differente la domanda, sul "che cosa" sia utile fare per risolvere le condizioni di disagio di questi ambiti e sul "come" possa essere fatto.

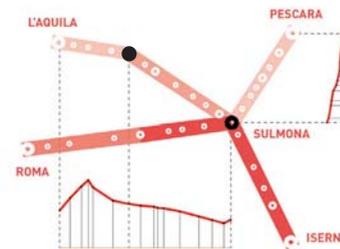
Un elemento di raccordo è quello che è in grado di facilitare il passaggio da una forma all'altra, da uno spazio all'altro, è realizzato in modo da adattarsi perfettamente, la sua presenza è migliorativa del risultato finale, oltre che adeguata. L'aggettivo inglese, *fitting*, adatto, conveniente, appropriato, sembra esprimere al meglio questo aspetto, così come il nostro participio presente con funzione attributiva *territori raccordanti*. La presenza dell'elemento di raccordo suggerisce l'azione: i *territori fragili* dell'Abruzzo interno possono essere visti come una risorsa da attivare, ma già coerente, a misura, adatta. Il passo successivo è individuare quale, tra le preesistenze di natura ambientale, infrastrutturale o insediativa potrebbe, meglio di altre, aiutare a catalizzare le peculiarità e metterle a sistema. È utile, quindi, studiare questi luoghi come facenti parte di una sequenza, come tessere di un mosaico, parcellizzare gli elementi di cui sono composti, smembrare la loro unitarietà, scomporre dall'interno la loro forma circoscritta. Ordinare in un catalogo ideale i materiali individuati, selezionandoli in base alla loro appartenenza ad un sistema territoriale ampio. Supportare possibili collegamenti fra elementi simili o scegliere dall'abaco quelli che, per consistenza o localizzazione, hanno la capacità e la forza di attivare risorse, che possono essere "messi in rete", costruire sinergie con altri elementi analoghi o complementari. In

questo modo il progetto non è una forma che si posiziona tra gli spazi del costruito o si sovrappone alla preesistenza, non si determina dal "come" fare qualcosa. Il progetto è restituire funzionalità, o inventarne di nuove, agli elementi già presenti sul territorio, creare inedite vicinanze, rendendo accessibili luoghi opportunamente selezionati, ed è possibile fornire servizi sfruttando materiali inutilizzati, che sono in attesa di un possibile nuovo *ciclo di vita*.

La fragilità diventa occasione di mantenimento del rapporto di scala con il paesaggio, rallenta l'espansione e la dispersione insediativa e la condizione di essere "territori di raccordo" viene qui intesa come capacità di avere la giusta misura e il giusto equipaggiamento per risolvere, in aderenza, le asperità di passaggio tra luoghi diversi e paesaggi diversi. Attualmente molti territori dell'interno dell'Abruzzo vivono una condizione in cui fragilità è invece sinonimo di abbandono e la condizione di "territorio di raccordo" è sinonimo di inaccessibilità.

La ferrovia segue l'andamento delle curve di livello, sottolinea e rivela il territorio complesso dell'Abruzzo, le molte identità che chiedono di essere riconosciute e valorizzate. E' l'infrastruttura che consente di intercettare le molteplici occasioni e di raccoglierle a sistema, dando ai piccoli centri una organizzazione a rete che consente loro di esercitare un ruolo, godere dell'accessibilità e assicurarsi l'accesso ai servizi.

La trasversale ferroviaria est-ovest Pescara-Roma non è una linea competitiva rispetto ai tempi di trasporto su ruota in autostrada, il tracciato presenta forti dislivelli. Gli investimenti necessari per il raddoppio dei binari e per la diminuzione dei tempi di percorrenza sono collegati a progetti strategici ancora oggi oggetto di discussione. È in attuazione il miglioramento del sistema di interscambio ruota-ferro da attivare in prossimità del Grande Raccordo Anulare in modo da consentire a chi arriva in auto da Pescara (in due ore scarse con l'autostrada) di lasciare l'auto all'ingresso della città e di spostarsi su treno per raggiungere i luoghi centrali. In generale questa trasversale è considerata da Trenitalia come linea passeggeri con potenzialità turistiche, percorrendo la quale si ha la percezione della singolarità del paesaggio attraversato, si raggiungono



i vari ambiti del territorio, permettendo al viaggiatore, meglio che con qualsiasi altro mezzo, di percepirne il valore di "stanze chiuse" nel paesaggio, attraversando le quali si riconoscono somiglianze e differenze. Analogamente possiamo descrivere la dorsale interna Terni-Isernia che collega l'Aquila attraverso il nodo di Sulmona alla costa adriatica e tirrenica

La rete ferroviaria interna in Abruzzo appartiene al sistema delle reti complementari, di cui alcune parti risultano sottoutilizzate o dismesse. Questa rete minore alimenta quella veloce ma risulta particolarmente adatta per offrire un servizio di trasporto alternativo all'auto ed efficace sotto diversi punti di vista.

Lavorare sui territori fragili implica il rovesciamento dei classici metodi di indagine e progettazione, questi territori devono essere attraversati, misurati, si deve fare esperienza diretta degli ambienti e dei modi di vita, entrare in contatto con gli abitanti (le indagini cartografiche possono essere fuorvianti).

Per progettare in questi ambiti "ritorna il tema del viaggio come esperienza diretta, il sopralluogo senza intermediazioni. Se la rete maggiore è a un punto di stallo, quella minore si irrorra e si riorganizza"<sup>1</sup>.

### Uno sguardo dal treno e al treno, appunti di viaggio e di progetto

Quella che segue è una breve rassegna delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria e dei territori attraversati, e può essere utile per comprendere meglio le possibilità di trasformazione implicite di entrambi; alla lettura dei contesti e dello stato dell'arte della linea ferroviaria si aggiunge una progettazione "tentativa" dei rami ferroviari, al fine di cogliere alcuni aspetti peculiari degli ambiti attraversati e per indagare possibili temi di progetto.

#### *Pescara - Sulmona (linea Pescara - Roma)*

La tratta Pescara-Sulmona è quella che collega i tracciati ferroviari interni alla linea principale che si sviluppa sulla costa. Procedendo da Pescara verso Sulmona si attraversa l'area metropolitana che dalla costa procede verso l'interno dove la valle del fiume Pescara progressivamente si stringe. Si attraversano le aree industriali e commerciali più importanti e si passa nelle vicinanze dei grandi nodi infrastrutturali quali l'aeroporto e l'interporto (attualmente disconnessi dalla rete ferroviaria). La linea copre

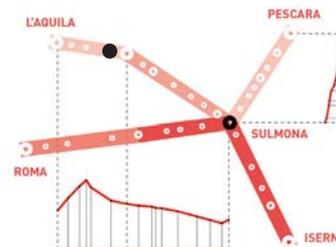
i circa 70 km di viaggio in un'ora, attraversa 17 stazioni (molte inattive) con le quali si collega all'area metropolitana Pescara-Chieti e ai centri minori che si affacciano sulla valle del Pescara. Il tracciato della ferrovia affianca l'autostrada e il fiume. Man mano che si procede verso l'interno e la valle si restringe, le infrastrutture si sovrappongono, il fiume ospita i piloni del viadotto autostradale, la ferrovia scorre sotto l'impalcato autostradale attraversando (e rivelando) più volte il fiume.

La linea che da Pescara porta a Sulmona potrebbe avere un valore di rete metropolitana a servizio degli spostamenti casa lavoro, in parte competitiva rispetto alle percorrenze in auto sulla viabilità di accesso principale, con l'effetto di decongestionare le infrastrutture viarie e di risultare utile per servire le aree commerciali. Se connessa con altri nodi infrastrutturali importanti (porto, interporto, aeroporto che attualmente non sono serviti dalla rete ferroviaria) costituirebbe una efficace rete della mobilità sostenibile. Tale rete assumerebbe inoltre una forte connotazione turistica quando attraversa le Gole di Popoli e l'area delle Sorgenti del Pescara, per il pregio paesaggistico delle aree, per la possibile connessione con i parchi nazionali del Gran Sasso e della Majella i cui confini si avvicinano proprio in prossimità delle Gole di Popoli, ma anche per la capacità di collegare centri storici importanti e località costiere.

#### *Sulmona - Carpinone (linea Terni - Isernia)*

La Linea Sulmona-Carpinone (119 km, 11 stazioni), attualmente non è in funzione, solo periodicamente viene riattivata in occasione di viaggi speciali organizzati (con successo e grande partecipazione di pubblico) da una associazione culturale che tenta di riportare in funzione il servizio. E' una tra le linee ferroviarie a scartamento ordinario più alte d'Europa (la stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo si trova a quota 1.266 m s.l.m., la più alta d'Italia dopo il Brennero).

Attualmente sulla tratta Sulmona-Castel di Sangro (la parte abruzzese del percorso) e su quella molisana della linea, da Castel di Sangro a Carpinone, circolano autobus sostitutivi. I servizi ferroviari sono stati sospesi alla fine del 2011, per scarsa frequentazione. L'operazione ha consentito un



ulteriore taglio del corrispettivo a carico della Regione di circa 1 milione di euro<sup>2</sup>, le linee di autobus in sostanza si sovrappongono a quelle ferroviarie mettendosi in concorrenza piuttosto che lavorando in sinergia.

Anche la Sulmona - Carpinone presenta delle possibilità dal punto di vista del servizio per il turismo. L'idea si basa sulla convinzione che questa linea possa in modo più agevole trasportare, anche d'inverno e con la neve, i pendolari e soprattutto i turisti sulle cime da esplorare o come accesso ai luoghi degli sport della montagna. Il passaggio in treno è particolarmente suggestivo, accompagnato da spettacolari aperture sul paesaggio e dalla sequenza dei manufatti e delle opere infrastrutturali, gallerie e ponti, storiche e di fattura pregiata.

#### *Sulmona - L'Aquila (linea Terni - Isernia)*

La linea Sulmona-L'Aquila è quella che attraversa la Valle Subequana e poi la Conca Aquilana, costeggia il corso del fiume Aterno e collega in un'ora i due importanti centri che distano circa 60 km. Attualmente è previsto, per questo tratto, un aumento della potenzialità di trasporto ferroviario locale, nell'abitato di L'Aquila, tra le stazioni Scoppito e S. Demetrio.

Nell'ambito del programma di investimenti individuato dal Governo per il superamento dell'emergenza nelle zone dell'Abruzzo colpite dal sisma del 6 aprile 2009, il Decreto Legge n. 39/2009 ha destinato agli interventi di ricostruzione delle infrastrutture ferroviarie nei territori colpiti dal sisma risorse pari a 100 milioni di euro.

Tra gli interventi riveste particolare rilevanza la realizzazione di 4 nuove fermate: Sassa, Centro Commerciale Aquilone, Bazzano, S. Gregorio, e la soppressione di 14 passaggi a livello con la realizzazione di 6 sottopassi pedonali, 4 carrabili e una serie di nuovi collegamenti stradali.

La Sulmona-L'Aquila, nonostante il servizio sia regolarmente effettuato, presenta delle stazioni ferroviarie chiuse (su 20 ne sono operative 7), la linea potrebbe essere utilizzata non solo per il pendolarismo casa-lavoro (che si concentra in alcune fasce orarie) ma potrebbe efficacemente fornire accessibilità ai centri CASE e MAP, gli insediamenti costruiti in emergenza a causa dal sisma del 2009. I nuovi agglomerati portano oggi un carico insediativo importante su località in precedenza periferiche, non dotate di servizi adeguati né di una sufficiente rete viaria e con un sistema di trasporto pubblico poco capillare. Le difficoltà di spostamento per raggiungere i servizi e i luoghi di lavoro si sommano alla congestione

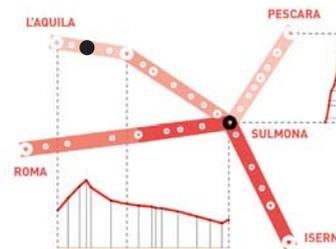
crescente delle infrastrutture viarie principali sulle quali si insediano, progressivamente, le attività commerciali che in precedenza occupavano le aree centrali dei paesi colpiti dal sisma. Quelle stazioni ferroviarie ubicate nei pressi dei centri potrebbero fornire le aree per la collocazione dei servizi necessari alla comunità. Trenitalia potrebbe infatti concedere in comodato d'uso le piccole stazioni ora vuote e inutilizzate e le aree esterne di pertinenza per inserire funzionalità, servizi e presidi per il territorio.

Sul modello di quanto già avviene in altre realtà, come ad esempio nelle Marche, dove attraverso un protocollo d'intesa con la Regione si prevede la possibilità di richiedere da parte delle Amministrazioni Comunali, in comodato d'uso, locali non più utilizzati nelle stazioni minori delle linee regionali da destinare ad usi sociali.

In prossimità di San Demetrio cambia nuovamente lo scopo del progetto di rifunzionalizzazione del territorio e cambia di nuovo il tempo, la frequenza d'uso. Qui la rete torna ad essere metropolitana. L'Aquila con il terremoto si è rivolta al suo esterno, in una prospettiva di tempo incerta la città storica tornerà ad essere accessibile, ma il suo intorno deve risultare da subito funzionale: il sistema omogeneo di frazioni e piccoli centri di cui si componeva L'Aquila accoglie ora un maggior numero di abitanti con bassa dotazione di servizi e collegamenti. Le nuove stazioni ferroviarie, previste dalla programmazione, vanno incontro all'esigenza di mettere in relazione i centri abitati in modo più efficace. Il progetto di questi piccoli nodi infrastrutturali può caratterizzare le singole stazioni non solo rispetto alla funzione metropolitana lungo la vallata, ma anche sottolineare le diverse sezioni territoriali che la ferrovia attraversa, (la zona industriale, i centri storici, i centri residenziali universitari) specificando il ruolo della stazione in base alle connessioni trasversali che può attivare.

È possibile definire un'estensione, una misura, per l'ambito dei territori fragili coinvolti dalla rete ferroviaria?

Seguendo la linea rossa della ferrovia, si può provare a tracciare il percorso che collega le stazioni ferroviarie ai centri urbani attraverso la viabilità ordinaria. Definendo un perimetro intorno a queste aree si



ottiene un disegno che registra l'ampiezza del territorio compreso fra l'infrastruttura e i centri urbani<sup>3</sup>. Il tracciato così disegnato si deforma in base alla sua capacità di accogliere elementi nuovi: le aree di pregio naturalistico, gli spazi fra l'infrastruttura ambientale e quella ferroviaria, le emergenze architettoniche e del paesaggio, i luoghi dello svago e dello sport, le preesistenze archeologiche.

Il progetto di riuso può intervenire selezionando opportunamente i materiali presenti e mettendoli a sistema: nella molteplicità degli accadimenti scegliere quelli che hanno maggiore potenzialità di costituirsi in rete fra loro, di attivare una filiera. Non si tratta di costruire il nuovo ma di mettere in evidenza, in modo nuovo, un aspetto del passaggio in treno e che riguarda la sua capacità di consentire la condivisione: uno "slow train"<sup>4</sup> (nonostante i brevi tempi di percorrenza viaggiamo sempre ad andatura lenta) unisce i passeggeri nell'esperienza e nella condivisione dell'attraversamento, rende possibile l'osservazione del paesaggio.

Lo "slow train" sposa la qualità dell'attraversamento. In questo senso si può pensare alle stazioni, alle aree di pertinenza delle ferrovie, con i suoi recinti e manufatti in parte non utilizzati, come a spazi pubblici dove la condivisione avviene come in una piazza. Il progetto rende possibile questo luogo pubblico, con la creazione di un "parco" ferroviario inteso con lo stesso significato di "parco" fluviale: la creazione del luogo pubblico, del luogo della condivisione non fa distinzione se l'infrastruttura che lo rende possibile sia naturale o artificiale.

Alcune località si configurano naturalmente come nodi centrali di arrivo e partenza (sfruttando l'autostrada e migliorando i collegamenti su ferro con la costa e con l'aeroporto in val Pescara). Da qui il viaggio potrebbe prevedere poi alcune tappe (borghi, fortificazioni, siti archeologici e beni architettonici, ed inoltre percorsi escursionistici, per nordic walking, trekking, passeggiate a cavallo e in bicicletta) esistenti o da innescare, dove l'insediamento Map (Moduli Abitativi Provvisori) particolarmente consistente potrebbe essere riutilizzato come risorsa turistica per la ricettività una volta terminata l'emergenza abitativa.

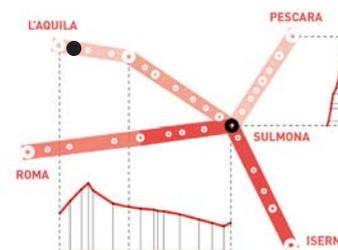
Diversi elementi messi in relazione, in connessione, fra loro possono comporre un racconto consapevole e attrarre persone e funzioni per i nuovi insediamenti dell'emergenza, per il sistema dei borghi, per il turismo. Luoghi e preesistenze resi accessibili dalla rete ferroviaria che fornisce anche le aree per l'allocatione dei servizi negli spazi dismessi

delle stazioni ferroviarie (aree a parcheggio per l'interscambio ferro-gomma, presidi per l'emergenza, servizi di natura commerciale collegati con gli sport praticabili nell'area).

Pensiamo, ad esempio, all'area naturalistica delle Grotte di Stiffe, dove si snoda un percorso scavato nella roccia dalle acque dei torrenti. Le grotte sono ricche di suggestive formazioni di stalattiti e stalagmiti, l'acqua che scorre all'interno delle grotte forma cascate sotterranee spettacolari. Nell'area ci sono due stazioni ferroviarie e un centro, Villa Sant'Angelo, distrutto dal terremoto ma sul cui perimetro esterno è stato realizzato un consistente ed esteso insediamento Map. Osserviamo la conformazione della valle in questo punto: più larga e pianeggiante, con l'intersezione di percorsi per la bicicletta e per le ippovie, all'interno del parco Regionale del Sirente Velino. L'infrastruttura ferroviaria qui può giocare un ruolo decisivo in senso turistico usando le stazioni come punti di interscambio ferro-ruota-bicicletta, come accessibilità al centro abitato, come ingresso al parco, come luogo di partenza per accedere ai siti naturalistici e archeologici e per raggiungere il sistema dei borghi situati in quota. La sequenza stazione-percorsi naturalistici-luoghi del parco e degli sport della montagna-nuove realtà insediative e vecchi centri abitati, potrebbe essere opportunamente ridefinita da un progetto di percorso dove l'unitarietà dei materiali e l'insediamento di funzioni adeguate ne sono i principi ispiratori.

Gli edifici delle stazioni ferroviarie possono ospitare i servizi di ristorazione, ma anche un sistema di micro-ospitalità, oltre ad attività che consentano di presidiare costantemente i manufatti ed evitare il loro degrado, come sedi di enti o di associazioni culturali collegate alla sicurezza e alla salvaguardia del territorio, agli sport della montagna e ai beni culturali e architettonici. Puntare su questi obiettivi significa utilizzare a pieno la risorsa treno.

Attualmente le escursioni legate al turismo estivo non la utilizzano. I centomila visitatori l'anno delle Grotte di Stiffe, situate in una sezione della Valle Subequana particolarmente ricca di elementi di pregio, si muovono



su mezzi propri e il periodo di permanenza è circoscritto alla gita di un giorno.

Dal punto di vista commerciale il periodo estivo vede un calo dei passeggeri, la Sulmona - L'Aquila è una linea che serve studenti e lavoratori. Inoltre, per motivi gestionali, d'estate viene chiusa: la diminuzione delle risorse per la manutenzione ordinaria costringe RFI (la società dello stato che si occupa dell'infrastruttura) a concentrare gli interventi di manutenzione in un unico periodo in modo da contenere al massimo i costi. Per rendere possibile il "parco dello slow train" si dovrebbe investire anche sul materiale rotabile e sull'integrazione intermodale creando punti di interscambio per garantire l'accessibilità alla rete. Trenitalia è un'impresa che fa trasporto su committenza della Regione. Quest'ultima ha il compito di programmare i servizi in base alla domanda presente sul territorio ma anche di evitare la sovrapposizione dei servizi fra gomma e ferro che altrimenti entrano in competizione.

Si osserva un problema di fondo: il territorio deve attivarsi per la promozione delle risorse, solo offrendo dei percorsi che prevedono viaggio, ospitalità, cibo di qualità ed escursioni è possibile che si inneschi una domanda turistica. I progetti devono tenere conto di questo dato essenziale e prevedere, dal principio, anche il progetto dell'intera offerta turistica e della sua promozione. Lo scopo del progetto è di creare una domanda di uso e attraversamento del territorio per il futuro rendendo possibile l'accessibilità agli elementi di pregio attraverso un sistema intermodale di piccoli interventi che rilanciano l'entroterra.

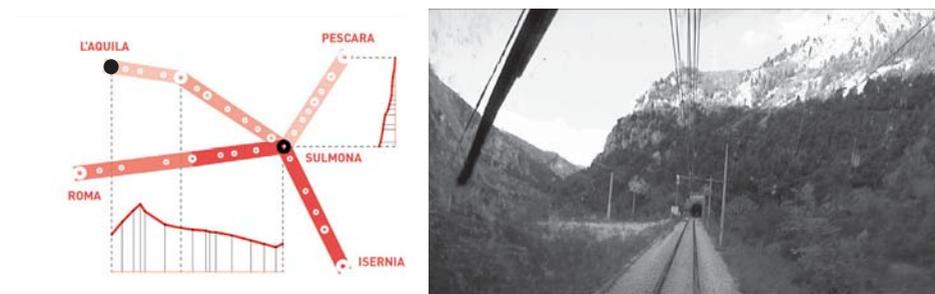
Si tratta di programmare un nuovo ciclo di vita della rete ferroviaria che sostituisca l'attuale.

Negli anni '70 dell'Ottocento la costruzione della strada ferrata si confrontò con le asperità dei rilievi abruzzesi, superando forti dislivelli, effettuando numerosi passaggi in galleria e sul fiume Aterno, attraversando "un paesaggio orrido e suggestivo"<sup>5</sup> con l'obiettivo commerciale del trasporto merci dalla conca del Fucino (in quegli anni bonificata) verso i mercati di Roma e dell'Adriatico e con l'obiettivo politico di costruire un collegamento diretto tra il centro della regione e Napoli. La linea era pensata per il trasporto di merci e persone. In questi anni si è depauperato il suo significato e l'uso è ridotto ad un pendolarismo fatto di pochi numeri. Il nuovo ciclo di vita deve generare un servizio capillare, sostenibile dal punto di vista ambientale, con una rinnovata domanda di utenza e con un

ruolo territoriale decisivo. Il progetto potrebbe già contenere in sé il tema dell'ulteriore trasformazione della rete ferroviaria: "Dovremmo impiegare le reti naturali come infrastrutture, ma nello stesso tempo incorporare nelle reti artificiali tradizionali più natura, più paesaggio, più tecnologia per la produzione e il trasporto di energia, per la raccolta delle acque, più servizi, più attrezzature e connessioni per i territori attraversati"<sup>6</sup>; rispondendo con un progetto che si appoggia all'innovazione tecnologica e alla costruzione di nuovi paesaggi, alla domanda su come le infrastrutture naturali e artificiali possano innescare la capacità di resilienza dei nostri territori.

#### Note

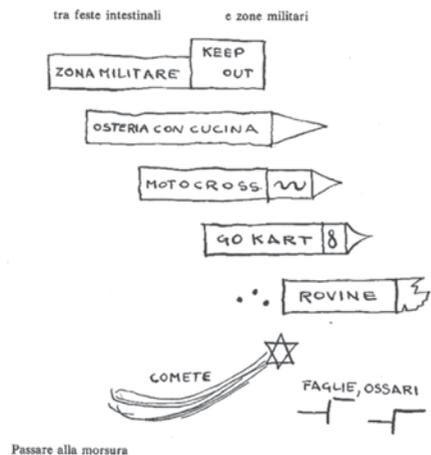
1. Andriani C., registrazione del seminario Recycle, tappa di Pescara.
2. Dati derivanti da una nota di Trenitalia del 2013, direzione Abruzzo.
3. "Ambiti di influenza della rete ferroviaria minore", immagine n.3, pag. 216 della presente pubblicazione, a cura di Raffaella Massacesi, per il manifesto "Recycle Italy-Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono".
4. Richard Ingersoll, conferenza all'interno del seminario itinerante "Recycle Italy", tappa di Pescara. Cfr. Richard Ingersoll, *Slow train, racconto di un viaggio*, pag. 237 e ss. della presente pubblicazione.
5. Cfr. Ottavia Aristone, *Vicende e prospettive della ferrovia Sulmona - L'Aquila*, in *Ricostruire L'Aquila*, Massacesi R., Pavia R.; cfr. Cioci A. (a cura di), *La ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona*, Kronion Libri, 1898, p. 17.
6. Pavia R., *Infrastrutture ambientali*, in *Riciclo e infrastrutture ambientali*, Branciaroli P., Galella L., Massacesi R., (a cura di) Libria, 2014.



Rivolgersi agli ossari. Non occorre biglietto  
 Rivolgersi ai cippi. Con il più disperato rispetto  
 Rivolgersi alle osterie. Dove elementi paradisiaci aspettano  
 Rivolgersi alle case. Dove l'infinitudine del desio  
 [(vedila ad ogni chiusa finestra) sta in affitto

E la radura ha accettato più di un frondoso colloquio  
 Ormai, dove, ahi  
 si esibì la più varia mostra dei sangui  
 Il più mistico circo dei sangui. Oh quanti numeri,  
 [e rancio speciale. Urrah

(Andrea Zanzotto, *Galateo in bosco*)



Andrea Zanzotto, *il Galateo in Bosco*, 1978

## FERROVIE IN CONFLITTO. L'ORIGINE BELLICA DELLE FERROVIE E IL DISEGNO DEL PAESAGGIO VENETO

Fernanda De Maio,  
 Alberto Ferlenga,  
 Andrea Iorio

→IUAV

*...quel giorno attraversai la pianura veneta. È una campagna piatta e monotona e sotto la pioggia è ancora più piana. Verso il mare vi sono paludi salate e pochissime strade. Le strade vanno tutte al mare lungo le bocche del fiume e per attraversare la regione bisogna seguire le strade lungo i canali. Procedevo nella campagna da nord a sud e avevo attraversato due linee ferroviarie e molte strade e finalmente giunsi alla fine di un sentiero in una linea ferroviaria che costeggiava una palude. Era la linea principale da Venezia a Trieste con una solida scarpata alta, un solido letto stradale e un doppio binario...*  
 E. Hemingway, *Addio alle armi*, in E. Hemingway, romanzi, I Meridiani, Mondadori, p. 484

A cento anni dallo scoppio della I Guerra mondiale, in un clima di commemorazioni e in un proliferare di pubblicazioni, filmati, esposizioni ed eventi che raccontano quel lungo momento che ha segnato l'alba del novecento in Europa, per ricordare ai più anziani e far capire ai più giovani come mai oggi siamo europei, il breve passo di uno dei best seller del secolo breve porta l'attenzione su un dato fisico, concreto del modo in cui si è costruito il territorio italiano nel secolo scorso e di come la memoria è dentro alcune cose che sembrano ordinarie, banali, a tratti

abbandonate o solo in parte recuperate a nuovi usi. In effetti, nella fitta trama della rete infrastrutturale che nella successione dalla pianura alle colline e montagne innerva il Veneto contemporaneo non è sempre facile riconoscere i segni impressi da quelle infrastrutture che a inizio novecento il Ministero della Guerra del Regno d'Italia, di concerto con iniziative private e ambizioni comunali e regionali tracciava. Uno dei modi per riconoscere tali tracce riguarda l'abbandono a cui sono andate incontro al venir meno delle condizioni per le quali erano state finanziate e costruite mentre un altro modo riguarda la loro collocazione in territori considerati marginali o fragili rispetto allo sviluppo della regione negli anni del suo boom economico, in quegli anni definiti come "il miracolo del nord est italiano". Eppure già da un primo e molto parziale elenco tassonomico si può capire il peso non tanto delle distruzioni che la guerra ha portato, ma della costruzione e invenzione di un nuovo paesaggio "veneto":

#### *Ferrovie (lunghezza e data di apertura)*

- Piovene Rocchette-Asiago (21 km, 10.02.1910), oggi dismessa, in parte percorso ciclo-pedonale, in parte abbandonata (tratto più ripido lungo il Costo con varie gallerie)
- Confine Tirolese-Primolano-Carpanè Valstagna, (1+15 km, 21.07.1910), costituisce la linea della Valsugana, proseguendo il tratto Bassano del Grappa-Carpanè aperto l'anno precedente
- Longarone Zoldo-Belluno (19 km, 08.08.1912)
- Portogruaro-Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento (18+26 km, 30.06.1913)
- Calalzo di Piave-Perarolo (10 km, 18.05.1914) poi fino a Dobbiaco, oggi dismessa e divenuta percorso ciclo-pedonale
- Chiusa Val Gardena-Pian Val Gardena (31 km, 15.02.1916)
- Susegana-Bivio Piave-Montebelluna (2+18 km, 25.05.1916), dismessa e riutilizzata come strada carrabile

#### *Strade, mulattiere*

- "strada Cadorna", Romano d'Ezzelino-Cima Grappa, 1916 (più altre mulattiere e camionabili)
- "strada degli scarubbi", Passo Xomo-Porte del Pasubio, 10,5 km, estate 1917
- "strada dei cento giorni" (valico del passo di San Boldo, tra Valmareno e Valbelluna)
- "strada de la fan", Combai-Borgo Colmellere-Pecol, fatta costruire dagli austriaci

#### *Strade-fortificate*

- "strada dello Spiz Zuel" o Col de l'Agnelessa, 1916, con numerose gallerie
- "strada delle 52 gallerie", Bocchetta Campiglia-Porte del Pasubio, febbraio-novembre 1917, 6555 m (2335 in galleria)
- "strada granatiera", mulattiera di arroccamento al Monte Cengio, 1917-18, ampi tratti in galleria, grande serbatoio d'acqua da 150 mc scavato nella roccia con due stazioni di pompaggio dalla Val d'Astico

#### *Fortificazioni permanenti*

- sistemi di forti contrapposti sugli altopiani di Folgaria, Lavarone e Luserna (austriaci) e Tonezza e Asiago (italiani)
- .sbarramento Folgaria: forti Dosso del Sommo, Sommo Alto e Sebastiano
- .sbarramento Lavarone-Luserna: forti Belvedere Gschwent, Campo Luserna, Verle, Vezzena
- .comando di Virti e stazione di collegamento ottico sul monte Rust (posizione baricentrica)

vs

- .sbarramento Val d'Astico-Val d'Assa: forti Campomolon, Toraro,
- .batteria Casa Ratti, Campolongo, Verena e Punta Corbin, Monte Ritte, Cima dell'Ora
- galleria Vittorio Emanuele II, Monte Grappa, 5153 m, armata di 25 batterie d'artiglieria

#### *Aeroporti*

- "Romeo Sartori" a Asiago
- "S. Anna" a Fiammes, Cortina d'Ampezzo, collegato all'osservatorio aerologico sullo Spiz Zuel
- aeroporti del padovano: "Gino Allegri" a Padova e poi San Pelagio, Isola di Carturo, Grossa di Gazzo, Gazzo, Arquà Petrarca, S. Pietro in Gù, Basse di Brusegana
- aeroporti del veneziano: "Nicelli" al Lido di Venezia, campo di Bazzera, Marcon, stazione per dirigibili di Campato
- "Ganfardine" a Sommacampagna.

Se non esistessero i diari di guerra di Gadda, i romanzi di Hemingway e di Lussu, solo per rimanere ad alcuni dei più noti narratori italiani ed esteri che del Veneto incendiato dalla guerra hanno narrato, se non ci fossero gli schizzi e le poesie di Zanzotto a tracciare la geografia dei teatri di guerra

nel Veneto del Montello - laddove la Battaglia del Solstizio segnò un rovesciamento di rotta per l'esercito italiano dopo la disfatta di Caporetto - potremmo comunque disporre di questo archivio materiale di architetture per le infrastrutture per ricostruire ogni momento di quella guerra; nei toponimi e nella collocazione geografica, nei materiali da costruzione di queste reti infrastrutturali troveremmo indizi di ogni minimo arretramento o avanzamento dei due contrapposti fronti.

Ma gli indizi che una investigazione sull'origine bellica delle infrastrutture offrono, e in particolare ciò concerne la rete ferroviaria, riguarda anche il livello dissipativo, il grado di entropia a cui vanno incontro alcuni dei più bei paesaggi italiani, quegli sfondi presenti nella cultura del vedutismo veneto, trasformati nel Veneto contemporaneo in paesaggi degli scarti. Gli scarti infrastrutturali della Grande Guerra intersecano e attraversano infatti scarti di città postindustriale, frammenti di città diffusa, aste idrografiche e valli in parziale dissesto. Re-cycle Italy attraverso le ferrovie in conflitto intende indicare non solo una strategia progettuale relativa al recupero di memorie, ma trasformare tali tracce nel sistema che trasfigura e innerva il Veneto del prossimo futuro. Dal Montello ad Asiago, dal Grappa a Vittorio Veneto si dipanano i filamenti di alcune delle ferrovie oggetto di questa ricerca, che trasformate in greenways, punti di ristoro e di sosta, strutture ricettive e ostelli diffusi, parchi lineari e produttivi, in modo anche inconsapevole e non narrativo possono farci sentire dentro la storia e cittadini del nostro presente multietnico, prefigurando un futuro meno padano e più europeo/mediterraneo.

Il caso studio che segue è esemplificativo del ragionamento fin qui svolto e di quanto lavoro ancora sia possibile per uscire dalle secche banalmente commemorative a cui assisteremo nei prossimi anni.

### **Dalla pianura alle prime linee**

*La ferrovia Piovene Rocchette-Asiago*

Non solo distruzioni e strutture militari in rovina: l'eredità più cospicua, per consistenza fisica ed estensione, che la Prima guerra mondiale ha lasciato impressa sul territorio è costituita da una moltitudine di grandi opere, soprattutto infrastrutturali, costruite negli anni immediatamente precedenti e durante il conflitto. Dal Garda all'Isonzo chilometri e

chilometri di mulattiere, strade e ferrovie servirono a trasportare ingenti quantità di cemento, ferro e legno, per realizzare fortificazioni possenti quanto difficili da costruire. Migliaia di soldati venivano trasportati al fronte, per dare il cambio alle prime linee o, più spesso, per reintegrare le perdite. Tonnellate di munizioni e armamenti servirono a sferrare attacchi potenti quanto dispendiosi, le famose "spallate" di Cadorna. E infine una quantità impressionante di materiali ordinari, viveri, medicinali, posta, venivano movimentati quotidianamente per il sostentamento fisico e morale delle truppe. La Grande guerra, più di ogni altra guerra fino a quel momento, non fu soltanto campi di battaglia e prima linea: ben presto essa si dimostrò "guerra totale", che coinvolgeva in profondità il territorio delle retrovie, mentre il problema logistico dell'approvvigionamento, e di conseguenza quello della costruzione e mantenimento dei collegamenti, acquistò un ruolo strategico di primaria importanza.

La questione infrastrutturale era riconosciuta come componente strategica fondamentale dei piani stilati dallo Stato maggiore già fino dagli anni '70, almeno da quando il piano Cosenz aveva provveduto alla riorganizzazione logistica del settore nord-orientale. Tuttavia l'avvio dei lavori da parte italiana iniziò in maniera coerente soltanto negli ultimi anni del XIX secolo, con un certo ritardo rispetto alla controparte austro-ungarica. A volte le opere vennero pianificate contestualmente alla costruzione di sistemi fortificati di prima linea, spesso costituendone parte integrante; altre volte, decisamente più frequenti, i nuovi lavori si andarono a sovrapporre a lavori già in corso, legandosi a uno sviluppo del territorio che, soprattutto nel nordest italiano, tardava a ingranare. Non sono pochi i casi in cui le realizzazioni di un ponte (per esempio quelli sul Piave) o di una linea ferroviaria (per esempio la Belluno-Calalzo) fanno seguito ad anni di richieste da parte delle comunità interessate al suo passaggio, ma si concretizzano soltanto nel momento in cui viene riconosciuto da parte degli stati maggiori, naturalmente senza dichiararlo apertamente, un interesse strategico militare nei confronti dell'intervento. In altre parole, i rapporti che legano molte di queste grandi opere ai contesti locali sono più intrecciati di quanto si possa presumere.

Una storia caratterizzata dalla stratificazione e dalla compresenza di interessi e questioni è quella del gruppo di linee comprese tra Schio, Piovene Rocchette e Asiago. Quel contesto, piuttosto speciale, collocato laddove la pianura veneta e le Prealpi si incontrano, aveva visto nella seconda metà dell'ottocento la nascita di un'importante industria manifatturiera, il

Lanificio Rossi, il cui sviluppo era avvenuto parallelamente a un progressivo calo produttivo del settore agricolo nell'Alto Vicentino. Costituisce, questa, una vicenda che ha avuto per diversi aspetti un'influenza importante sulla trasformazione di quelle zone: l'idea di sviluppo industriale trovava, nelle intenzioni del proprietario Alessandro Rossi, un contrappunto fondamentale nello sviluppo del contesto territoriale, sia da un punto di vista sociale (celebre è la realizzazione del quartiere operaio di Schio), ma soprattutto per quello infrastrutturale (portato avanti nell'attività politica come deputato e poi senatore). Un primo tratto di linee ferroviarie, che arrivava da Vicenza e, ricalcando il margine settentrionale della pianura, si insinuava tra il Monte Summano e l'Altopiano di Asiago, era sorto per collegare gli opifici di Dueville, Marano, Pievebelvicino, Torrebelvicino, Schio e infine Piovene Rocchette.

La natura strategica di quella linea, che seguiva la bassa valle dell'Astico, cioè una delle principali possibili direttrici di attacco (italiano o austriaco che fosse), si rese ben presto palese. Inoltre la linea sarebbe dovuta ben presto proseguire risalendo fino ad Asiago, diventando così la principale via di approvvigionamento pesante per la linea difensiva che si andava realizzando in cima all'Altopiano. Il progetto di questo ultimo tratto venne imbastito già nel 1884, con una prima ipotesi che prevedeva la risalita della Val d'Assa, ma la cui lunghezza fece optare per un tracciato più diretto, sebbene più arduo. Notevoli difficoltà, poste in primo luogo dall'orografia e di conseguenza dall'impegno economico richiesto, determinarono il protrarsi dell'elaborazione per quasi vent'anni, fino all'approvazione governativa nel 1907 e l'inaugurazione dei lavori soltanto nel 1909.

Partendo da Rocchette il treno entrava in una lunga galleria di oltre 90 metri, la cui uscita immetteva direttamente nell'alto viadotto a traliccio che superava l'Astico. Dalla stazione di Cogollo iniziava la dura salita del Costo, con una cremagliera tipo Strub lunga quasi 6 chilometri e scartamento ridotto di 950 mm. È curioso osservare come entrambe queste caratteristiche si rendessero necessarie in previsione di un eventuale collegamento con analoghe linee da parte austriaca che lo scoppio del conflitto rese impensabile. La risalita, che attraversava cinque gallerie a tornante, oltre a vari sottopassi e ponti minori, superava un dislivello di oltre 700 metri e una pendenza massima del 12,5%. Una volta raggiunta la stazione di Campiello, dove era stata costruita una grande cisterna interrata, il treno si riforniva nuovamente (ad ogni risalita la locomotiva consumava 5 quintali di carbone e 4 metri cubi d'acqua). Infine, il percorso

fino ad Asiago si snodava per un paesaggio assai più dolce.

Sull'Altopiano e altrove nelle montagne lungo il confine italo-austriaco, le ragioni belliche videro la dismissione delle vecchie vie, dei sentieri, ma anche di pascoli e alpeggi, mentre al loro posto sorgevano mulattiere, strade, ferrovie. Come per la linea Rocchette-Asiago, si tratta spesso di opere particolarmente impegnative da un punto di vista ingegneristico, che stabiliscono diversi piani di relazione con la prima linea. Se un primo legame è dettato dalle necessità di approvvigionamento del fronte, le difficoltà costruttive affrontate, tuttavia, si spiegano soltanto ricordando le trasformazioni dei sistemi di fortificazione permanente cui si assiste sul finire del secolo: all'aumento di potenza e precisione delle artiglierie fece seguito una corsa alle postazioni più elevate, difficili da colpire, ma capaci di controllare il territorio da lontano. Per raggiungerle, costruirle e trasportarvi i pesanti obici, si rese necessario realizzare gallerie, massicciate, tornanti, viadotti. È interessante osservare come un secondo livello di relazione tra queste opere e le fortificazioni a monte si stabilisca come analogia formale, laddove le stesse tecniche di scavo e modellazione del terreno vengono impiegate, quasi contemporaneamente, sulle vette e sui versanti. Quasi a conferma di questo rapporto, da alcune delle gallerie del Costo si inquadrano le gallerie arroccate sulla cima del Monte Cengio, dove i Granatieri di Sardegna opposero una leggendaria resistenza all'offensiva imperiale.

In secondo luogo, va ricordato come questa fase di infrastrutturazione "bellica" (che, tra l'altro, vide la nascita di numerose grandi imprese edili attive per molto tempo a venire) costituì una sorta di banco di prova per le grandi opere che nel secondo dopoguerra trasformeranno radicalmente il corrugato territorio alpino attraverso la costruzione di autostrade, centrali idroelettriche, dighe e che videro un notevole sviluppo dell'ingegneria italiana tra gli anni '50 e '60.

Il forzato processo di antropizzazione che investì molti luoghi lungo il confine italo-austriaco ha modificato per sempre non solo il volto del territorio del Triveneto, ma soprattutto il suo assetto e le dinamiche del suo utilizzo. Quella fitta trama infrastrutturale, di cui la prima linea costituiva soltanto il bordo "evidente", si dimostrerà negli anni successivi al conflitto una risorsa fondamentale per lo sviluppo di aree fino a quel momento ancora prevalentemente rurali. Come avvenne in molti altri casi, la ferrovia Rocchette-Asiago, costruita per trasportare munizioni, artiglierie e soldati, si rivelò perfettamente adeguata anche al trasporto

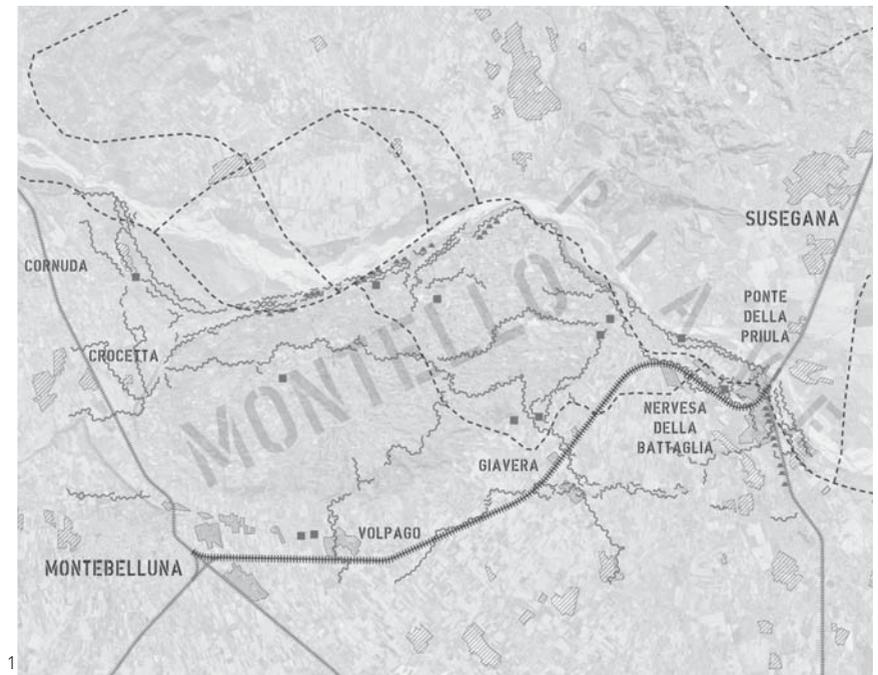
di materiali commerciali (legname e pietra, il "biancone" di Asiago) verso valle e di turisti e sciatori che salivano in Altopiano d'estate e d'inverno, aprendo una nuova stagione di sviluppo del territorio.

Il veloce prevalere del trasporto su gomma, tuttavia, fu causa della dismissione della linea ferroviaria, che con i suoi 10 km/h nel tratto a cremagliera non era competitiva. Nel 1958 arrivò l'ultima corsa, nel 1966, ormai in cattive condizioni, venne demolito il traliccio del ponte sull'Astico e nel 1977 la linea venne definitivamente soppressa. Al giorno d'oggi, mentre sono stati riutilizzati quasi tutti gli edifici di caselli e stazioni, risulta frammentato e di più difficile riciclo il tracciato della linea ferrata: la parte più pianeggiante, tra Campiello e Asiago, è divenuta una non meglio definita pista ciclabile, utilizzata in periodo invernale come pista per lo sci nordico. Il tratto della risalita, invece, quello più spettacolare, ma anche di più difficile fruizione, rimane frammentato tra proprietà private e gallerie in stato di forte degrado, spesso anche strutturale.

Nell'ottica di una fruizione contemporanea diversa del territorio, caratterizzata da un'offerta turistica diffusa, ma anche da una riattivazione della memoria storica dei luoghi, che provi a rileggere la Grande guerra non solo nella sua componente strettamente bellica, ma per le sue relazioni intessute con il territorio, il rapporto, anche conflittuale, ma sicuramente suggestivo, che quel tracciato istituiva con il paesaggio costituisce senza dubbio una straordinaria ricchezza. *(Andrea Iorio)*

### Immagini

1. Mappa della Linea Montebelluna-Susegana confronto pre/post conflitto
2. Immagini del fronte
3. Mappa della Linea Piovene-Rocchetta-Asiago confronto pre/post conflitto
- 4./5. Immagini storiche delle linee ferroviarie pre-belliche

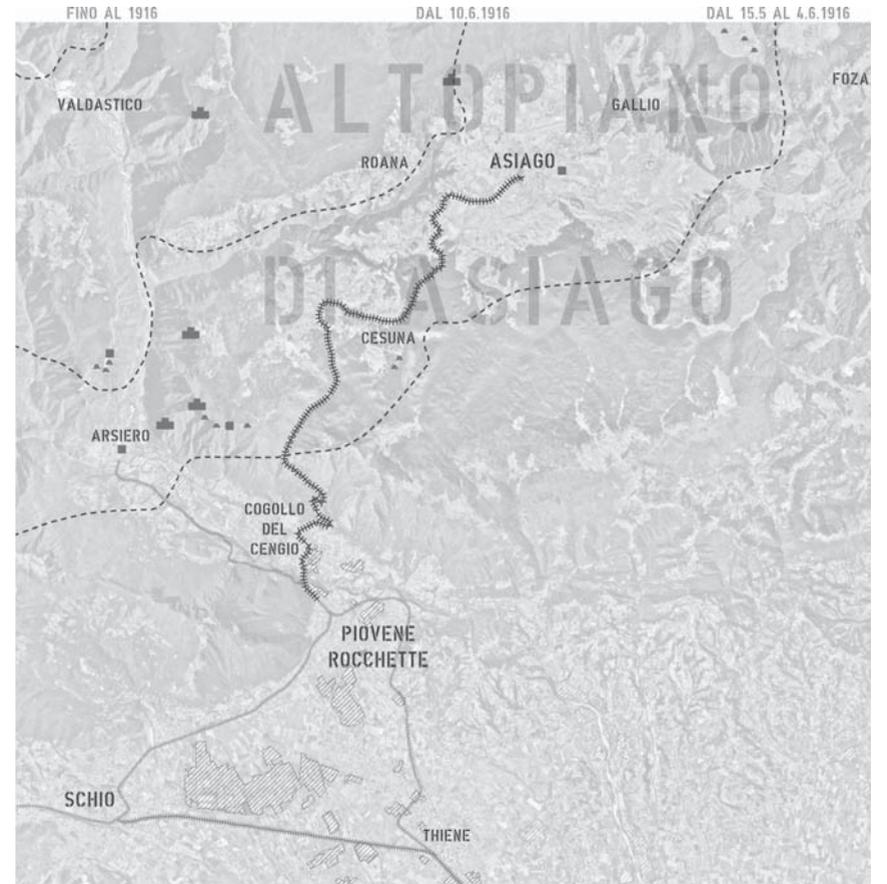


### LINEA MONTEBELLUNA-SUSEGANA

- ++++ LINEE FERROVIARIE ATTUALMENTE IN USO
- +++ EX-TRATTA MONTEBELLUNA-PONTE DELLA PRIULA (ORA STRADA)

#### GRANDE GUERRA

- LINEE DEL FRONTE ITALO-AUSTRIACO
- ~ TRINCEE
- ▲ BUNKER / GROTTA MILITARI
- PONTI COSTRUITI O DISTRUTTI PER LA GUERRA
- MONUMENTI / CIMITERI / OSSARI
- ▨ AREE INDUSTRIALI SUCCESSIVE AL CONFLITTO



**LINEA PIOVENE ROCCHETTE-ASIAGO**

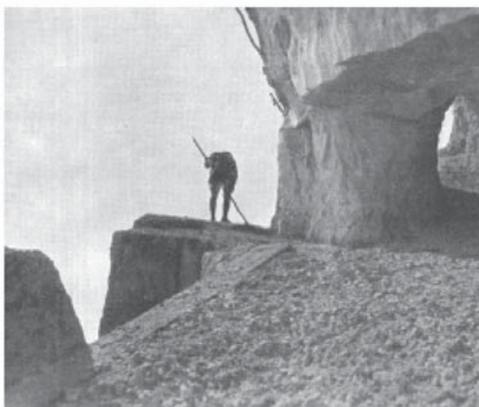
- ++++ LINEA FERROVIARIA VICENZA-SCHIO (IN ESERCIZIO)
- +++ EX-TRATTA PIOVENE ROCCHETTE-ASIAGO (DISMESSA, PARZIALMENTE PISTA CICLABILE)
- ++++ TRATTE TORREBELVICINO-SCHIO-ROCCHETTE-ARSIERO E ROCCHETTE-THIENE (ORA STRADE)

**GRANDE GUERRA**

- LINEE DEL FRONTE ITALO-AUSTRIACO
- FORTI
- ▲ POSTAZIONI FORTIFICATE
- MONUMENTI
- 3 ▨ AREE INDUSTRIALI (ANTERIORI E SUCCESSIVE AL CONFLITTO)

2

3



4



5

## PAESAGGI DELL'ISTERILIMENTO: NUOVI CICLI DI VITA ATTRAVERSO INFRASTRUTTURE DEBOLI

**Ilaria Valente**  
→PoliMI



Cassandra Cozza, Il tracciato ferroviario della Sicignano-Lagonegro

Se, in Italia, la maggioranza delle risorse dedicate alle infrastrutture di comunicazione è stata convogliata sulla realizzazione dell'alta velocità ferroviaria e al potenziamento della rete autostradale, il rovescio della medaglia è rappresentato dalla progressiva inaccessibilità di vaste aree del Paese, dovuta anche al sostanziale indebolimento delle reti ferroviarie minori e al progressivo depotenziamento del servizio ferroviario locale.

Si assiste a un progressivo ampliarsi, particolarmente nel Mezzogiorno, di fenomeni di abbandono, che lasciano sul terreno residui infrastrutturali di una modernizzazione interrotta. Le imponenti emigrazioni del dopoguerra hanno determinato il progressivo abbandono dei centri storici e dei campi a cui si è affiancata, a specchio, la nuova diffusione urbanizzativa innescata dall'attestarsi di attività produttive lungo alcune direttrici stradali.

Nel 1979 Eugenio Turri ha ben descritto il paesaggio centro meridionale solcato dagli Appennini, "il paesaggio dell'isterilimento" ai cui margini si è verificato l'"arresto della storia e dei miracoli (...) anche negli anni del grande dinamismo"<sup>1</sup>. Turri già sottolineava come uno dei problemi fosse la mancanza di relazioni, di un "rapporto armonico fra la *polpa* e l'*osso*, ovvero tra le coste e l'interno"<sup>2</sup>. Dopo la grande emigrazione e l'abbandono

dei paesi, di fronte ai territori dell'abbandono, delle case, dei campi, delle attività, Turri evidenziava che "il recupero edilizio dei vecchi centri non è mai stato oggetto dell'attenzione da parte della politica meridionalista: solo il nuovo edificio dava lavoro, dava il senso del rinnovamento"<sup>3</sup>. Così, l'urbanizzazione ha incarnato il fenomeno della "modernizzazione senza sviluppo". Il Vallo di Diano è un caso esemplare, un contesto in cui attualmente si dispongono in una dialettica oppositiva la ricchezza di risorse ambientali e culturali importanti e le condizioni di isolamento, che si traducono nella distanza degli abitati storici dai centri di offerta di servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità).

La ricerca proposta e sviluppata da Cassandra Cozza, è impostata su un'attenta lettura del contesto innervato dalla ferrovia Sicignano-Lagonegro, abbandonata nel 1986, propone strategie progettuali puntuali per recuperare il Vallo a un nuovo ciclo di vita.

Il tema affrontato è corposo, complesso e di grande attualità, la ricerca è composta di un consistente apparato descrittivo e interpretativo, è tematizzata da un ampio sopralluogo fotografico, ha coinvolto in un dialogo serrato gli attori istituzionali. La ricerca si è riferita alla "Strategia per le Aree interne" dell'Agenzia per la Coesione Territoriale (prima Dipartimento per la Coesione e lo Sviluppo Economico), adottata nel 2015 dalla Regione Campania di cui la prima "Area pilota" è stata quella dell'Alta Irpinia, mentre il Vallo di Diano è parte delle "Aree progetto" assieme al Cilento interno e al Tammaro-Titerno.

La ricerca progettuale propone la riattivazione di una nervatura infrastrutturale che intreccia scale di relazione differenziate e condizioni differenti di uso e suggerisce tempi e modi di attraversamento appoggiati. La ferrovia abbandonata si offre con un potenziale "relazionale" fondamentale, sia che la strategia progettuale ne proponga la riattivazione, sia che questa diventi una "greenway" dedicata alla mobilità lenta e affiancata a un nuovo parco lineare da realizzare lungo il fiume Tanagro.

L'identificazione e la riattivazione attraverso progetti attuabili nel tempo del complesso sistema di tracce, tracciati, manufatti, tessuti e ambiti agricoli e rinaturalizzati, è volta a ristabilire relazioni tra i luoghi e con la regione più estesa, in sostanza a far uscire il Vallo dalla sua attuale condizione di isolamento. Le strategie architettoniche suggerite sono l'innesto, la manutenzione, il riuso della stessa ferrovia, ma anche dei nuclei abitati.

Una strategia di *cura*<sup>4</sup>, di riammagliamento di una rete debole: un progetto sostenibile, sotto il profilo della valorizzazione delle risorse ambientali e volto a riattivare produzioni locali e, forse, ad accogliere quel "turismo non convenzionale" già suggerito da Turri nel 1979.

Il caso studio proposto conferma l'interesse di una prospettiva di ricerca capace di mettere a punto strumenti progettuali volti a definire nuove modalità di *infrastrutturazione* del Paese, fondate sull'individuazione, sulla cura, sullo sviluppo delle *risorse* (ambientali, urbane, architettoniche), sul riciclo e sulla rigenerazione di tracciati, manufatti, tessuti<sup>5</sup>. Si tratta di ricostruire un'armatura che possa sorreggere nuove forme e modi di abitare e di produrre nei territori abbandonati, determinandone la ripopolazione. Questo è l'obiettivo sotteso alla strategia progettuale e insediativa proposta dalla ricerca, ovvero costruire un telaio relazionale in grado di supportare una strategia di sviluppo che promuova la crescita (aumento dell'occupazione, della popolazione e dell'utilizzo del capitale territoriale) creando lavoro, realizzando inclusione sociale e riducendo i costi dell'abbandono del territorio, invertendo, quindi, le tendenze demografiche in atto. Il lavoro di ricerca, nato da una collaborazione con la Comunità montana e condotto all'interno del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, sta ora approdando a esiti concreti, trovando applicazione nelle pratiche e nelle politiche di trasformazione territoriale. Le metodologie proposte e le ipotesi progettuali, lette insieme alle analoghe ricerche condotte e rappresentate in questo volume sulle infrastrutture minori, costituiscono sicuramente un insieme di buone pratiche di riciclo per una efficace e sostenibile infrastrutturazione del Paese.

#### Note

1. Turri E., Storia del paesaggio agrario italiano, Longanesi, Milano, 1979, pp. 237-249.
2. Ivi, p. 243.
3. Ibidem.
4. Secondo la felice definizione di Nicola Emery, cfr: Progettare, costruire, curare. Per una deontologia dell'architettura, Bellinzona 2008-2010.
5. Su questi temi cfr. Cozza C., Valente I. (a cura di), La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture, Pearson, Milano, 2014.

**TRACCIATI FERROVIARI  
DISMESSI,  
IN ABBANDONO,  
SOTTOUTILIZZATI.  
IL TRATTO  
FERROVIARIO DEL  
VALLO DI DIANO  
LUNGO IL TRACCIATO  
SICIGNANO –  
LAGONEGRO**

**Cassandra Cozza**  
→PoliMI



Vista del Vallo di Diano da Montesano sulla Marcellana

La ricerca si pone come obiettivo quello di individuare strategie progettuali innovative e pratiche progettuali capaci di riattivare un nuovo ciclo di vita per tessuti, paesaggi e infrastrutture soggetti a fenomeni di sottoutilizzo, abbandono, dispersione e frammentazione, di rendere più efficienti gli ambienti costruiti e più resilienti gli ambienti naturali – *wilderness*, agricoltura, verde urbano – e di usare queste trasformazioni territoriali come occasione per un cambiamento paradigmatico.

Alla base della ricerca si pone la considerazione che stiamo affrontando una crisi di modelli che ci spinge a cambiare punto di vista e a cercare nuove soluzioni; Thomas S. Khun sostiene che l'evoluzione scientifica non segua un processo lineare, ma che essa avvenga attraverso dei cambi di schema in cui l'affermazione di un nuovo paradigma corrisponde all'accettazione dell'inadeguatezza del vecchio<sup>1</sup>. Questa crisi investe sia il paradigma urbano, cioè il modello che gestisce il funzionamento della città o del territorio per un dato periodo storico, sia quello progettuale.

I paradigmi nella progettazione architettonica e urbana riguardano i modi di interpretare la forma del progetto e orientano sia la scelta del problema da risolvere (cosa modifico) sia il modello di trasformazione

proposto (come lo modifico). Lo sforzo innovativo che la ricerca si prefigge è quello di mettere in stretta relazione le trasformazioni del paradigma progettuale e di quello urbano in modo da innescare una trasformazione alla scala del territorio attraverso operazioni puntuali messe in stretta relazione reciproca. Ecco che le strategie progettuali assumono valore paradigmatico, cioè indicano nuove direzioni per la ricerca, cambiano i problemi da risolvere e il modo in cui farlo.

Il Vallo di Diano è situato nella parte meridionale della provincia di Salerno al confine con la Basilicata, esso è una valle longitudinale appenninica con una morfologia molto chiara, infatti, è composto da un fondovalle pianeggiante che si trova alla quota di circa 450 m s.l.m., delimitato da morbidi pendii ad est – Monti della Maddalena – e ad ovest – Cilento e massiccio degli Alburni – le cui vette più alte sono il Monte Cervati, 1898 m s.l.m. e Serralonga, 1503 m s.l.m. La valle è attraversata da una fitta rete di canali e "lagni" alimentata da numerosi torrenti e dal fiume Calore, che, alla confluenza con il torrente Imperatore, prende il nome di Tanagro; essa, probabilmente, fu un lago nel Pliocene, trasformatosi in palude e poi bonificato<sup>2</sup>.

Il territorio è caratterizzato dalla presenza del fiume Tanagro e delle altre tre infrastrutture lineari che occupano longitudinalmente il fondovalle – il tracciato della ferrovia Sicignano-Lagonegro, la Strada Statale 19 delle Calabrie e l'autostrada Salerno-Reggio Calabria – che incrociandosi, cambiando sezione e tipologia dei manufatti determinano spazialità mutevoli e influenzano gli attraversamenti trasversali.

L'area ha un enorme potenziale turistico, non ben sfruttato; è caratterizzata dalla presenza di aree di grande pregio ambientale e naturalistico come la Valle delle Orchidee, le foci del Calore, le Grotte dell'Angelo, la riserva forestale Bosco del Cerreto, le fonti di acqua minerale e termale ed ospita un importante patrimonio di biodiversità; infatti, il *Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni* è stato inserito tra le nove riserve della biosfera italiane *Unesco MAB - Man and the Biosphere* nel 1997. Vi sono anche numerosi elementi di interesse storico, artistico e culturale come la Certosa di Padula – sito dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO nel 1998. Un altro enorme potenziale dell'area è rappresentato dall'agricoltura, che, però, va organizzata e supportata promuovendo delle produzioni e, allo stesso tempo, preservando la biodiversità. Un buon esempio a riguardo può essere quello della provincia di Trento che, attraverso un lungo

lavoro di ricerca e di attente politiche agricole e territoriali ha saputo fare dell'agricoltura un punto di forza dell'economia provinciale, puntando sulla selezione delle colture adatte, sulla produzione e la promozione dei prodotti del territorio basati su formazione, innovazione e promozione<sup>3</sup>.

La ricerca si basa sulla conoscenza diretta del territorio, attraverso sopralluoghi, lo studio della bibliografia esistente, della cartografia, dei progetti e dei piani, l'incontro con attori, decisori, abitanti ed usa il progetto come uno strumento di conoscenza e di trasformazione. Viene prestata particolare attenzione alle descrizioni e alla metodologia di rappresentazione perché il progetto è strettamente connesso alla descrizione dei territori in cui opera, e, contemporaneamente, conosce e trasforma il contesto inteso come *nesso di oggetti*<sup>4</sup> all'interno di paesaggi e abitati contemporanei, che sono *spesso instabili e reversibili*<sup>5</sup>, e, quindi, proprio la conoscenza profonda di questi è importante per contrastare *the loss of place*<sup>6</sup>. Luogo che è stato restituito attraverso l'elaborazione di una serie di descrizioni tematiche, di mappe di sintesi, di rilievi fotografici che colgono non solo la misura e la morfologia ma anche la qualità fisica e l'identità dello spazio, che propongono una riflessione sulle relazioni tra patrimonio costruito e identità culturale, che svelano e mettono nuovamente in luce caratteri identitari locali, naturali o antropici.

Tra le fragilità territoriali, *in primis*, va annoverato il parziale isolamento. Nonostante la presenza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria con ben quattro svincoli e della strada statale 19 delle Calabrie che attraversa capillarmente tutto il fondovalle, il sistema della mobilità è disorganico ed insufficiente, principalmente centrato sul traffico veicolare privato. Nel 1987 il servizio ferroviario fu sostituito da autolinee su gomma. Non esiste quasi nessun collegamento diretto con l'aeroporto di Napoli-Capodichino o con quello di Salerno-Costa d'Amalfi né con la stazione ferroviaria di Salerno, punto di partenza dei treni ad alta velocità o con la stazione ferroviaria di Potenza, punto di collegamento con il versante Adriatico. I trasporti pubblici locali sono pochissimi, se non del tutto inesistenti, e gli autobus del servizio sostitutivo RFI collegano le varie stazioni del Vallo di Diano tra di loro e a Lagonegro, Eboli, Battipaglia e Napoli Centrale, ma le stazioni non sono collegate ai capoluoghi o alle frazioni tramite mezzi pubblici e, per lo più, sono localizzate lontano dai centri abitati. Inoltre, il servizio è molto lento perché funge contemporaneamente da collegamento tra le stazioni locali e da collegamento delle stazioni locali

con i centri maggiori, compiendo un percorso lungo che si sviluppa lungo la statale piuttosto che sull'autostrada; probabilmente sarebbe meglio avere linee locali capillari e linee di collegamento che effettuano meno fermate ma sono più veloci. Numerose autolinee private offrono collegamenti provinciali, regionali, e per varie città italiane ed europee ma le fermate, così come le informazioni, sono poco accessibili e molto frammentate. Questi autobus effettuano le fermate sulle aree di servizio autostradali o nelle principali stazioni di servizio lungo la strada statale in quanto non ci sono aree di sosta attrezzate né un sistema intermodale.

Altra fragilità con un grande potenziale è rappresentata dalla presenza di una ferrovia chiusa al traffico per manutenzione nel 1987 e mai più riaperta, la ferrovia Sicignano-Lagonegro. Una ferrovia a singolo binario, non elettrificata, lunga quasi 80 chilometri, di cui circa 50 nel territorio del Vallo di Diano, una presenza magnifica e terribile, simbolo di un territorio che ha avuto un passato all'avanguardia dal punto di vista infrastrutturale e della sua attuale decadenza. La prima tratta da Sicignano degli Alburni a Sala Consilina è stata inaugurata nel 1886 e la linea è stata completata nel 1892. I caratteristici manufatti – ponti, gallerie, torri dell'acqua, stazioni, il terrapieno, etc. – oggi giacciono quasi come archeologie ferroviarie, rovine che il tempo trasformerà in macerie<sup>7</sup> se non si saprà valorizzarle.

Il dibattito sulla riattivazione della ferrovia o sulla sua dismissione è molto sentito, specialmente tra i numerosi pendolari e tra chi è consapevole che l'inaccessibilità accresce il fenomeno di periferizzazione cui l'area è soggetta rendendola economicamente meno competitiva e turisticamente meno attrattiva. Le infrastrutture minori in stato di sottoutilizzo o abbandono suscitano molto interesse, se ne sta occupando la nostra ricerca MIUR PRIN 2010 *Re-cycle Italy* studiando casi studio localizzati su tutto il territorio nazionale, ma anche associazioni come *Co.Mo.Do.* – *Confederazione Mobilità Dolce*, *FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus* e *Associazione Italiana Greenways onlus* che hanno prodotto importanti studi sul fenomeno ed effettuato interessanti mappature.

L'infrastruttura ferroviaria Sicignano-Lagonegro presenta un tracciato ancora integro e continuo, ma ventisette anni di inutilizzo e di mancata manutenzione hanno causato l'obsolescenza tecnica della rete che non è più adeguata neanche dal punto di vista normativo. La ricerca si concentra su due ipotesi che vanno in diverse direzioni: usare il tracciato ed i manufatti esistenti ancora tecnicamente adeguati come sede di una

nuova infrastruttura ferroviaria o tramviaria oppure la conversione delle linee dismesse in altri sistemi di mobilità dolce come le *greenways*, piste ciclopedonali o percorsi per *railbike*, etc. Per l'ipotesi della riattivazione della linea ferroviaria o tramviaria ho guardato ad esempi che riducano al massimo i costi di adeguamento e di manutenzione della linea, come la linea 1 Bergamo Albino della *TEB – tramvie elettriche bergamasche* che è una linea completamente nuova<sup>8</sup> che riusa il sedime della ex *Ferrovia della Valle Seriana*, una riattivazione per declassamento da treno a tramvia, oppure alla *metropolitana leggera di superficie della Valsugana*, una tratta di 44 chilometri tra Trento e Borgo Valsugana, che funge sia da sistema ferroviario che da metropolitana leggera, è parte della linea Trento-Venezia che da Trento a Bassano è a trazione diesel o alla Trento-Malè-Marilleva. La scelta del tipo di infrastruttura – tramvia, metropolitana leggera, ferrovia, etc. – dipende anche dal tipo di utenza potenziale, solo persone o anche traffico merci, e va messa in relazione ai costi di ripristino delle varie tipologie.

Nel Vallo di Diano la presenza e la memoria della ferrovia sono ancora vive, la popolazione non tollera l'assenza della ferrovia, questo suo lento deperire perché essa rappresentava il progresso, si deve fare qualcosa. Ecco che in occasione della *Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate*, organizzata da *Co.Mo.Do.*, sono state organizzate diverse attività come il *'Trenotrekking ferroviario Salerno-Pertosa-Polla'*, appuntamento escursionistico a cura del CAI di Salerno, *'Il treno ha fischiato'*, un atto di cura in cui volontari hanno ripulito la stazione di Padula o *'L'impegno visibile'*, visita guidata alla stazione di Polla ristrutturata e alla locomotiva a vapore del 1911 restaurata. Ci sono comitati e associazioni locali come il *Comitato per la riattivazione della Sicignano-Lagonegro* che promuovono azioni utili a conseguire la riapertura della linea.

Recentemente il tribunale di Sala Consilina è stato soppresso e accorpato a quello di Lagonegro, rendendo necessario potenziare il collegamento pubblico tra il Vallo di Diano e la cittadina lucana; un'interrogazione parlamentare<sup>9</sup> ha reso noti gli esiti dello studio di fattibilità di RFI con la stima dei costi di ripristino, 370 milioni di euro, gli oneri di manutenzione ordinaria annua e i costi di servizio dell'infrastruttura e l'Assessore Regionale ai Trasporti, Sergio Vetrella, ha dichiarato che *"Non ci sono più le condizioni per investire centinaia e centinaia di milioni di euro in un'opera, se non abbiamo la contezza che quell'opera avrà un flusso di utenti appropriato"*

*agli investimenti effettuati*<sup>10</sup>, facendoci interrogare sul ruolo del pubblico nelle trasformazioni territoriali e sulla necessità di inserire nel calcolo il valore che collegamenti efficaci produrrebbero per lo sviluppo di un territorio.

La ricerca, poi, ha rilevato altre fragilità come la scarsa urbanità prodotta dall'edificazione diffusa e dispersa nel fondovalle che spesso segue dinamiche non regolamentate, lo stato di abbandono e di scarsa manutenzione dei centri storici, la presenza caotica di una strada mercato lungo la strada statale ed il problema del *digital divide* e della dispersione decisionale, organizzativa e delle informazioni. È stata, poi, rivolta particolare attenzione alle aree sottoutilizzate o abbandonate, con lo scopo di utilizzarle per innescare delle modificazioni importanti senza consumare ulteriore suolo o inserire volumetria.

Amministrativamente il Vallo di Diano è composto dai 15 Comuni del Sistema territoriale di sviluppo STS B1, che fanno anche parte dell'Ente locale Comunità Montana Vallo di Diano; ha una popolazione di circa 60.000 abitanti ed un'estensione di oltre 130 chilometri quadrati (isoipsa di 450 m). I decisori devono poi interfacciarsi con la Provincia di Salerno e la Regione Campania. La vastità del territorio e l'esiguità della popolazione locale rispetto a quella provinciale e regionale hanno causato la mancanza di una valida rappresentanza politica capace di portare avanti le istanze locali tanto che si è sviluppata la consapevolezza di essere un territorio periferico dal punto di vista decisionale e sono nate spinte secessionistiche per abbandonare la Campania a favore della Basilicata. Esistono poi campanilismi comunali e addirittura tra le innumerevoli frazioni dei diversi comuni. Questa lentezza e la poca incisività hanno causato una stasi, e nel frattempo il territorio regredisce anziché progredire. Tale dinamica viene contrastata dalla Comunità Montana Vallo di Diano, che compie un grande lavoro di indirizzo e di coordinamento, e dalle Amministrazioni comunali che, recentemente, hanno perseguito politiche aggregative e hanno ottenuto l'associazione delle funzioni fondamentali: catasto, protezione civile, pianificazione urbanistica ed edilizia, ufficio statistica e servizi ICT.

La ricerca tenta di riutilizzare il capitale territoriale, il patrimonio edilizio e le aree dimesse, in abbandono, sottoutilizzate, riducendo al massimo il consumo di suolo, agricolo o naturale, e lavorando per conferire un nuovo senso all'esistente attraverso l'accessibilità ad una rete policentrica di servizi, l'attivazione di nuove relazioni, l'inserimento di nuovi usi con un

approccio *place-based* che coinvolga anche gli abitanti e gli amministratori locali. È in linea con i temi strategici d'intervento "Mobilità" e "Aree Interne" individuati dalla Programmazione Europea 2014-2020, Proposta di Regolamento dei Fondi Strutturali Europei, Accordi di Partenariato. Il tema della *Mobilità* include il miglioramento dei servizi di trasporto polifunzionali e dei collegamenti con le stazioni ferroviarie e l'integrazione tra diverse velocità. Mentre, le *Aree Interne*<sup>11</sup>, sono proprio quelle caratterizzate da una limitata accessibilità ai servizi essenziali, dotate di risorse ambientali e culturali e molto diversificate. Esse sono strategiche a livello nazionale in quanto presentano un ingente capitale territoriale inutilizzato, e, nella politica nazionale, il loro rilancio si basa su tre obiettivi: tutelare il territorio e la sicurezza degli abitanti affidandogliene la cura; promuovere la diversità naturale, culturale, del paesaggio e del policentrismo aprendo all'esterno; rilanciare lo sviluppo e il lavoro attraverso l'uso di risorse potenzialmente male utilizzate<sup>12</sup>. L'attuazione della strategia avrebbe impatti sociali oltre che spaziali, infatti, l'obiettivo ultimo dichiarato nell'Accordo di partenariato è il miglioramento delle tendenze demografiche in atto, da conseguire attraverso cinque obiettivi intermedi: aumento del benessere della popolazione locale, della domanda locale di lavoro e di occupazione, del grado di utilizzo del capitale territoriale, la riduzione dei costi sociali della de-antropizzazione ed il rafforzamento dei fattori di sviluppo locale. La ricerca si compone di descrizioni tematiche che mostrano il Vallo di Diano a diverse scale per cogliere le relazioni tra i sistemi infrastrutturali (stradali, ferroviari, ambientali) in uso, di progetto o dismessi e le relazioni con i parchi nazionali ed i principali attrattori culturali e turistici. Si analizzano, poi, i caratteri territoriali descrivendo e mettendo in relazione i quattro tracciati infrastrutturali lineari, l'orografia, le aree edificate, il sistema delle acque, le principali vie di collegamento e le interazioni tra le stazioni ferroviarie e gli svincoli autostradali. Questa parte è composta di mappe schematiche e sezioni che inquadrano il Vallo di Diano seguendo i suoi confini amministrativi. Una seconda fase riguarda l'analisi di otto aree d'approfondimento localizzate nel fondovalle che includono le stazioni ferroviarie, i relativi piazzali e manufatti e le infrastrutture trasversali che collegano il fondovalle ai nuclei abitativi storici, generalmente situati più in alto, e che rappresentano i possibili ambiti delle trasformazioni proposte nella strategia progettuale.

È stato fatto un rilievo fotografico e sono state redatte delle descrizioni

tematiche alla scala urbana (1. Ortofoto, 2. Sistema delle infrastrutture, 3. Costruito, 4. Spazi Aperti, 5. Infrastrutture viarie, 6. Vie d'acqua, 7. Tessiture agricole, 8. Infrastrutture ferroviarie), fatte sintesi e sezioni su quattro – Casalbuono, Montesano Scalo, Padula e Sassano – delle otto aree analizzate in precedenza.

La strategia progettuale proposta si basa su queste descrizioni ed analisi, è multiscalare e propone di *attivare nuove energie* per innescare un processo di trasformazione controllato capace di *costruire nuovi orizzonti di senso* attraverso la ridefinizione formale, funzionale e identitaria di *ciò che è in abbandono e che è privo di un ruolo o di un'identità chiara*<sup>13</sup>, cioè di materiali come la ferrovia chiusa e gli spazi di pertinenza della linea e delle stazioni, luoghi accessibili sia dal fondo valle sia dai paesi e facilmente collegabili alle infrastrutture viarie ad ambientali. La trasformazione proposta crea interazioni tra le quattro reti infrastrutturali e ambientali che caratterizzano il fondovalle con l'obiettivo di riorganizzare lo spazio pubblico e di creare un sistema della mobilità che valorizzi le diverse velocità di attraversamento. Per farlo individua una armatura di nuove centralità nelle aree sottoutilizzate esistenti di pertinenza delle stazioni e della linea ferroviaria localizzate vicino alle stazioni ferroviarie in disuso che si trovano all'incirca alla quota del fondovalle (tra i 379 e i 572 m s.l.m.), in genere nei pressi degli incroci tra la strada statale e le strade provinciali che conducono ai nuclei storici posti più in alto. Queste centralità saranno caratterizzate dal riuso e recupero dei manufatti esistenti attraverso l'inserimento di nuove funzioni e servizi (start up agricole, gruppi di acquisto solidale e mercato dei prodotti a km zero; asili e ludoteche; attività commerciali, turistiche, ricettive, artistiche; etc.), da aree di scambio intermodale (mezzi privati, treno e/o autobus, biciclette, pedoni), e saranno il punto di partenza di percorsi ciclo-pedonali di accesso al parco fluviale, collegati alla *greenway* che attraversa tutta la valle e alle aree di pregio ambientale e storico culturale. Un'importante interazione può essere data anche dalla creazione di nodi-porta localizzati nelle aree che si trovano tra gli svincoli autostradali e le stazioni ferroviarie, aree più vocate alla produzione di beni e servizi e al commercio. L'idea della trasformazione del Vallo di Diano in una città policentrica era stata proposta da Paolo Portoghesi nel 1981 con "Il Progetto della Città Vallo di Diano"<sup>14</sup> ed è stata ripresa dal *Piano Territoriale di coordinamento Provinciale*<sup>15</sup> nel 2012 con la creazione dell'area identitaria "Città Vallo – Porta Sud della Campania".

La strategia progettuale si basa, principalmente:

- sull'inserimento di nuove centralità;
- sulla creazione di un Parco lineare lungo il fiume Tanagro, che tutela l'ambiente e la biodiversità ambientali e contrasta l'edificazione del fondovalle ed il conseguente consumo di suolo;
- sulla creazione di una *greenway* che percorre longitudinalmente il fondovalle;
- sulla creazione di *loop* ciclopedonali locali collegati alle nuove centralità, al parco fluviale e alla *greenway*;
- sulla creazione di biotopi, oasi e aree protette.

Nel progetto sono previsti due diversi scenari progettuali basati sulla riattivazione di un nuovo ciclo di vita per il tracciato ferroviario: riattivazione come infrastruttura o trasformazione in *greenway*. Nel caso in cui si riattivi la ferrovia la *greenway* viene localizzata in prossimità del parco fluviale, mentre nel caso della trasformazione del sedime ferroviario in *greenway* si accederà al parco solo attraverso i *loop* ciclopedonali collegati ai nuovi centri.

Il sistema della mobilità proposto si innesta sull'armatura di nuove centralità, luoghi di scambio intermodale e di sosta degli autobus intercomunali, collegati alle linee comunali e a quelle provinciale-regionale-interregionale. Si prevede una mobilità pubblica a tre velocità:

- Municipale: di collegamento tra le frazioni, i capoluoghi ed il fondovalle dove è localizzata l'armatura policentrica; prevista per entrambi gli scenari e da attuare tramite autolinee;
- Intercomunale: lungo l'armatura policentrica e di collegamento ai punti della mobilità veloce; da attuare tramite linee ferroviarie nel primo scenario, autolinee nel secondo;
- Veloce provinciale-regionale-interregionale: collegamento con i treni ad alta velocità e con gli aeroporti. Nel primo scenario da effettuare combinando linee ferroviarie e autolinee, nel secondo tramite autolinee collegate alla rete intercomunale con fermate localizzate in prossimità degli svincoli autostradali.

Un buon sistema della mobilità avrebbe ricadute sullo sviluppo della potenzialità turistica, sulla competitività delle produzioni locali, sull'accesso ai servizi e al lavoro.

Altri obiettivi della strategia progettuale proposta sono: quello di evitare l'abbandono dei nuclei storici collegandoli meglio al fondovalle

e rendendo i servizi più accessibili, in particolare quelli localizzati nelle nuove centralità; promuovere l'utilizzo di manufatti e aree abbandonate o sottoutilizzate; rinnovare l'identità dei luoghi, inserendo nuovi usi e attivando nuove pratiche d'uso dello spazio; implementare la qualità spaziale ed ambientale; creare senso di identità e di orgoglio nei cittadini in modo che possano prendersi cura del territorio apprezzandolo, valorizzandolo e difendendolo.

È importante promuovere lo sviluppo dell'*Area interna* Vallo di Diano riconoscendone le fragilità e le potenzialità, valorizzando il capitale territoriale inutilizzato e promuovendo la sua vocazione turistica e agricola, specialmente in questo momento in cui si sta ripensando il sistema di sfruttamento delle risorse energetiche inutilizzate e si sta ipotizzando di localizzare importanti infrastrutture energetiche nel suo territorio; solo orientando le trasformazioni verso direzione chiara, lavorando su una strategia condivisa, sarà possibile produrre sviluppo sostenibile, difendendo le qualità ambientali e territoriali presenti, sfruttando i benefici economici e contenendo le esternalità negative che tali modificazioni comporterebbero<sup>16</sup>.

#### Note

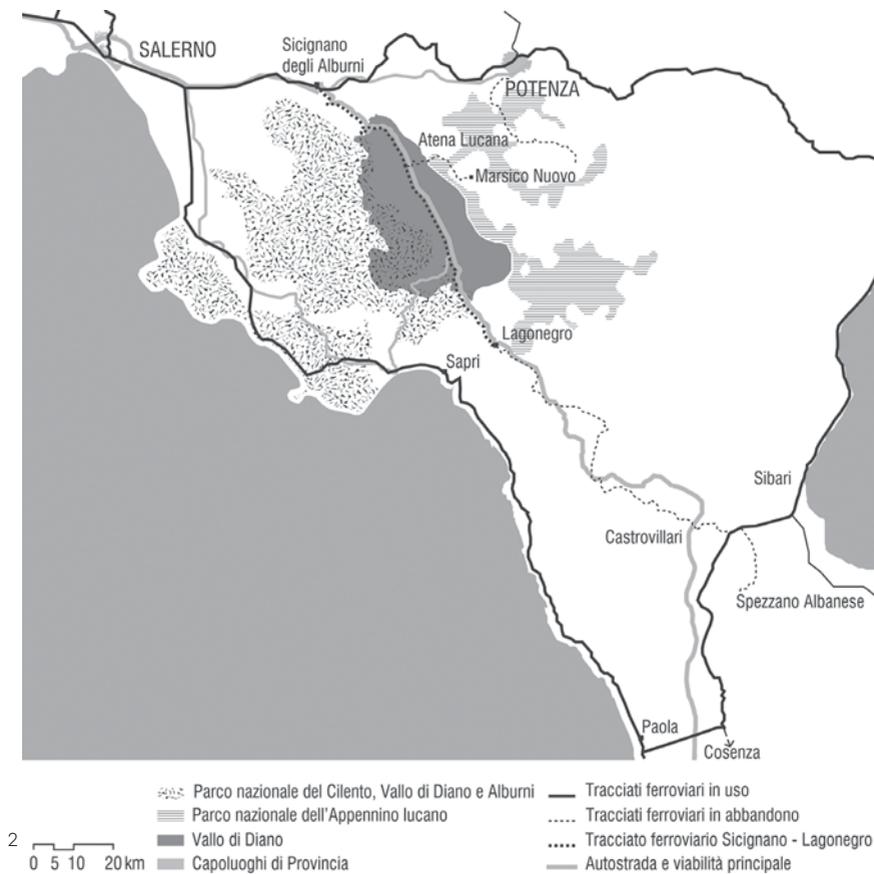
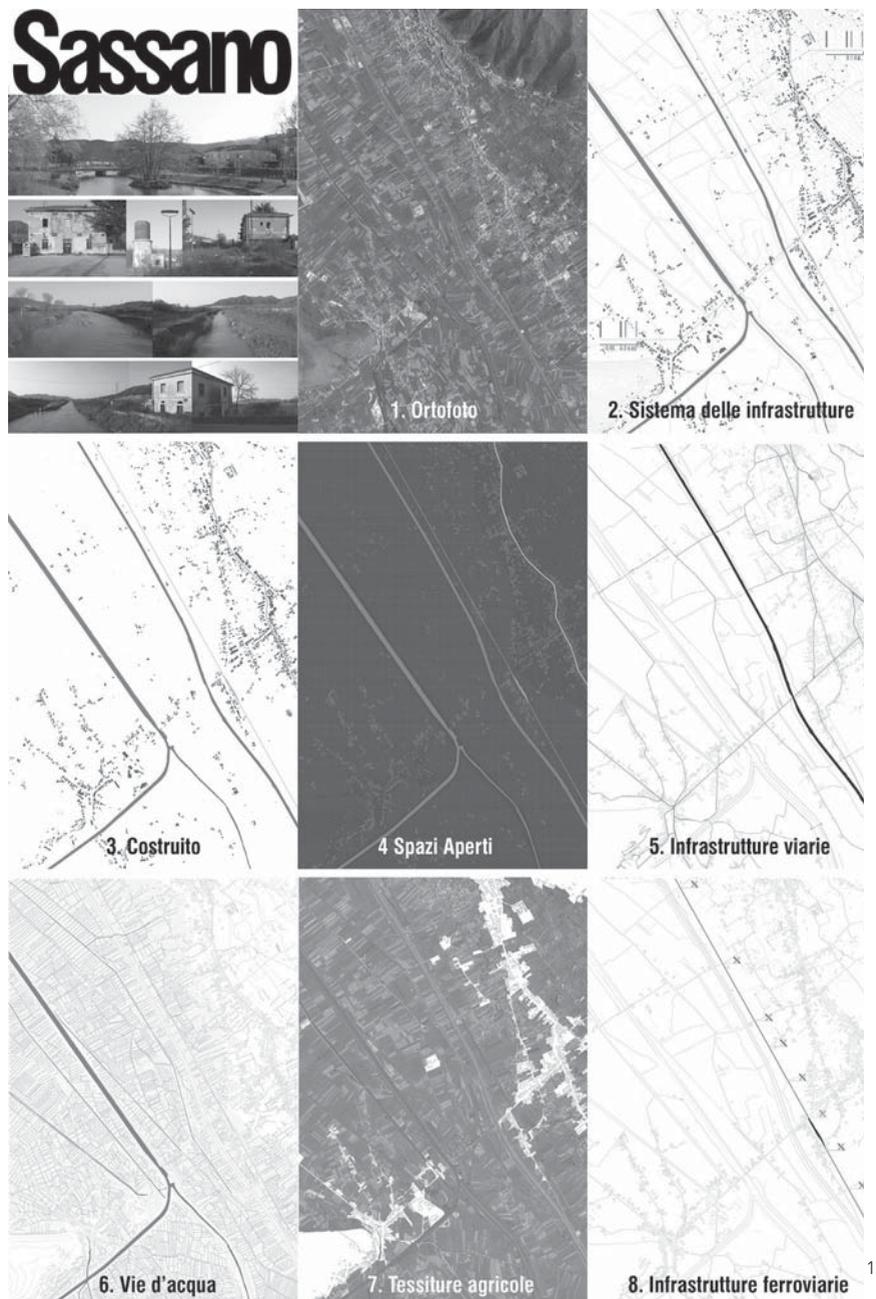
1. Kuhn T. S., *The Structure of Scientific Revolutions*, The University of Chicago Press, Chicago 1962; tr. it. di Carugo A., *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Einaudi, Torino, 1999 (1ª ed. 1969). "Forse la scienza non si sviluppa per accumulazione di singole scoperte e invenzioni" (pag. 20); "Ogni rivoluzione scientifica ha reso necessario l'abbandono da parte della comunità di una teoria scientifica un tempo onorata, in favore di un'altra incompatibile con essa; ha prodotto, di conseguenza, un cambiamento dei problemi da proporre all'indagine scientifica e dei criteri secondo i quali la professione stabiliva che cosa si sarebbe dovuto considerare come un problema ammissibile o come una soluzione legittima di esso" (pag. 24-25).
2. Si vedano a tal proposito Martinez y Cabrera P., *Storia geoidrologica del territorio e Amarotta A. R., Il Tanagro un fiume difficile*, in Villani P. (a cura di), *Storia del Vallo di Diano Vol. III.2 Età moderna e contemporanea*, Pietro Laveglia Editore, Salerno, 1985.
3. La storia dello sviluppo agrario della provincia di Trento è ben raccontata nella mostra TERRE COLTIVATE. Storia dei paesaggi agrari del Trentino tenutasi presso Le Gallerie di Piedicastello a Trento, 20 ottobre 2013 - 8 giugno 2014. Una mostra della Fondazione Museo storico del Trentino. Partner Fondazione Edmund Mach, Trentino Sviluppo - Divisione Turismo e Promozione, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Trento. Curatori: A. de Bertolini, G. Ferrandi, S. Ferrari, A. Salsa, R. Tait.
4. Secondo la teoria ontologica di L. Wittgenstein il Mondo è il sussistere di tutto ciò che accade, di stati di cose, che egli definisce nesso di oggetti, entità e cose (2.01) inteso come un sistema

di relazioni tra gli oggetti; quindi, per conoscere un oggetto dobbiamo comprendere le relazioni che questo ha con gli altri oggetti. Il Mondo è dato dai nessi che si costituiscono tra gli oggetti, dalle relazioni che si creano tra gli oggetti semplici. Wittgenstein L., *Logisch-Philosophische Abhandlung*, in "Annalen der Naturphilosophie", n. 14, 1921; *Tractatus Logico-Philosophicus*, trad. it. e introduzione critica di Colombo G.C.M., Fratelli Bocca, Milano-Roma, 1954.

5. Valente I., *Descrizione, 'scrittura' e durata nel progetto architettonico e urbano* in Bossi P., Moroni S., Poli M. (a cura di), *La città e il tempo: interpretazione e azione*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna, 2010; pag. 298.
6. Norberg-Schulz C., *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*, Rizzoli, New York, 1980.
7. Augè M., *Le temps en ruines*, Édition Galilée, Paris 2003; trad. it. di Serafini A., *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino, 2004.
8. <http://www.teb.bergamo.it/ITA/Default.aspx?SEZ=7&PAG=48>.
9. Interrogazione a risposta in commissione 5-01402, presentata da Tino Iannuzzi, testo di Giovedì 7 novembre 2013, seduta n. 113. Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sul servizio ferroviario lungo la linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro. Risposta del Governo e Replica del 20 Marzo 2014. Stato iter: concluso; <http://www.tinoiannuzzi.it/attivita.aspx?IDCat=4&page=2>.
10. <http://www.ondanews.it/ferrovia-sicignano-lagonegro-lass-vetrellaservono-i-numeri-opera-costosissima/>.
11. Programmazione Europea 2014-2020, Proposta di Regolamento dei Fondi Strutturali Europei, Accordi di Partenariato; [http://wikipa.formez.it/index.php/Aree\\_interne](http://wikipa.formez.it/index.php/Aree_interne) Comunità Montana Vallo di Diano e Legautonomie Campania, Progetto Capacity Sud; <http://pongas.formez.it/content/capacity-sud>; <http://capacitaistituzionale.formez.it/content/capacity-sud>.
12. McCann P., Rodriguez-Pose A., *Why and When Development Policy Should Be Place-Based in OECD*, OECD Regional Outlook 2011: Building Resilient Regions for Stronger Economies, OECD Publishing, 2011.
13. Definizioni in corsivo tratte dalla call for paper del Lab. Tematico 1 del Viaggio in Italia\_1 Riciclare i territori fragili, responsabile scientifico Carmen Andriani con Emilia Corradi e Raffaella Massacesi, Pescara 9-10 Ottobre 2013.
14. Portoghesi P., *Il Progetto della Città Vallo di Diano*, Kappa Edizioni, Roma, 1981.
15. Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Salerno, approvato con D.C.P. n. 15 del 30 Marzo 2012.
16. Hanno collaborato alla ricerca Ilaria Albertin, Letizia Pellegatta, Anna Vadacca e Federica Zanardi durante la loro attività di Tirocinio interno presso il DiAP e il DASTU.

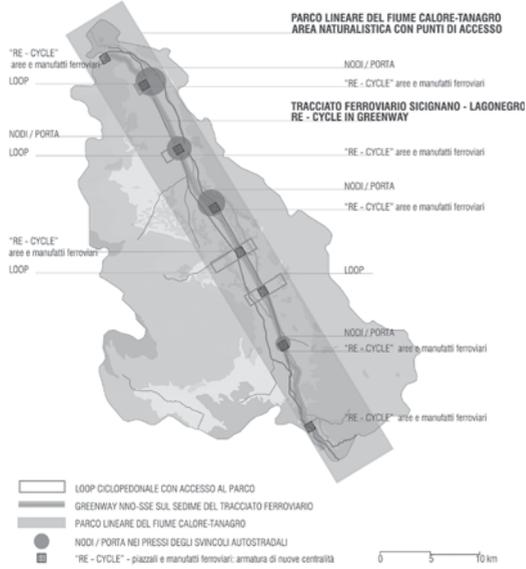
#### Immagini

1. Sassano: descrizioni tematiche e rilievo fotografico
2. Inquadramento del Vallo di Diano: Parchi nazionali, viabilità principale, ferrovie in uso e in abbandono
3. Strategia progettuale A\_ nuovo ciclo di vita per il tracciato ferroviario: trasformazione in greenway
4. Strategia progettuale B\_ nuovo ciclo di vita per il tracciato ferroviario: riattivazione dell'infrastruttura
5. Sezioni con le indicazioni dell'uso del suolo e la posizione dei quattro tracciati lineari



STRATEGIA PROGETTUALE - A

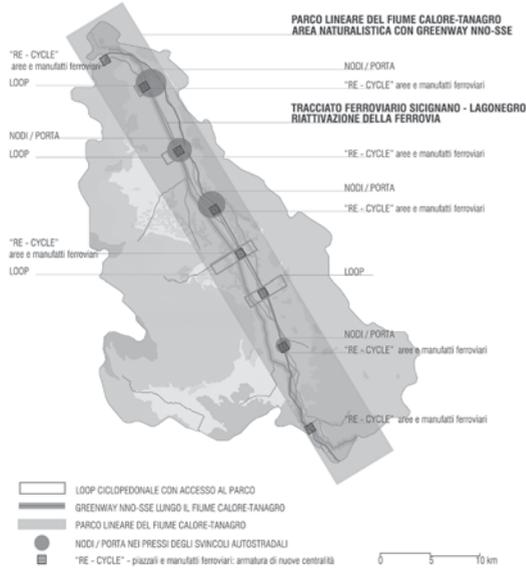
nuovo ciclo di vita per il tracciato ferroviario: trasformazione in greenway



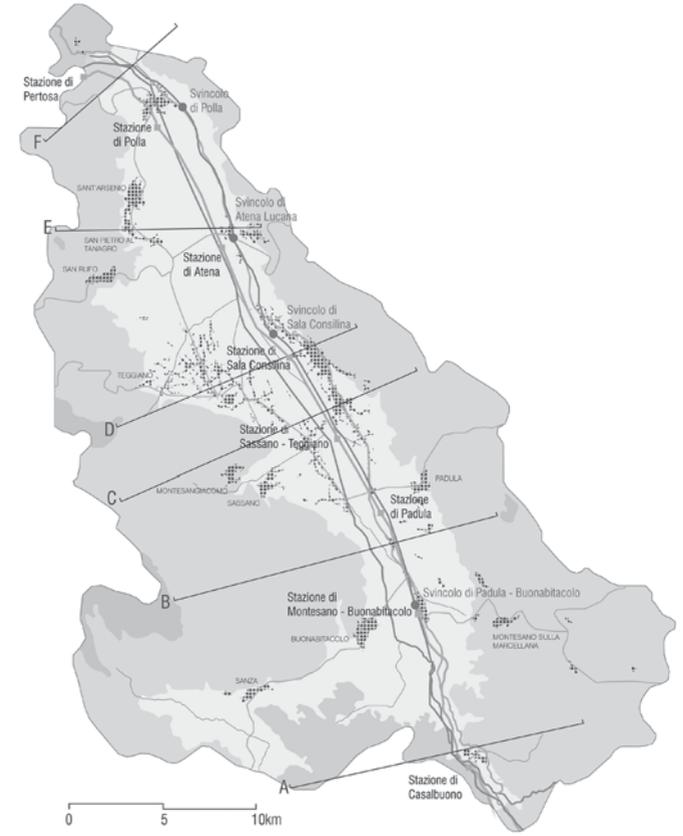
3

STRATEGIA PROGETTUALE - B

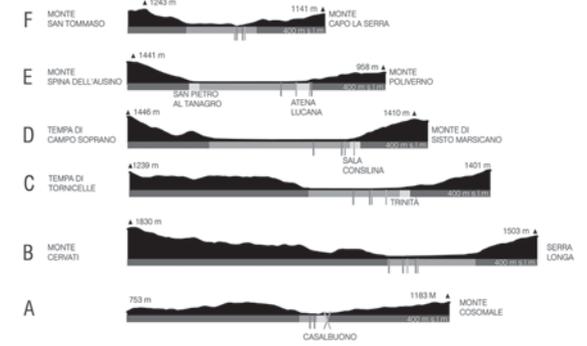
nuovo ciclo di vita per il tracciato ferroviario: riattivazione dell'infrastruttura



4



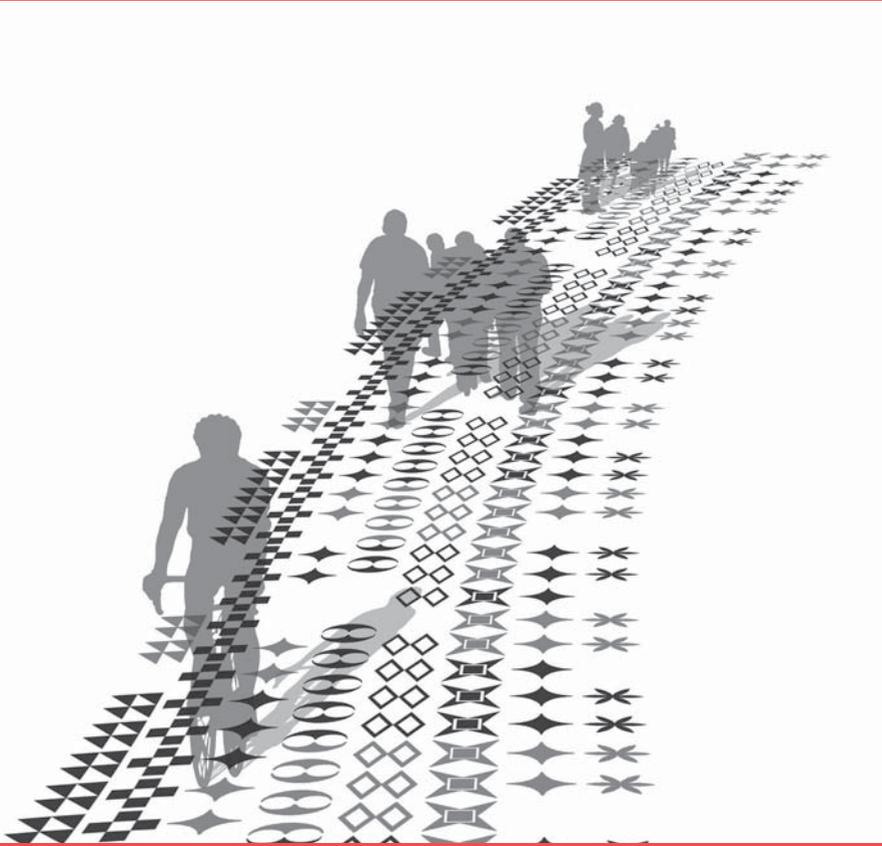
- Strada statale 19 delle Calabrie
- Viabilità principale
- Fiume Calore - Tanagro
- Fiumi e torrenti
- Aree edificate
- Autostrada Salerno - Reggio Calabria
- Ferrovia Sicaniano - Lagonegro



5

## IL RICICLO DEI TRATTI DISMESSI DELLA CALABRO/LUCANA: NUOVE INFRASTRUTTURE VERDI NEL PAESAGGIO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

Vincenzo Gioffrè  
→UNIRC



Cosimo Fuda, Tesi di Laurea, Parco lineare nella vallata del Torbido, concept, 2009

### Paesaggi fragili dai caratteri forti

Il paesaggio di Reggio Calabria ha caratteri forti che derivano da aspetti fisico costitutivi (topografia, idrografia, vegetazione) e dalla stratificazione dei segni dell'antropizzazione che nel tempo hanno definito un palinsesto complesso quanto interessante per originalità e ricchezza di tracce di diverse epoche; condizioni tipiche dei territori mediterranei<sup>1</sup>, riassumibili nel contrasto tra la fragilità strutturale determinata dalla instabilità sismica e idrogeologica e la ricchezza del patrimonio storico e naturalistico. Nella contemporaneità si riscontrano due fenomeni particolarmente evidenti che determinano nuove condizioni di criticità: l'abbandono dei centri interni minori; il caotico fenomeno di urbanesimo spontaneo e spesso illegale lungo la costa. Nel primo caso si tratta di piccoli centri collinari e montani che sono inesorabilmente colpiti da fenomeni di spopolamento con conseguente abbandono non solo dei borghi, ma anche e soprattutto delle attività produttive un tempo legate all'agricoltura, all'artigianato, alla cura dei boschi. Lungo la costa si manifesta invece il fenomeno di *sprawl* urbano che assume tratti peculiari particolarmente drammatici; si tratta di grumi di edifici, spesso non finiti e in abbandono, addensati

lungo le infrastrutture primarie (autostrada, ferrovie, strade statali); che definiscono una condizione di edificazione caotica, illogica, abusiva, priva di qualità spaziale e formale. Questa duplice condizione genera il rapido degrado del paesaggio che sta progressivamente perdendo i tratti di maggiore bellezza<sup>2</sup>. Le infrastrutture (viarie, ferroviarie e portuali) sono quindi le vere armature funzionali, spaziali e simboliche del territorio calabrese, sia lungo la costa sia lungo gli itinerari trasversali mare/monti; su di esse si possono quindi indirizzare progetti sperimentali per strategie e azioni di rigenerazione del paesaggio.

### **Nuovi paesaggi della lentezza**

Una delle tesi sostenuta dalla Unità di Ricerca della Mediterranea di Reggio Calabria nel programma PRIN RE-CYCLE ITALY, consiste nel risignificare le infrastrutture abbandonate o sottoutilizzate, da elementi detrattori del paesaggio (responsabili di frammentazione, degrado percettivo, funzionale, ecologico dei territori attraversati) in sistemi di qualità paesaggistica<sup>3</sup>. Si tratta di integrare mobilità dolce e spazi aperti per consentire l'attivazione di processi rigenerativi delle aree urbane di margine e la riscoperta di brani di paesaggio spesso ignorati o sconosciuti. L'ipotesi è quindi riciclare infrastrutture abbandonate in nuove *infrastrutture verdi* come sistemi di ricomposizione delle qualità del paesaggio alla grande scala territoriale; una strategia operativa proposta in relazione anche del nuovo statuto di Città Metropolitana in fase di attuazione per Reggio Calabria.

Il riciclo delle infrastrutture ferroviarie in abbandono è una strategia ampiamente sperimentata nella contemporaneità. È il caso dei due progetti simbolo, Promenade Plantée a Parigi e High Line a New York, due tracciati obsoleti che anziché essere demoliti sono reinterpretati con percorsi pedonali aerei. La struttura originaria permane in entrambi i casi come memoria di un passato recente ma la vegetazione colonizza gli spazi quasi a risarcimento di città dense e minerali. Il principio del riciclo di infrastrutture dismesse si diffonde anche in Italia; è il caso della ciclabile realizzata nell'ex tracciato della ferrovia Caltagirone-Piazza Armerina. Il progetto di Marco Navarra è un intervento a basso costo; una serie di pergole, punti di osservazione, piazze, sono collegati da un nastro di asfalto colorato espediente narrativo per commentare il paesaggio dell'entroterra siciliano attraversato dalle biciclette. Sempre il sedime di una linea dismessa è reinterpretato in ciclabile con nuovi materiali e

segnaletica orizzontale nell'ex tracciato ferroviario Levanto – Frammura. Ancora il Museo Storico del Trentino realizzato all'interno di due tunnel di 300 metri convertiti in percorsi pedonali attrezzati con spazi espositivi e itinerari didattici. Un progetto particolarmente interessante, sempre sul tema paesaggio come narrazione, realizzato lungo una strada carrabile sottoutilizzata, è il percorso del Muro di Sormano di IF Design. Per ricordare le imprese dei ciclisti che affrontavano la ripidissima salita, una serie di interventi grafici sempre realizzati sull'asfalto lungo il percorso, sono stralci di frasi di Bartali ed altri celebri campioni; la grafica segnala anche i punti di osservazione privilegiata del paesaggio con le indicazioni dei toponimi dei luoghi visibili.

### **Il riciclo dei tratti dismessi della calabro/lucana in parchi lineari**

I progetti proposti nel presente saggio sono due ipotesi di riciclo di due tratti dismessi della linea ferroviaria Calabro/Lucana. Il progetto "Parco lineare nella vallata del Torbido"<sup>4</sup> (fig. 1/2) prende in considerazione l'ex tratto ferroviario Marina di Gioiosa Jonica – Mammola. Dopo la dismissione della linea e l'asportazione di traversine e rotaie, è stato parzialmente asfaltato per essere destinato al traffico veicolare ma a oggi il tragitto è scarsamente utilizzato dalla viabilità carrabile locale e quindi in abbandono. Si tratta in realtà di un itinerario di particolare interesse che risale lungo la vallata della fiumara Torbido per collegare la costa con i centri preaspromontani attraverso lacerti di pregiati agrumeti e uliveti, reperti archeologici di assoluto pregio, un'edilizia rurale minima ma di qualità e piccoli centri collinari con borghi storici, edifici di culto e spazi pubblici ben conservati. Lo scopo del progetto è proporre un parco lineare che ha nell'ex asse ferroviario (per il quale si ipotizza una ciclabile, una pedonale e una ippovia) il filo conduttore per innervare e connettere aree naturali, agricole e centri rurali. Un parco lineare che mette in rete le risorse ambientali e storico testimoniali già esistenti e svela il paesaggio nei suoi tratti di maggiore bellezza. Il tema narrativo del progetto sono dei pittogrammi che fanno riferimento alle decorazioni dei mosaici del "Maniglio", pavimenti in *opus tasselum* risalenti al III sec. D.C. conservati nella Villa romana dell'Annunziata accanto il Torbido. I pittogrammi sono elemento decorativo della ciclabile, associati a un sistema di comunicazione con lettering informano i fruitori lungo il percorso circa distanze chilometriche, presenza di reperti, itinerari, punti di sosta.

Il progetto “Una linea lenta lungo l'ex tracciato della Calabro Lucana a Cittanova”<sup>5</sup> (fig. 3,4) propone il riciclo di un tratto ferroviario di recente abbandonato e dismesso, lungo il sedime della linea sono infatti ancora presenti binari e traversine. L'ipotesi di riattivazione della linea ferroviaria sembra improponibile per lo scarso numero di passeggeri che non giustificano i costi di gestione dell'infrastruttura. Il tracciato è comunque particolarmente interessante perché attraversa una delle parti maggiormente suggestive del bosco degli ulivi della Piana di Gioia Tauro con monumentali alberi plurisecolari che raggiungono anche i quindici metri di altezza. L'itinerario penetra all'interno dei centri abitati, attraversa in sequenze molto rapide quartieri densamente popolati e la fitta radura di ulivi. L'ipotesi è intervenire nel sedime esistente della linea ferroviaria con la realizzazione di suoli permeabili in terra stabilizzata e linee di asfalto colorato per una pedonale e ciclabile urbana attrezzata con la dotazione di servizi, spazi per il tempo libero e *loisir*. Un parco lineare per le comunità di abitanti dei centri urbani limitrofi che può essere utilizzato soprattutto per connettere e mettere in rete strutture e servizi urbani presenti nel territorio. Dalla ciclabile parte una rete di percorsi secondari che connette scuole, parrocchie, centri culturali, aree ludiche, mercati Km0, aree sportive. Il progetto suggerisce anche la realizzazione di nuove strutture ricettive nelle masserie e frantoi tradizionali adiacenti alla linea per i quali si propone il riciclo con inserti di architetture parassite<sup>6</sup> che ne ampliano gli spazi funzionali e rinnovano la qualità figurative e spaziali. La strategia è scoraggiare l'utilizzo spropositato delle autovetture private per i piccoli spostamenti in favore di una mobilità più sostenibile, lenta, dolce; ma anche e soprattutto innescare processi virtuosi per riscoprire e vivere il paesaggio con nuove pratiche sociali e attività che coinvolgono in forma attiva l'intera comunità di abitanti.

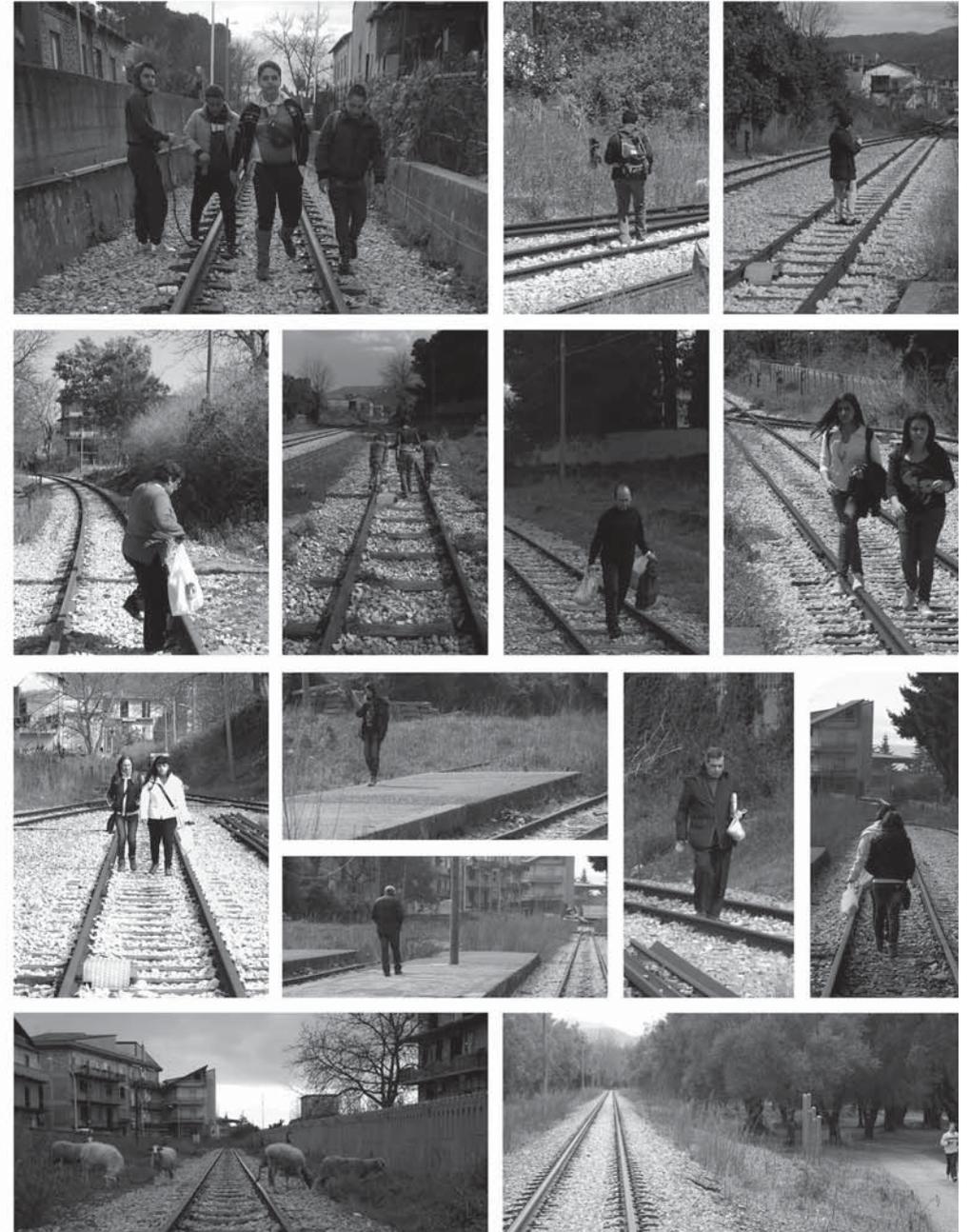
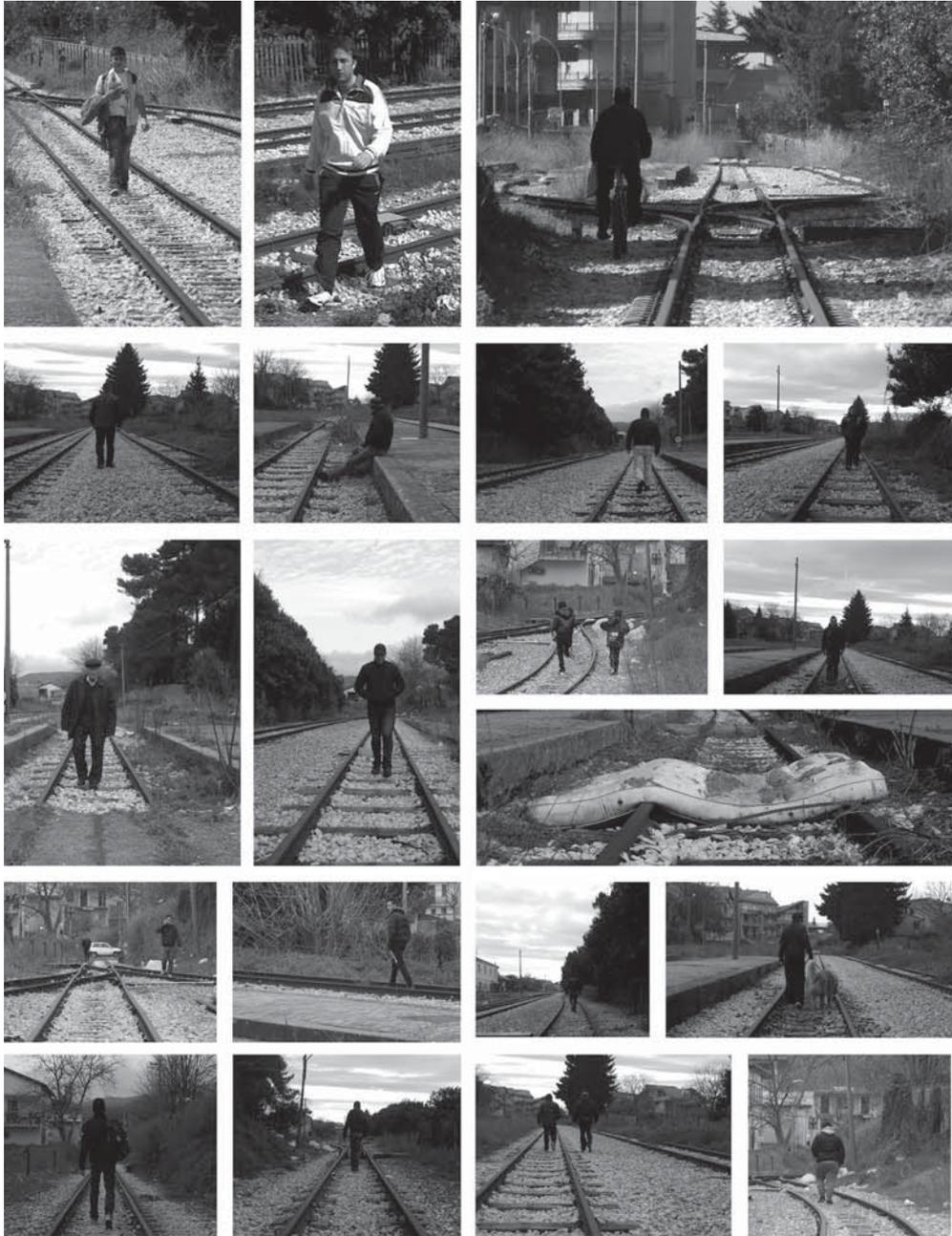
#### Note

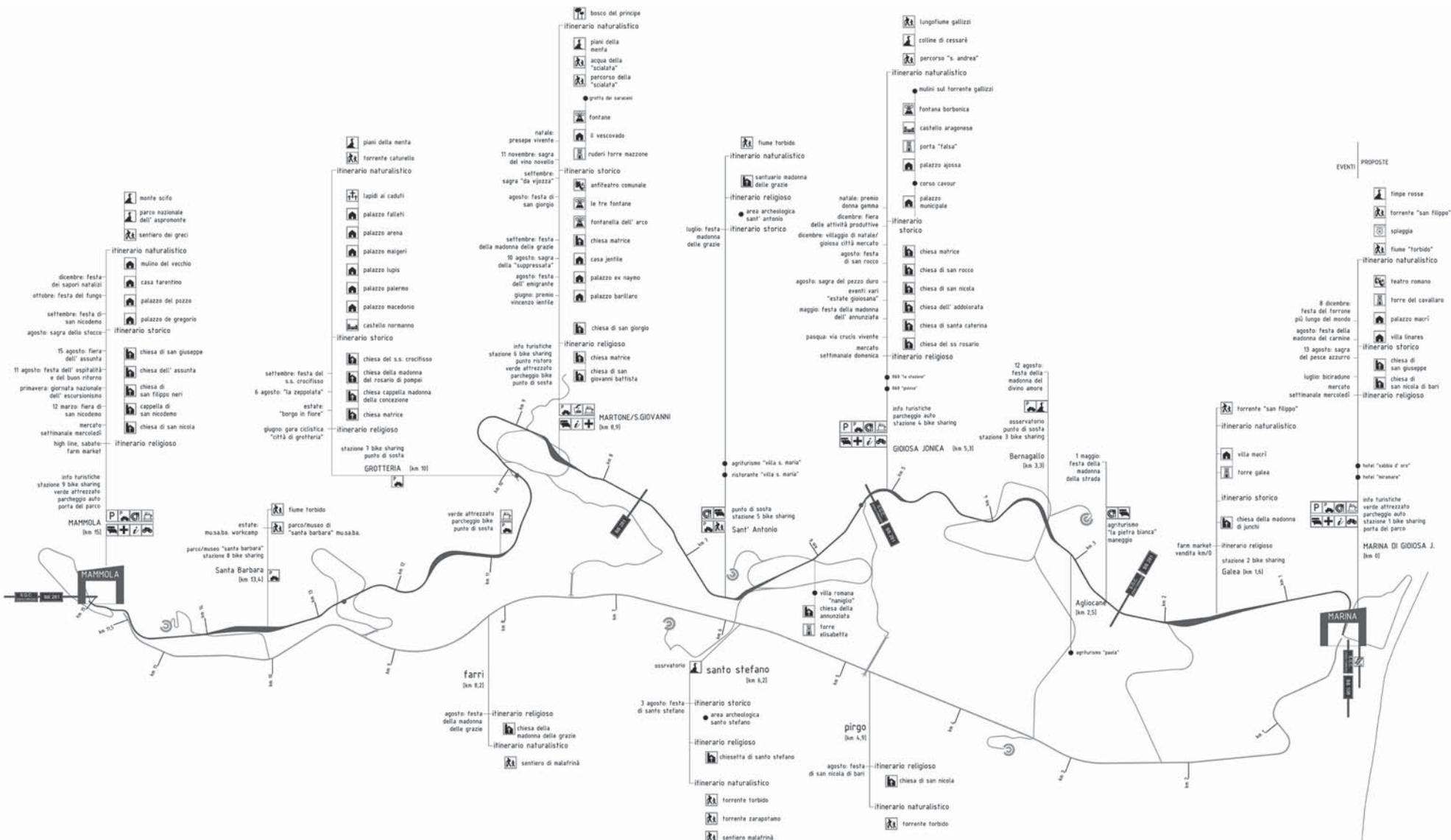
1. In merito ai caratteri di forza e fragilità del paesaggio mediterraneo si fa riferimento, tra gli altri, al celebre volume, Braudel F., *Il Mediterraneo*, Bompiani, 2002.
2. Sulla condizione di degrado del paesaggio calabrese esiste una vasta letteratura di scrittori contemporanei, tra gli altri si segnala il volume Minervino M. F. *La Calabria brucia*, Ediesse, 2008.
3. Studi e progetti inerenti il tema di infrastrutture verdi e mobilità lenta nel territorio della Città Metropolitana di Reggio Calabria sono stati trattati dall'autore del presente saggio nelle seguenti pubblicazioni:  
Gioffrè V., *Riattivare economie: paesaggi produttivi e reti lente*, in Marini S. (a cura di), *Nuovi*

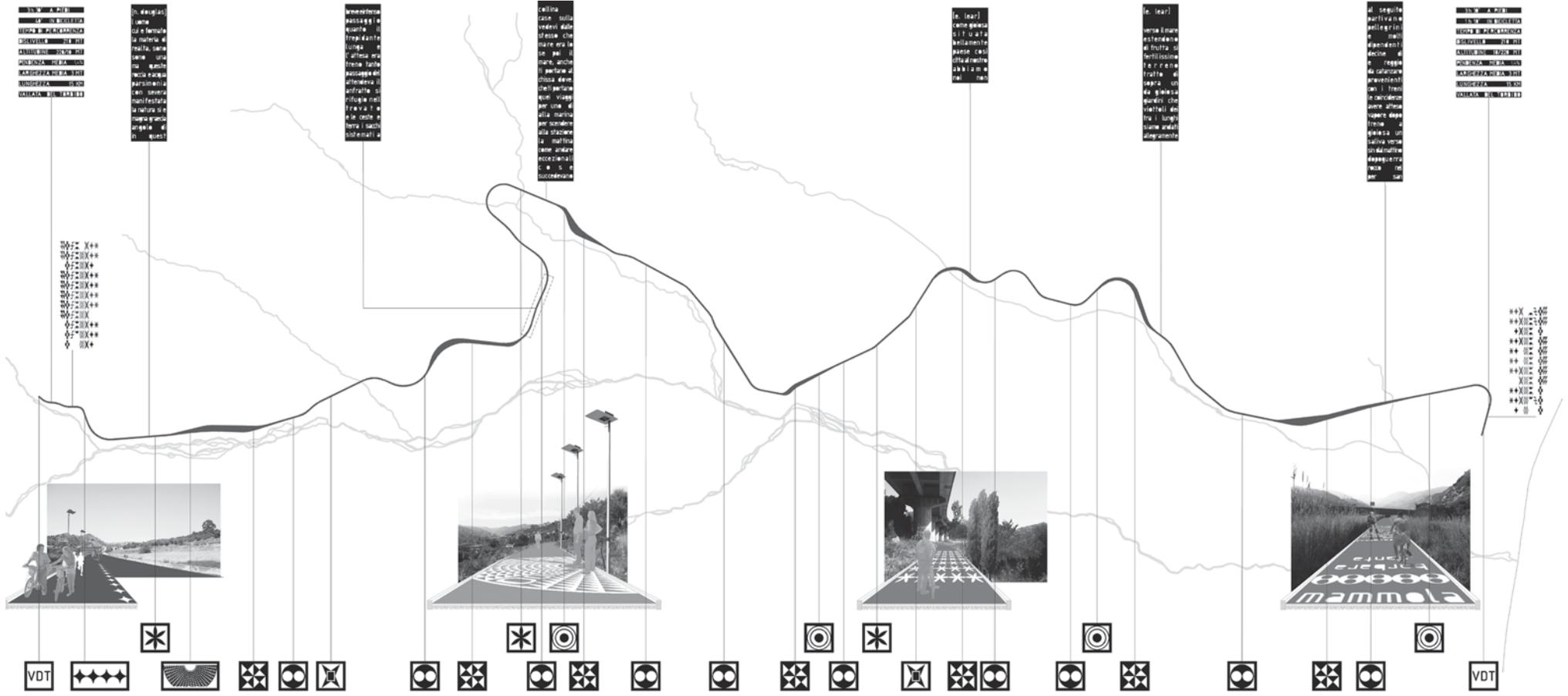
- cicli di vita per architettura e infrastrutture della città e del paesaggio*, Aracne editrice, 2013;  
Gioffrè V., *Grey to green. Il riciclo dei relitti della A3 nel parco lineare della Costa Viola*, in *Monograph.It Research* 5, 2013;  
Gioffrè V., Reggio Calabria, *Il riciclo dei paesaggi delle infrastrutture*, in *Trasporti & cultura* n.36, 2013;  
Gioffrè V., *Riciclare paesaggi: un progetto di ricerca per la città metropolitana di Reggio Calabria*, *Rivista Ordine Architetti Messina*, 2013;  
Gioffrè V., *Nuovi cicli di vita per i paesaggi dello scarto: un approccio sperimentale per la città metropolitana di Reggio Calabria*, in Filpa A. (a cura di) *Riutilizziamo l'Italia*, WWF Italia;  
Gioffrè V., RE-CYCLE ITALY REGGIO CALABRIA, *Nuovi cicli di vita per i paesaggi dello scarto*, in *Gazzetta Ambiente* n.5/2013.
4. Progetto di Tesi di Laurea di Cosimo Fuda (2009) Relatore Vincenzo Gioffrè, *Atelier Strategia Paesaggio*, Tesi di Laurea specialistica in Architettura, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria.
  5. Progetto di Tesi di Laurea di Carmela D'Agostino, Girolamo Fazzari (2013) Relatore Vincenzo Gioffrè, Correlatrice Consuelo Nava, Laboratorio di Tesi di Laurea specialistica in Architettura, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria.
  6. Marini S., *Architettura parassita, strategie di riciclaggio per la città*, Quodlibet 2009.

#### Immagini

- Laboratorio di Tesi di Laurea specialistica in Architettura, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria\_ Relatore Vincenzo Gioffrè,
1. “Una linea lenta lungo l'ex tracciato della Calabro Lucana a Cittanova”. Carmela D'Agostino, Girolamo Fazzari (2013). Correlatrice Consuelo Nava, – atlante fotografico linea dismessa Calabro/Lucana – Cittanova.
  2. “Parco lineare nella vallata del Torbido” di Cosimo Fuda (2009). *Atelier Strategia Paesaggio*, – concept/masterplan/viste.
  3. “Una linea lenta lungo l'ex tracciato della Calabro Lucana a Cittanova” di Laurea di Carmela D'Agostino, Girolamo Fazzari (2013). Correlatrice Consuelo Nava, -concept.
  4. “Una linea lenta lungo l'ex tracciato della Calabro Lucana a Cittanova” di Carmela D'Agostino, Girolamo Fazzari (2013). Correlatrice Consuelo Nava, – vista.







**1** Re\_use



**2** Re\_think  
Re\_store



**3** Re\_cycle

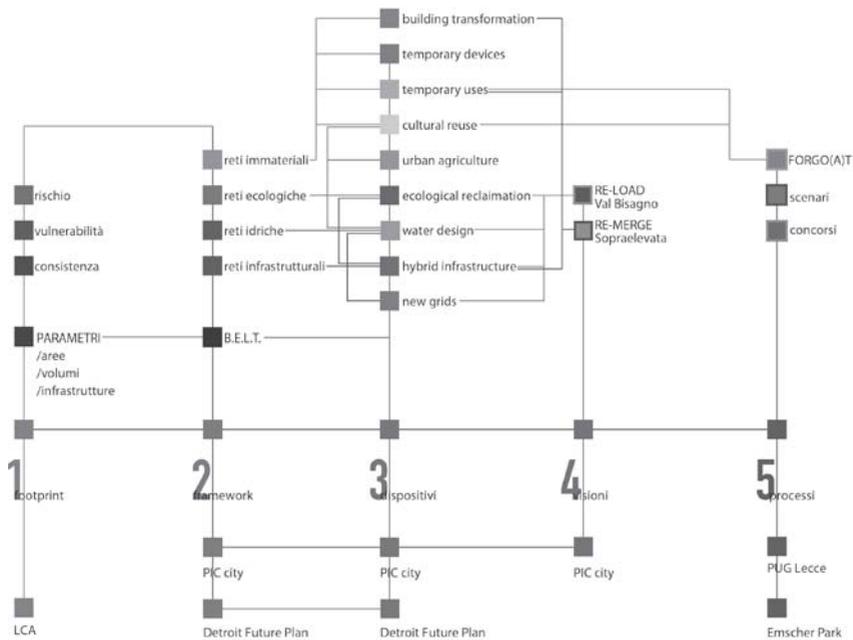


Taurianova



### 3 FALSI ASSIOMI

Mosè Ricci  
→UNIGE



Recycle Methodology; Genova Recycle Lab

Nel 2008 Sophie Wolfrum, professore di Urbanistica e Preside della TUM cura per il Museo dell'Architettura di Monaco di Baviera una mostra sui concetti urbani nel '900. *The Multiple City* è un'esibizione di straordinario successo. Ora è un libro: Sophie Wolfrum/Winfried Nerdinger, *Multiple City, Urban Concepts 1908-2008*, Jovis Verlag, 2009 (cfr. anche <http://arkinetblog.wordpress.com/2009/11/30/multiple-city---urban-concepts-1908-2008/>). Più di un milione e duecentomila persone visitano *Multiple City* alla Pinakotek der Moderne di Monaco nel 2009. La chiave di questa insolita popolarità di una mostra sulle forme dell'abitare contemporaneo va ricercata nel taglio che la Wolfrum ha saputo dare alla presentazione delle idee di città in un secolo-chiave per l'urbanistica e nel carattere popolare e non elitario dell'esposizione. I sedici più importanti concetti di città proposti dalla cultura urbana del Novecento sono descritti attraverso i loro materiali originali (disegni, modelli, schizzi) e poi tradotti per la mostra in straordinarie istantanee fotografiche, di Markus Lanz, delle condizioni attuali dei luoghi urbani che quelle teorie avevano in qualche modo generato. In altri termini le differenti idee di città sono raccontate in base alla loro capacità di incidere sulle forme reali del territorio.

La teoria urbanistica valutata a partire dagli esiti è una cosa di cui si parla sempre ma che sembra sempre impossibile da fare "...l'urbanistica ha tempi lunghi..." si dice. *Multiple City* ragiona sullo sviluppo urbano nel Novecento contrapposto al background delle diverse idee di città con grande semplicità ed efficacia. E mostra materiali immediatamente comprensibili, dai disegni di Hilberseimer per il piano dell'espansione di Chicago sui grandi laghi, paradigma della dispersione urbana, al plastico originale di Broadacre City di Wright, così inaspettatamente attuale oggi, ai disegni *vintage* di Bakema ad Amsterdam est. E' una mostra popolare e non elitista che comunica a tutti con grande efficacia il senso del progetto di città.

L'urbanistica italiana del '900 è presente con un solo concetto: Il *Tessuto Urbano* e con una sola immagine: la tavola della *Città Analoga* di Aldo Rossi (1976).

Niente altro. Come se la nostra cultura disciplinare abbia saputo esprimere nel Novecento un solo concetto rilevante nel dibattito internazionale sulla città e il cambiamento. E forse è proprio così.

L'epoca di quel disegno, la metà degli anni Settanta, è quella della riflessione sul significato della città come espressione della memoria collettiva che apre la stagione del *progetto urbano*. Subito prima erano stati pubblicati tre libri decisivi. Sono *L'architettura della città* di Aldo Rossi, *Il territorio dell'architettura* di Vittorio Gregotti e *Origine e sviluppo della città moderna* di Carlo Aymonino che più di altri saggi hanno rappresentato un paradigma forte e identitario per la nostra cultura urbana per oltre dieci anni e almeno due Biennali veneziane. La teoria del significato del tessuto urbano "regge la scena" del dibattito internazionale fino agli anni Ottanta. È forse il momento più alto – dal punto di vista della considerazione internazionale – per la ricerca italiana sulla città.

Dopo questi libri e fino ad oggi ben poco della nostra produzione scientifica sulla città riesce a valicare i confini. Certo ci sono state altre stagioni importanti che hanno avviato agli studi urbani la generazione dei cinquantenni di oggi e quelle successive. Alcune sono state entusiasmanti come quella della *Casabella* degli anni Ottanta e Novanta con i dialoghi tra Vittorio Gregotti e Bernardo Secchi, tra il 1984 al 1992. Dall'enunciazione della «teoria della modificazione» e quella della «città diffusa», fino a quando Secchi con un saggio di denuncia dei rischi dell'urbanistica descrittiva apre all'innovazione delle forme e dei modi del progetto urbanistico.

Poi c'è stata «Itaten» con Alberto Clementi, Giuseppe Dematteis e Pier

Carlo Palermo che hanno condotto un grande gruppo di giovani ricercatori all'esplorazione delle nuove forme del territorio italiano e alle figure della città infinita. Itaten produce le note immagini dell'Italia di notte e da origine ad alcune significative innovazioni nelle procedure di finanziamento pubblico agli interventi territoriali. Ha generato i famosi PRUSST e la stessa SIU. Ma soprattutto dopo Itaten è cambiato il modo di concepire il territorio nazionale, dall'Italia delle cento città ai contesti insediativi locali, alla città infinita.

In questi decenni emergono a livello internazionale poche singole professionalità, ma il percorso culturale degli urbanisti italiani, inteso come dibattito collettivo tra studiosi che si occupano del cambiamento delle città e del paesaggio resta sostanzialmente isolato dal resto del mondo. In Europa e anche in Italia, per l'opera di importazione dall'estero più che di promozione del saper fare locale sviluppata dalle principali riviste, si affermano le posizioni culturali di diverse scuole "nazionali" come la Spagna, l'Olanda, e Inghilterra (soprattutto con l'AA a Londra). Non solo. Se si adotta il sistema della Wolfrum e si prova a valutare gli esiti concreti dei dibattiti e delle ricerche sulla città e sul paesaggio in Italia dagli anni Ottanta a oggi, gli effetti concreti sul territorio e la scarsa autorevolezza internazionale degli urbanisti e dei paesaggisti italiani o dei nostri giovani studiosi e progettisti, salvo qualche eccezione importante, lasciano pochi dubbi.

*Qualcosa non ha funzionato.*

La figura del consumo di suolo (e di paesaggio) può esprimere meglio di altre la demarcazione della linea d'ombra o, in altri termini la crisi e il fallimento delle nostre discipline negli anni più recenti.

Abbiamo costruito troppo.

In Italia tra il 1999 e il 2009 sono stati realizzati circa trecento milioni di metri cubi/anno. In un solo decennio sono stati costruiti circa tre miliardi di metri cubi, che equivalgono a 46 mc per abitante, oppure a un complesso edilizio di circa settanta appartamenti per chilometro quadrato, se si calcola il territorio nazionale al netto delle superfici agricole e boschive protette. I paesaggi hanno subito gli impatti dello sviluppo quanto le città. Tra il 1990 e il 2005 sono stati trasformati circa 3,5 milioni di ettari (quanto il Lazio e l'Abruzzo messi insieme). In Italia ciascun cittadino ha "in carico" duecentotrenta metri quadrati di territorio urbanizzato. Ci sono ventisette

milioni di abitazioni di cui il 20% non occupate. Ogni anno, dalla fine degli anni Novanta, vengono consumati circa 244.000 ettari di suolo. Si tratta di un problema che ha avuto effetti drammatici sul territorio, sull'ambiente e sul paesaggio, ma soprattutto sull'economia innescando la crisi. Non è dato sapere se questo processo sia almeno in parte un esito indiretto del dibattito sulle trasformazioni urbane degli anni precedenti, della teoria della modificazione e di Itaten. Certamente i concetti di città che queste riflessioni o ricerche hanno sviluppato non sono serviti a impedire il disastro. Nel migliore dei casi hanno stabilito una distanza profonda tra la disciplina e i processi reali di cambiamento, non hanno avuto alcuna influenza sul punto di vista e sugli obiettivi di qualità degli attori più rilevanti delle trasformazioni urbane. Occorre però ammettere che lo sviluppo edilizio degli anni novanta e duemila è stato interamente pianificato. Sui 300 milioni di mc/anno l'abusivismo, secondo i dati CRESME 2010, ha inciso meno del 5%. Si fa fatica a sostenere che gli urbanisti italiani siano stati estranei al governo dei cambiamenti territoriali e alla produzione della città infinita in questa fase storica.

Un altro mito che informa l'immagine fallimentare della costruzione a oltranza è quello dello sviluppo infrastrutturale. La velocità dei collegamenti ha generato una progressiva indifferenza dei fenomeni territoriali alle misure dello spazio fisico e la stessa definizione di paesaggio ha assunto alla fine del Novecento una struttura olistica e più aperta, che tende a comprendere le componenti sociali ed ecologiche. Questo processo di revisione del senso del paesaggio non ha coinvolto, ad esempio, le infrastrutture. Ha prodotto modificazioni significative nei luoghi, ma non nelle opere se si escludono le misure paesaggistiche di risarcimento ambientale concepite essenzialmente come interventi sulle forme esteriori dei manufatti, o di mimesi ambientale. Allo stesso tempo le popolazioni locali che hanno visto riconosciuta dalla Convenzione Europea del Paesaggio la bellezza dei loro paesaggi insediativi ora la difendono. Si oppongono decisamente alla attuazione di nuove politiche di sviluppo delle infrastrutture materiali. Rivendicano il loro diritto alla «enclavizzazione». O più semplicemente combattono contro nuove devastazioni del paesaggio e dell'ambiente locale. Il mito dello sviluppo infrastrutturale ha orientato le grandi politiche europee di finanziamento alla coesione territoriale e i principali investimenti sulle forme fisiche della dispersione insediativa. Ha catalizzato l'interesse dei ricercatori e dei

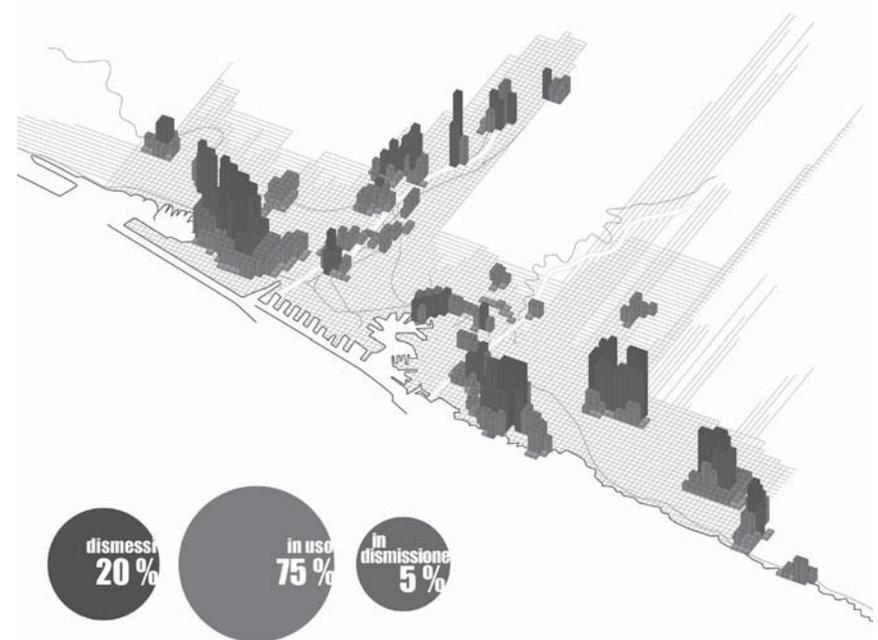
progettisti. Ha dato impulso a processi di rigenerazione urbana nelle aree di snodo delle reti infrastrutturali e a una diversa cultura della città e del paesaggio. Ha portato alla realizzazione di nuovi *landmarks* metropolitani. Questa visione della crescita è essenzialmente fondata su tre principi assiomatici. Il primo è di tipo deterministico: le infrastrutture producono sviluppo economico nei territori periferici. Il secondo è quasi il reciproco del primo e afferma che non c'è sviluppo economico senza nuove infrastrutture. Per il terzo assioma lo sviluppo delle reti infrastrutturali istituisce e dà valore a un paesaggio di tipo nuovo, che tiene insieme la velocità e la stanzialità, le cattedrali e i centri commerciali, la metropoli e lo strapaese, i segni della storia e le figure incerte e magmatiche della dispersione e del cambiamento. Oggi nessuno di questi assiomi sembra più valido, nemmeno l'ultimo.

Se, infatti, la fase della cantierizzazione degli interventi infrastrutturali muove soldi, economie e mercati, dall'altro lato negli anni più recenti - a costruzione finita - le grandi attrezzature territoriali una volta realizzate sono spesso rimaste abbandonate o sottoutilizzate (più di 5000 km di linee ferroviarie abbandonate in Italia oggi). I numeri sulla riserva di infrastrutture sono emblematici. In Italia ci sono venti milioni di metri quadrati di aree ferroviarie dismesse o in via di dismissione, di cui circa la metà (quasi dieci milioni) in area urbana. Nel tempo sono stati dismessi circa cinquemila chilometri di linea ferroviaria di cui ancora oggi ne sono inutilizzati duemilaseicento. Non si conta il numero delle stazioni in disuso o solo parzialmente utilizzate, comprese alcune di recentissima costruzione. Sempre in Italia su più di 800 scali aerei esistenti sono 114 quelli aperti al traffico di cui tredici ad uso esclusivo militare. A questo numero vanno poi aggiunte aviosuperfici, «elisuperfici» e «idrosuperfici», idonee all'atterraggio. Solo trentanove di tutti questi aeroporti sono classificati come aeroporti commerciali e non tutti hanno un traffico regolare di voli. L'elenco delle strade dismesse o inutilizzate non è possibile da compilare. Tutto questo spiega l'inattualità dell'assioma secondo il quale non esiste sviluppo senza nuove infrastrutture. I ruderi di questa visione costellano i paesaggi europei. Esiste una condizione diffusa di infrastrutture sottoutilizzate e potenzialmente obsolete che non sono mai riuscite a raggiungere un ruolo di efficienza reale, con una parziale o totale perdita del loro uso e con pesanti conseguenze economiche sul contesto. Con il paradosso che queste infrastrutture invece di sviluppare nuovi livelli di

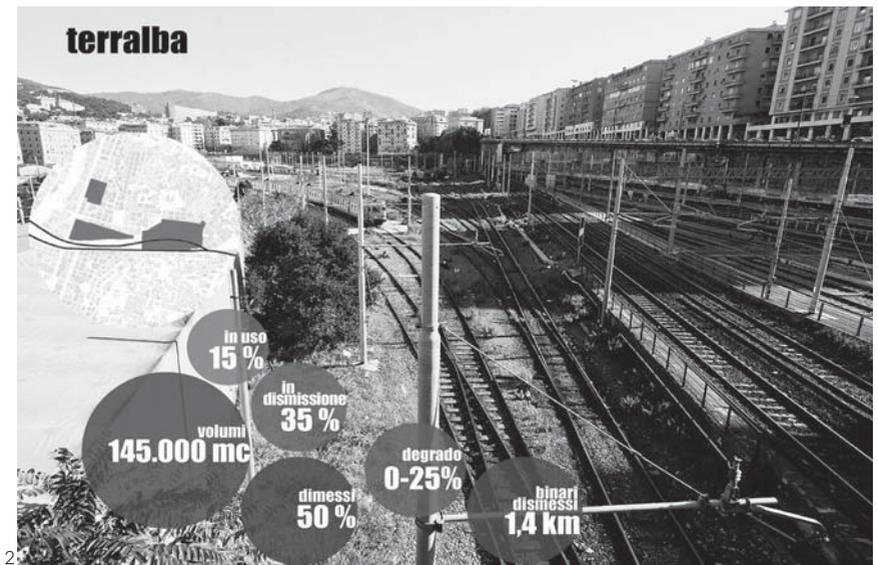
integrazione tra territori diversi o di potenziare la competitività dei contesti locali sono diventate il loro principale problema. Casi come quello del porto di Gioia Tauro o della Stazione AV Tiburtina, a Roma, sono emblematici in questo senso. Dopo una fase di sviluppo il nostro territorio nazionale è oggi saturo di grandi infrastrutture materiali per la comunicazione. Non riesce più a smaltirne gli impatti. Al di là di quella dei movimenti popolari non esiste una posizione culturale chiara delle discipline del progetto su questo tema. Non esistono visioni alternative a quelle incrementalistiche che già stanno producendo danni. E' come se la nostra cultura disciplinare avesse trasferito sulle nuove infrastrutture per la mobilità tutte le attese di sviluppo e di futuro che l'espansione urbana ha così palesemente tradito. Invece, in qualche modo, lo spazio fisico delle grandi reti materiali in Europa è saturo. Le infrastrutture fisiche sono già costruite e non ci sono più fondi per tutti i nuovi interventi programmati. I finanziamenti europei previsti per il periodo 2014-2020 sono orientati allo sviluppo delle interconnessioni dei corridoi con le reti minute locali, alla realizzazione di nuovi snodi leggeri (sembra tramontata l'era delle grandi stazioni e della competizione veloce con gli aeroporti), al governo degli effetti sulle città. Inoltre, molte popolazioni locali non accettano più che le qualità ambientali e paesaggistiche dei loro territori siano messe a rischio da nuovi cantieri pesanti. I crescenti conflitti sociali per la realizzazione delle tratte dell'Alta Velocità, più acuti proprio nei contesti ritenuti più marginali e periferici, rivelano la necessità di un cambio di paradigma. Piuttosto che la costruzione di nuove infrastrutture, la questione principale dal punto di vista del progetto sembra essere oggi quella dell'individuazione di strategie per il riciclo di quelle esistenti. Con la sperimentazione di tattiche specifiche, caso per caso, tese a proporre una rete di percorsi articolati nel paesaggio invece che semplici itinerari monodirezionali e fortemente limitativi del modo di abitare il territorio. Oppure orientate a cambiare la natura stessa dell'infrastruttura.

#### Immagini

1. Recycle Genova Footprint; Genova Recycle Lab.
2. Recycle Genova Terralba Footprint; Foto di Alberto Terrile, Elaborazione grafica e dati Genova Recycle Lab.



1



2

## RECYCLE GENOVA: DALLO SCARTO AL FOOTPRINT

Sara Favargiotti  
→UNIGE



Recycle Genova: B.E.L.T. System; Genova Recycle Lab

Dal 2009 sono in corso i lavori di costruzione del nuovo Parco Scientifico e Tecnologico di Genova a Erzelli<sup>1</sup>. Il progetto prevede, oltre alla realizzazione di una nuova sede per la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, la costruzione di nuovi edifici per centri di ricerca e aziende high tech come Siemens ed Ericsson, la creazione di un parco urbano con strutture ricreative, servizi commerciali e culturali, laboratori e residenze per studenti e ricercatori. L'approvazione del progetto ha avuto un percorso articolato e ancora oggi, che i lavori sono iniziati, continua a suscitare dubbi e discussioni. Dall'altro canto, i numeri parlano chiaro: il progetto realizzerà 413.000 mq di Superficie Utile<sup>2</sup> sulla collina Erzelli e dovrà prevedere anche nuovi collegamenti per raggiungere le connessioni infrastrutturali esistenti (ferrovia, strada e aeroporto). Queste, allo stesso tempo, si trovano adiacenti ad aree ex-industriali ai piedi della collina che dispongono di una superficie equivalente in patrimonio dismesso<sup>3</sup>. La questione non è semplice da risolvere e il dibattito sulla scelta della localizzazione del nuovo polo tecnologico è ancora in atto, ma è una scena che ci fa capire quale può essere l'importanza di considerare gli scarti come possibilità di intervento per il futuro della città.

Come per molte altre città italiane, si tratta di un caso significativo che non rimane isolato. Infatti, il Recycle Lab genovese<sup>4</sup> ha svolto una prima ricognizione dell'impronta di riciclo (*Recycle Footprint*) ovvero quello che l'abbandono di spazi, attrezzature, ma anche di un sistema economico lascia alla città come un patrimonio da poter riutilizzare. Ogni città ha dentro di sé un'impronta di riciclo costituita da quella quantità di aree, volumi e infrastrutture che scarta e che, riutilizzandole, potrebbe rivalorizzare. Da ciò ne deriva l'interpretazione della teoria del riciclo come strumento per la città: intervenire attraverso la risignificazione per dare nuovo valore a quelle parti di città, edifici e spazi spartiti che sono già stati realizzati ma che sono stati scartati.

Sembra anche evidente come gli strumenti urbanistici creati nel Novecento (zoning) o le categorie modellistiche della manualistica rinascimentale (tipologia, morfologia) per costruire nuovi edifici non hanno più validità (Ricci, 2013) se si pensa a un contesto in cui la domanda di nuova costruzione è in costante declino. I dati CRESME 2010<sup>5</sup> sulla crescita della cementificazione e del consumo di suolo ci mostrano come sia urgente interrompere questo processo di crescita pleonastica e ci sensibilizzano a una maggior attenzione per i materiali scartati dalla città affinché, attraverso l'ingresso di un nuovo ciclo di vita, si generi un nuovo modo di fare il progetto urbano.

Recycle Genova Lab vuole pertanto individuare un concetto di riciclo della città di Genova e applicarlo in maniera concertata come strumento per dirigere e accompagnare il cambiamento della città. Si tratta di immaginare un modello di sviluppo che ridia valore agli spazi aperti, sempre considerati come un onere piuttosto che come una risorsa, per i quali impostare scenari, tattiche e politiche di conversione, rinnovandoli come catalizzatori urbani. Lavorando sul riciclo degli spazi dismessi o sottoutilizzati delle infrastrutture ferroviarie, l'obiettivo di Recycle Genova è quello di ripensare le proprie infrastrutture in modo che possano tornare ad essere sia spazio di relazione che strumento per una nuova relazione tra la città e ambiente, paesaggio ed ecologia.

Per fare questo, l'unità genovese<sup>6</sup> propone una metodologia di approccio al progetto urbano costituita da diverse operazioni: il rilevamento del patrimonio scartato e la sua potenziale relazione con la città (*footprint* e *B.E.L.T.*), l'elaborazione di una serie di dispositivi attivabili (dispositivi), all'applicazione di determinati dispositivi in specifiche aree riattivabili

(visioni e processi)<sup>7</sup>. Un processo ermeneutico che vuole verificare, attraverso la comparazione di scenari di futuri possibili in specifiche aree a Genova, Hannover, Barcellona e Matera, se è possibile costruire una nuova metodologia di approccio al progetto di riciclo del paesaggio urbano.

### Recycle Footprint

Il primo obiettivo è stato quello di costruire il *Recycle Footprint* e cioè la forma e la consistenza che il grande patrimonio industriale e ferroviario dismesso assume nella città di Genova. Evidenziare il *footprint* significa indagare lo stato di fatto, ma anche valutare potenzialità e criticità, definire i parametri di qualità urbana e le prestazioni ambientali che si vogliono ottenere dal riciclo. Pertanto non si tratta di un semplice rilievo descrittivo bensì di un'indagine interpretativa indirizzata a una visione del cambiamento che coincide con il ripensamento dell'esistente. Infatti, in questa fase di indagine sono state comprese non solo le aree già abbandonate ma anche quelle aree per le quali è previsto un processo di abbandono o di trasformazione nei prossimi cinque anni. La maggior parte delle aree individuate sono marginali all'infrastruttura e alla ferrovia e il loro passato è strettamente legato a un'epoca industriale oramai in declino.

Inoltre, per elaborare la consistenza vera del *Recycle Footprint*, sono stati considerati anche i progetti approvati, il rapporto delle aree con le reti infrastrutturali, idriche, ecologiche e immateriali presenti nella città. Per prima cosa, infatti, sono state identificate e classificate le diverse criticità territoriali, al fine di costruire degli indicatori più opportuni per il monitoraggio delle prestazioni ambientali nei contesti analizzati. Per fare questo è stato necessario affrontare il tema del trasferimento degli impatti tra diverse sfere ecologiche, in linea con il *Life Cycle Thinking (LCT)*, grazie al contributo del CE.Si.S.P.<sup>8</sup>, elaborando una metodologia integrata per l'individuazione di idonee politiche ambientali. Di conseguenza, è stato possibile dare un peso a tutti i parametri per elaborare la consistenza dell'impronta ecologica prodotta dagli scarti *sulla* città (mc, mq, materiali, valore di mercato, rinaturalizzazione spontanea, rischi idrogeologici, valore di centralità rispetto alle connessioni col sistema infrastrutturale). L'impronta di Genova è pari a: 4.350.000 mq, 27.180.000 mc e 67 km di ferrovia. Si tratta di un'impronta che genera picchi di intensità differenti, diffusi lungo il territorio genovese. Si nota inoltre come non vi sia una

relazione univoca tra la dimensione delle aree e le rispettive intensità del *footprint*: aree piccole possono avere un'incidenza elevata degli elementi dismessi, o viceversa aree grandi presentano un ridotto impatto degli elementi in dismissione. In ogni caso emerge un enorme patrimonio scartato che potrebbe essere vantaggiosamente riutilizzato: un nuovo ciclo di vita potrebbe essere immaginato per i materiali urbani che sono già saturi (*Recycle*) o in esaurimento (*Precycle*), come ad esempio la Sopraelevata<sup>9</sup>.

Questa è l'immagine di Genova oggi. L'indagine e l'aggiornamento del *Recycle Footprint* continueranno ancora durante le prossime fasi della ricerca. Infatti, l'elaborazione del *footprint* costituisce una parte fondante e fondamentale del processo, partendo appunto dal paesaggio, sovrapponendo livelli di indagine a parametri qualitativi e quantitativi. I parametri guidano la lettura delle infrastrutture dismesse secondo diversi profili: le dimensioni, l'accessibilità, le trasformazioni e i piani a scala regionale, i materiali, le nuove centralità, la mitigazione e la compensazione ambientale. Sono dati e informazioni sensibili che forniscono la base su cui elaborare strategie e visioni progettuali ma, allo stesso tempo, vanno aggiornate sulla base delle considerazioni provenienti dalle altre fasi del processo di ricerca.

### Recycle Framework

Il nuovo piano per Detroit, firmato da *STOSS Landscape Urbanism*<sup>10</sup>, propone una cornice di carattere generale che tiene insieme le aree interessate al riciclo e ne suggerisce possibili trasformazioni future. L'organizzazione della città secondo *network* ecologici (*Future Ecological Networks*) è l'obiettivo comune che si pone la città. Infatti, il progetto non impone vincoli funzionali alle aree, bensì offre un ventaglio di soluzioni per mezzo delle quali le amministrazioni, i cittadini, i progettisti e tutti gli attori coinvolti possono attivare processi di trasformazione della città perseguendo l'obiettivo di riciclo della città. Diverse tattiche o dispositivi locali permettono di operare all'interno della città esistente, aumentandone le prestazioni ecologiche complessive.

Anche il *Recycle Lab* genovese, propone come seconda operazione quella di passare dal *Recycle Footprint* a una strategia di riciclo urbano per Genova: un grande *framework* che fa da cornice generale alle operazioni di riciclo che riguardano aree specifiche. A Genova, questa operazione, si chiama

Genova *B.E.L.T. (Basic Ecological Light Transformation) System*: una cintura ecologica che tiene insieme la sequenza di aree e fabbricati vuoti presenti nella città e ne guida i processi di trasformazione. L'obiettivo finale è che dal *Recycle Footprint* si possa elaborare una strategia complessiva per il cambiamento della città e per la risignificazione delle aree scartate dalla città.

Come per Detroit, ciò che diventa rilevante non sono i risultati dei singoli progetti di trasformazione delle aree (proposti attraverso una serie di simulazioni), quanto piuttosto la metodologia con cui vengono elaborati. Infatti, non è detto che la strategia attivi un cambiamento globale in tutte le aree ma vuole invece dare un significato comune a cui il cambiamento della città può tendere attraverso il cambiamento dei contesti locali. *Genova B.E.L.T. System* costituisce pertanto il senso che possono acquisire tutte le aree *Recycle* rimesse assieme a sistema.

### Note

1. Erzelli è una zona di Genova ubicata sulle alture retrostanti l'aeroporto di Genova, tra i quartieri Cornigliano, Sestri Ponente e Borzoli. In particolare si fa riferimento alla spianata di 44 ettari ricavata dallo sbancamento della collina di Monte Croce effettuato dagli anni trenta fino ai primi anni sessanta, per il riempimento a mare, prima, dell'area su cui sorse lo stabilimento siderurgico ILVA - Italsider e poi di quella dell'aeroporto di Genova. Il 4 Aprile 2007 è stato sottoscritto l'accordo di programma tra Regione, Comune e la società Genova High Tech per l'approvazione del progetto urbanistico del Parco Scientifico Tecnologico di Erzelli.
2. Si fa riferimento a [www.erzelli.it](http://www.erzelli.it) e al progetto preliminare del PUC adottato, Descrizione Fondativa.
3. Sono aree che occupano una posizione di primaria rilevanza per lo sviluppo e la riqualificazione dell'intero ponente genovese perché poste all'Intersezione delle principali direttrici del sistema viario. Circa 20 ettari di queste sono dismesse da oltre dieci anni. Il restante è in fase di dismissione e, secondo il rapporto ambientale del PUC adottato, dovranno trasformarsi in aree di recupero urbano.
4. Gruppo di lavoro *Genoa Recycle Lab*: Mosè Ricci, Raffaella Fagnoni, Alberto Bertagna, Jeannette Sordi, Sara Favargiotti, Chiara Olivastri, Clarissa Sabeto, Jacopo Avenoso; tesi: Beatrice Amoretti, Giulia Garbarini, Giulia Giglio, Alessia Ronco Milanaccio, Andrea Zampichelli; studenti: Stefano Cicarelli, Sara Guasco, Caterina Lavarello, Francesca Marina, Jorge Mosquera, Linda Pierozzi, Benedetta Pignatti, Elena Pisano, Barbara Pitto, Carolina Queirolo, Silvia Sangriso, Ester Siritto, Arianna Spinale, Fabio Torterolo, Silvia Torterolo, Genova Tucci, Carolina Tullier, Francesca Vercellino, Caterina Zevola.
5. Cfr. Ricci M., *3 Falsi Assiomi*, in questo volume.
6. Il gruppo di lavoro *Recycle* coordinato dall'unità genovese è composto dai seguenti partner: *Recycle Lab* (fare riferimento alla nota 3); *GicLab*: Manuel Gausa, Nicola Canessa, Emanuela

Nan, Mathilde Marengo, Gaia Grossi; *CeSiSP*: Marco del Borghi, Adriana del Borghi, Michela Gallo, Carlo Strazza; studenti: Alessandra Marini; *Cruie*: Pietro Ugolini, Francesca Pirlone, Emanuela Nan, Ilenia Spadaro, Selena Candia; *Università della Basilicata*: Mariavaleria Mininni, Fara Favia, Ina Macaione, Biagio Perretti; consulenti: Giovanna Iacovone, Rosanna Rizzi, Carmela Coviella, Cristina Dicillo; *Leibniz Universitaet Hannover*: Joerg Schroeder, Maddalena Ferretti, Christian Haid, Kerstin Hartig, Sarah Hartmann, Ines Lüder, Emanuele Sommariva; *IAAC Barcelona*: Manuel Gausa, Mathilde Marengo.

7. Cfr. Sordi J., *Dispositivi, processi, visioni: strategie operative di riciclo urbano*, in questo volume.

8. Centro Interuniversitario per lo Sviluppo della Sostenibilità dei Prodotti, seguito dai docenti del Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale (cfr. nota 4).

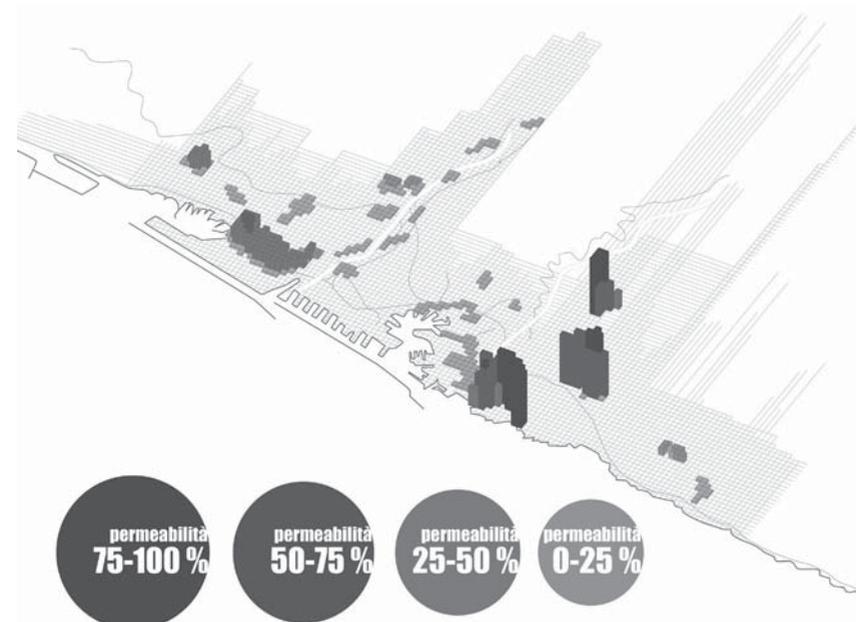
9. La Strada Sopraelevata di Genova è una delle principali arterie di collegamento urbano della città. Attraversa, infatti, la città lungo la linea di costa e sorvolando Genova tra il centro storico, il porto turistico e quello commerciale. Da molti anni il suo destino suscita un vivace dibattito all'interno del contesto genovese. Il *Recycle Genoa Lab* ne propone una visione di futuro possibile attraverso la sua dismissione. Cfr. Sordi J., *Visioni (Sperimentazioni)*.

In: *Dispositivi, processi, visioni: strategie operative di riciclo urbano*, in questo volume.

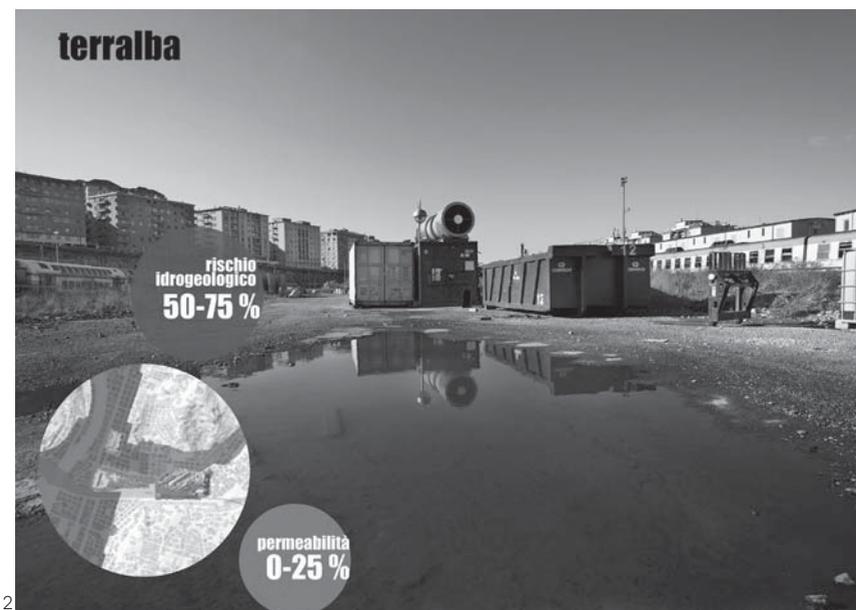
10. Si fa riferimento a [www.stoss.net](http://www.stoss.net) e al documento programmatico *Detroit Future City. 2012 Detroit Strategic Framework Plan*, Detroit, 2013.

### Immagini

1. Recycle Genoa Blue Footprint; Genova Recycle Lab
2. Recycle Genoa Terralba Blue Footprint; Foto di Alberto Terrile, Elaborazione grafica e dati Genova Recycle Lab.



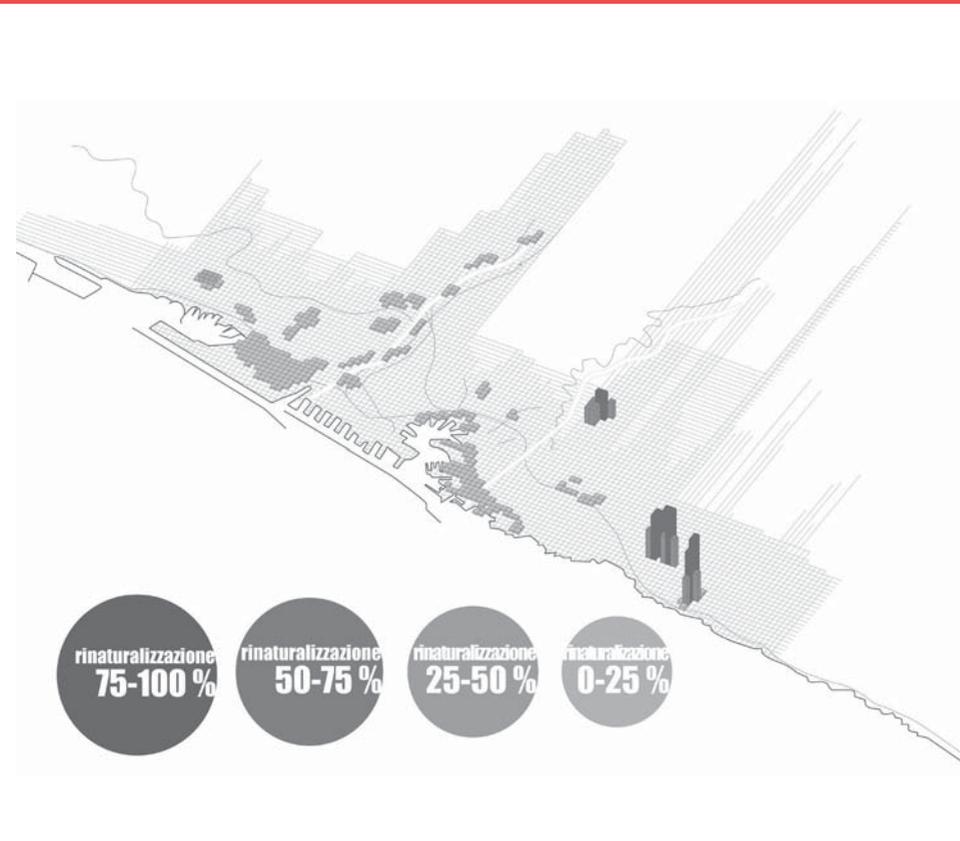
1



2

## DISPOSITIVI, PROCESSI, VISIONI: STRATEGIE OPERATIVE DI RICICLO URBANO.

Jeannette Sordi  
→UNIGE



Recycle Genova Green Footprint; Genova Recycle Lab

Recycle Genova guarda alla dismissione del patrimonio industriale ferroviario come una potenziale infrastruttura urbana leggera ed ecologica, situata nel cuore della città di Genova. Il progetto delle infrastrutture è stato fin ora concepito come un motore di sviluppo: condizione sufficiente e necessaria per creare urbanizzato e metropoli.<sup>1</sup> Riciclare le infrastrutture dismesse è invece un'operazione diversa, implica guardare alle condizioni al contorno per sviluppare nuove possibilità di utilizzo per ciò che c'è già. I sistemi infrastrutturali, se aperti all'interazione con il progetto urbano, possono funzionare come ecologie artificiali<sup>2</sup> che mettono a sistema la disponibilità di risorse con la loro necessità, rispondendo ai cambiamenti delle condizioni ambientali. Il Recycle *footprint* e *framework*, messi in risalto dalla ricerca condotta dal Recycle Genova Lab<sup>3</sup>, esprimono il potenziale delle infrastrutture di accogliere le contingenze locali, pur mantenendo una continuità generale. I metodi di intervento e trasformazione sono invece sperimentati per mezzo di dispositivi, processi, visioni: strategie operative di riciclo dei paesaggi urbani.

### Dispositivi (Tattiche)

Il progetto di riciclo implica che a ogni luogo e caso corrisponda un intervento specifico. Si potrebbe parlare di diverse tattiche che rispondono a una sola strategia d'intervento<sup>4</sup>: adattare il patrimonio urbano e industriale dismesso o obsoleto alle condizioni contemporanee, migliorandone le prestazioni ambientali, creando interazione e appropriazione sociale e suggerendo nuove economie. Le tattiche, a differenza dei piani o delle strategie, indicano un modo di procedere passo dopo passo, che dà risposte immediate a condizioni contingenti<sup>5</sup>. Inserendosi nei vuoti spaziali e temporali della pianificazione, le tattiche possono modificarne gli obiettivi. Questo è il caso di aree obsolete che rimangono per anni in attesa di una nuova destinazione, come il deposito ferroviario di Terralba a Genova, o di zone dismesse la cui funzione industriale non ha più senso, come i capannoni a Miltedo e Sestri, in prossimità della ferrovia e dell'aeroporto. Tattiche sviluppate *ad hoc* possono invece diventare dei dispositivi per riattivare queste aree, anche solo per pochi mesi o anni, migliorandone la qualità ambientale e urbana nell'immediato e suggerendo nuove destinazioni e nuovi significati per il futuro. Fino ad oggi la ricerca Recycle Genova, in collaborazione con la Leibniz Universität Hannover, ha esplorato una serie di dispositivi che possono contribuire a rilanciare queste aree. *Building transformation, temporary devices, temporary uses, energy factories, cultural reuse, urban agriculture, ecological reclamation, water design, hybrid infrastructure, new grids*, indicano 10 concetti e possibilità di trasformazione del patrimonio dismesso intervenendo sugli spazi pubblici, su nuovi sistemi produttivi, sulla maglia urbana, sulle reti ecologiche<sup>6</sup>.

A questi potrebbero aggiungersi boschi urbani, bacini scolmatori, fab-labs, etc.; progetti di paesaggio e attività sperimentali che se funzionanti e consolidate possono diventare strategie replicabili.

Alcuni aspetti comuni rendono questi dispositivi "operativi" diversi dalle tecniche di pianificazione tradizionale. Il primo, suggerisce che le infrastrutture di seconda mano – dismesse e riciclate – possano essere ricalibrate moltiplicandone le proprie funzioni, aggiungendo alla mobilità, magari leggera, spazi pubblici, corridoi verdi, superfici permeabili, filtri ecologici. La seconda questione riguarda la "scala". Anziché un metodo rappresentativo o legislativo, la scala può essere letta come una proprietà emergente dei materiali da riciclare; la cornice spaziale in cui i parametri

tipici di alcune discipline (per esempio le costrizioni funzionali date dagli ingegneri, o le prestazioni ambientali suggerite dagli ecologi) sono messi a sistema con le potenzialità di attivazione a tutte le scale metropolitane<sup>7</sup>. Infine la terza questione è la variabile temporale. Sempre di più, sia gli urbanisti sia gli organismi politici, devono produrre strategie a lungo termine a causa degli obiettivi di sostenibilità e degli investimenti nelle infrastrutture. Allo stesso tempo però questi sistemi devono essere resilienti e adattivi, capaci di rispondere a cambi d'uso ed esigenze prestazionali.

### Processi (Prestazioni)

Il riciclo di per sé implica la variabile temporale, pensare cioè al progetto in termini dei suoi cicli di vita e processi di trasformazione. Per Recycle Genova, gli spazi interstiziali e dismessi della città diventano opportunità per costruire una nuova infrastruttura ecologica per la città. Un'infrastruttura che può avere tempi di attivazione, funzionamento e trasformazione diversi, determinati dalla volontà dei cittadini, degli attori che vorranno promuovere gli interventi, dalla città stessa, e dalla naturale trasformazione nel tempo dei processi ecologici e paesaggistici. Il paesaggio e l'ecologia possono contribuire anche a definire nuovi parametri per valutare le trasformazioni urbane, per proporre nuovi scenari resilienti, che tengano conto delle questioni ambientali così come della incessante riduzione delle risorse pubbliche.

In questo senso, in linea con il cosiddetto *Life Cycle Thinking*<sup>8</sup>, si sta elaborando una metodologia integrata per l'individuazione e la valutazione di idonee politiche ambientali a partire dal riciclo delle infrastrutture dismesse. La collaborazione tra il CE.Si.S.P.<sup>9</sup> e il Recycle Genova Lab, persegue l'obiettivo di mettere a punto e monitorare le strategie da adottare per il riciclo di aree dismesse o sottoutilizzate, identificando e quantificando i flussi di energia e materia, nonché i flussi di rifiuto in ottica life-cycle. L'obiettivo finale è quello di proporre scenari progettuali in cui gli effetti-reazioni indotti dalla rigenerazione delle aree dismesse possano essere verificati ex-ante. Una prima sperimentazione quantitativa della valutazione di diversi scenari è in elaborazione per l'area del deposito ferroviario di Terralba<sup>10</sup>.

La costruzione di processi implica anche l'aspetto sociale; la partecipazione come processo spontaneo e propositivo, dal quale il piano può partire per

umentarne la portata. Se è vero che il riciclo rappresenta una pratica nota e non elitaria<sup>11</sup>, alla portata di tutti, d'altra parte, forse costituisce anche l'unica strategia verosimile per le politiche comunitarie e la pianificazione contemporanee. Pensare al riciclo come strategia di trasformazione urbana suggerisce di mettere a sistema processi di riappropriazione informale dello spazio (bottom-up) e visioni strategiche che agevolino e diano forma a questi processi spontanei (top-down). Le azioni informali spesso fanno sì che si affermino pratiche inconsuete, meccanismi di appropriazione che non sono contemplati dai piani generali delle città e che pure possono arricchire la qualità dello spazio pubblico e le esperienze collettive. Guerrilla gardens, orti abusivi, street art, skate parks, sono azioni che spesso producono innovazione negli spazi nascosti della città, all'ombra delle infrastrutture e del patrimonio dismesso. L'evoluzione di queste attività e spazi, può essere facilitata e promosso dai governi e dai piani locali.

### Visioni (Sperimentazioni)

Il riciclo come strategia di progetto urbano è assimilabile a quel che Sebastian Marot ha definito *sub-urbanism*<sup>12</sup>. Con il termine sub-urbanism Marot indica un urbanizzato più paesaggistico che architettonico, tipico dei sobborghi e molto diverso dalle metropoli; ma anche un approccio progettuale che si contrappone al super-urbanism degli architetti à la Koolhaas. Se per questi, infatti, l'architettura, o in questo caso l'infrastruttura, definisce un programma da imporre su un dato sito che sarà da questi modificato, il sub-urbanismo indica invece l'opposto: è il sito a dettare il programma, o una serie di possibili programmi che possono cambiare nel tempo<sup>13</sup>. Recycle Genova propone la costruzione di visioni, o di scenari, come strategia per testare dispositivi e processi; per suggerire nuove metodologie e possibilità di trasformazione a partire dalle condizioni dell'esistente. In particolare due visioni sono state fin ora sviluppate approfonditamente: il riciclo delle aree lungo il fiume Bisagno come strategia di mitigazione dell'alto rischio idrogeologico, e il progetto di riconversione della Strada Sopraelevata di Genova in spazio pubblico e mobilità leggera.

**“Recycle\_restore\_reload.** Eco stadio-parco rigeneratore delle performance ambientali”<sup>14</sup> mette a sistema la prevenzione del rischio idrogeologico con la costruzione di un parco urbano. Negli ultimi anni

frequenti alluvioni, la cui portata e conseguenze sono state esasperate dalla massiccia urbanizzazione della valle fluviale a partire dagli anni 1960, hanno evidenziato la fragilità dell'area. La tesi parte dalla possibilità offerta dalla dismissione dello stadio cittadino, il famoso Ferraris disegnato da Vittorio Gregotti e situato nel letto del fiume, e dalla costruzione di un nuovo studio alla foce di quest'ultimo. Questo ha suggerito un ripensamento dell'intero assetto del letto del fiume, trasformando quest'ultimo in un'infrastruttura paesaggistica, uno spazio pubblico per un'area densamente popolata, quale è quella del Bisagno, performante dal punto di vista ambientale.

**“Re-MERGe. Mobilità Eterogenea per Riconnettere Genova”**<sup>15</sup> esplora invece possibili scenari per la Strada Sopraelevata di Genova, che attraversa la città lungo la linea che separa centro e porto. Negli ultimi 20 anni, architetti, politici e semplici cittadini si sono schierati a favore o contro la sua demolizione. In un territorio caratterizzato dalla carenza di spazi edificabili e aree verdi, in cui gran parte dell'inquinamento deriva dall'area portuale, Recycle Sopraelevata propone uno spazio pubblico che faccia anche da filtro tra il mare e il nucleo cittadino. Un progetto processuale di trasformazione e ripensamento della mobilità e degli spazi pubblici della città. Mentre una prima fase stabilisce i punti di accesso e l'uso temporaneo e la seconda progetta la dismissione parziale dell'infrastruttura per collegare i poli della Fiera del Mare e il Porto Antico, l'ultima fase prevede di dismettere e trasformare tutto il tracciato in un parco urbano multifunzionale.

### Note

1. Cfr. Ricci M., *3 Falsi Assiomi*, in questo volume.
2. Allen S., *Infrastructural Urbanism. Points+Lines*, 46-89. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
3. Cfr. Favargiotti S., *Dallo Scarto al Footprint*, in questo volume.
4. Ricci M., *Footprint in Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio* Marini S e Santangelo V (a cura di), Aracne, Roma, 2013.
5. Ippolito F., *Tattiche*. Genova, Il Melangolo, 2012.
6. La Leibniz Universität Hannover è uno dei partner internazionali dell'Unità dell'Università di Genova. In particolare questi dispositivi sono stati sviluppati nell'ambito di due seminari e un workshop che hanno coinvolto docenti e studenti delle due università, iniziative finanziate grazie al premio di ricerca DAAD Hochschule Dialogue, 2013.
7. Rico E., *The Role of Infrastructural Landscapes within the Image of the city*, in Hauck T., Keller R., Kleinekort V. *Infrastructural Urbanism: Addressing the in-between.*, eds. Berlin: DOM publishers, 2011.

8. La metodologia Life Cycle Assessment (UNI 14040) consente l'effettuazione di una valutazione ambientale di tipo quantitative, solitamente effettuato su singoli prodotti. Nel caso di edifici e addirittura aree urbane spesso alla valutazione si affianca una metodologia di tipo qualitativa e "multi-criteriale", definito come Life Cycle Thinking (previsione del ciclo di vita).

9. Centro Interuniversitario per lo Sviluppo della Sostenibilità dei Prodotti, seguito dai docenti del Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale Prof. Marco del Borghi, Prof. Adriana del Borghi, Prof. Michela Gallo, Dott. Carlo Strazza.

10. Tesi di laurea in Ingegneria Ambientale; Candidato: Alessandra Marini; Relatore: Adriana del Borghi; Correlatore: Carlo Strazza. Per i riferimenti al Recycle Lab vedi articolo di Sara Favargiotti in questo volume.

11. Cfr. Ricci M., *3 Falsi Assiomi*, in questo volume.

12. Marot S., *Sub-urbanism and the Art of Memory*. London: Architectural Association, 2003.

13. ibid.

14. Tesi di laurea Specialistica in Architettura; Candidato: Andrea Zampichelli; Relatore: Mose Ricci; Correlatori: Mathilde Marengo, Jeannette Sordi, luglio 2013.

15. Tesi di laurea in Architettura; Candidato: Giulia Giglio, Giulia Garbarini; Relatore: Mose Ricci; Correlatrice: Jeannette Sordi, dicembre 2013.

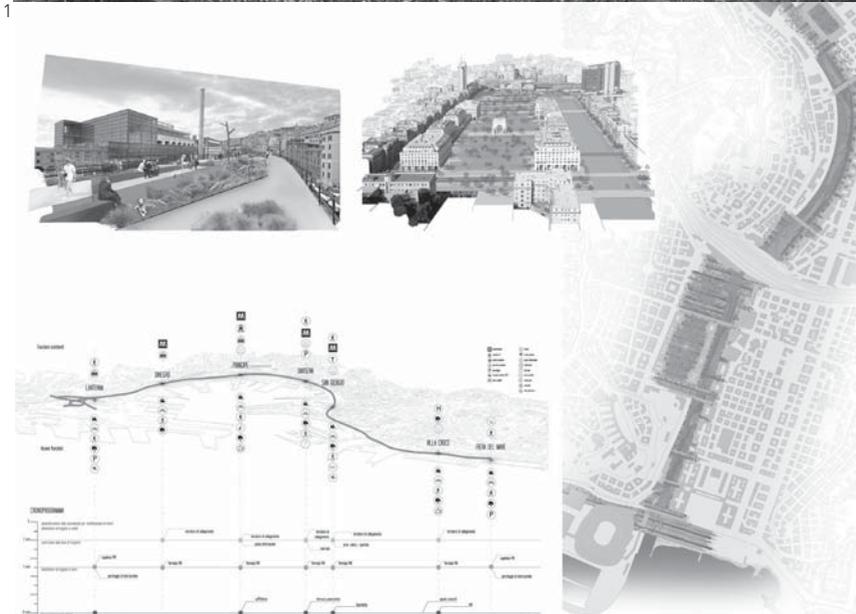
### Immagini

1. Recycle Genova Terralba Green Footprint, Foto di Alberto Terrile, Elaborazione grafica e dati Genova Recycle Lab.

2. Recycle Genova Visions; immagini di Andrea Zampichelli (sn) e Giulia Garbarini e Giulia Giglio (dx).



1



2

## RE-INFRASTRUTTURARE L'ITALIA

**Antonio De Rossi**  
→PoliTO



Laura Cantarella, Stratificazioni

La crisi economica e di "visione" che attraversa la contemporaneità, nella sua declinazione nazionale, rimette al centro una questione che attraversa buona parte della storia repubblicana, determinando i caratteri critici di lunga durata del caso italiano: l'impossibilità congenita di azioni politiche di interconnessione delle progettualità settoriali, determinata dai rapporti di forza imposti dal blocco sociale espressione delle rendite di posizione, dall'esasperato particolarismo territoriale, e dalla difficoltà di costruire nuovi sistemi di alleanze tra gli attori economico-sociali del Paese. Su questa situazione di stallo si sono sviluppate negli ultimi vent'anni nuove fortune e rendite politiche ed economiche, che si venivano a legare a quelle già consolidate, e che sono state oggetto di analisi da parte di un'ampia letteratura storico-critica. Nelle fasi espansive tali limiti erano assorbiti e celati dalla moltiplicazione delle opere di infrastrutturazione territoriale, dove, in assenza di quadri strategici d'insieme, i "doppioni" e gli "sfridi" consentivano, in qualche modo, il funzionamento della macchina complessiva in assenza di politiche cooperative, consentendo un'interpretazione della competizione "al ribasso" – anche grazie alle politiche fiscali – tutta giocata sui conflitti

di prossimità: “soffiare” al vicino un’area produttiva, i finanziamenti per un’opera infrastrutturale come via maestra allo sviluppo. Da qui la lunga congerie di interporti e retroporti, di grandi piattaforme logistiche e industriali, che ha caratterizzato anni novanta e primi anni Duemila. Pensare che la crisi possa rappresentare una chance per razionalizzare e integrare questo patrimonio di opere, che si viene a sommare al palinsesto otto-novecentesco di infrastrutturazione del Paese, rischia di configurarsi come un’ingenuità che corriamo il pericolo di pagare a caro prezzo. Le infrastrutture sono uno spazio conteso per antonomasia. La “cultura” settorializzata e autoreferenziale che guida il progetto e la gestione dei telai di infrastrutturazione, epifenomeno del blocco sociale e delle rendite di posizione ricordate prima, non può infatti che perseguire visioni economiciste (e non economiche) tutte incentrate sul contenimento della spesa, con l’esito della mera amputazione di parte dei supporti infrastrutturali. Il riduzionismo economicista è il *pendant* della concezione monodimensionale delle infrastrutture. Pochi viaggiatori? Chiudiamo la linea ferroviaria, e via dicendo. Proporre una modernità *altra* per il Paese significa riprendere in mano le armature di infrastrutturazione e rileggerle, attraverso la lente del territorio, per offrirne una lettura sistemica, fuori ovviamente da ogni tentazione tecnocratica o di pianificazione onnicomprensiva, che in fondo rappresentano un’ulteriore maschera del sistema prima descritto. Una descrizione che oltre a evidenziare duplicazioni oggi insostenibili dovrebbe svilupparsi innanzitutto in senso *verticale*. Oggi uno dei punti di crisi del Paese è rappresentato dalla mancanza di interconnessione tra medesimi “tematismi” infrastrutturali alle differenti scale. Il caso del “ferro” è da questo punto di vista emblematico: ai grandi telai dell’alta velocità corrisponde, nel passaggio ai sistemi locali, una “rottura di carico” che rende autistica ogni singola componente rispetto le altre. Ma lo stesso discorso vale ovviamente per le infrastrutture stradali o per le attrezzature logistiche. A questa analisi verticale se ne dovrebbe aggiungere contemporaneamente un’altra, di natura *orizzontale*, capace di rendere evidenti – nel momento in cui si riesce a traguardare lo sguardo oltre l’ossessione dei corridoi e recinti monofunzionali – le molteplici opportunità di sviluppo, anche e soprattutto economiche, derivanti dal sovrapporre e intrecciare un tracciato ferroviario, un distretto industriale, un parco fluviale oggi non dialoganti tra loro. Un tema, questo, che tecnocrazie

e boiardi pubblici raramente hanno permesso di praticare in Italia. La disciplina architettonica e la ricerca universitaria possono fare molto in questa direzione. Innanzitutto rendendo *visibili* le molteplici chance che un’operazione di integrazione orizzontale e verticale delle opere di infrastrutturazione del territorio – edificate e naturali – potrebbe offrire, e non solo in termini di qualità dell’abitare. Sottolineare e “mappare” in maniera inaspettata e spaesante convergenze, contiguità, concatenazioni, sequenze, mettendo al contempo in evidenza il ruolo non indifferente del substrato fisico inteso come forma edificata, significherebbe costruire nuovi usi, nuove attività economiche, nuove occasioni di sviluppo. Praticando soprattutto un’attitudine alla *metasemia* che rappresenta la radice concettuale di qualunque azione di riciclo. Per fare questo è però necessario che il progetto ripensi i propri statuti, ponendo al centro il suo ruolo di possibile *mediazione culturale*, di *negoziante dialogica*, piuttosto che quello di mera risposta tecnica dal presunto valore neutrale ed oggettivo. Una *natura ricompositiva* e al contempo di *costruzione di scenari* per noi oggi decisiva, intorno cui provare a ricostruire una legittimità sociale del progetto di architettura e anche un sistema di competenze. Un ruolo che è oggi tanto più centrale nel momento in cui emerge con chiarezza la necessità di affiancare alla tradizionale interpretazione estetico-culturale della conservazione del territorio (dei palinsesti, del paesaggio) una necessaria e complementare concretezza sul piano economico, sociale e produttivo, riciclando i telai di infrastrutturazione e la risorsa del suolo – a lungo trattata come variabile dipendente dello sviluppo urbano – e rimettendoli al centro dei sistemi economici e produttivi.

## TRENI CHE FAN CITTÀ infrastrutture ferroviarie e assetti insediativi in Piemonte

Mattia Giustiano  
Danilo Marcuzzo  
→Polito



Metrogranda

### Costruire consapevolezza.

Londra, Parigi, New York, Barcellona.

Con quale immagine provereste a descrivere l'intera città?

Certo, di primo acchito vengono in mente i luoghi simbolo, le Architetture con la A maiuscola diventate icone: il Big Ben, la Tour Eiffel, l'Empire State Building, la Sagrada Familia – strano destino delle architetture grandi e alte: passate le forche caudine del “troppo” alte e “troppo” grandi, poi diventano simboli. Ma queste son solo cartoline, che catalizzano ma non descrivono la natura della metropoli, cosa sta dentro e cosa fuori l'organismo urbano.

Probabilmente i più preparati si butterebbero allora su immagini fortemente caratterizzanti – la Green Belt di Londra, il piano di sventramenti di Haussmann, la scacchiera di Cerdà – ma si passerebbe al livello, ristretto, delle élites culturali.

Ecco, se esiste un'immagine capace di descrivere – anche all'uomo comune – cosa sia una metropoli, quali territori ne facciano parte e quali no, questa è probabilmente la carta delle linee ferroviarie metropolitane. Pochi elementi antropici del territorio hanno infatti la capacità di costruire

una consapevolezza geografica pari alla ferrovia e, più nello specifico, pochi elementi come le reti ferroviarie hanno la capacità di costruire una consapevolezza metropolitana.

Se ciò pare vero e verificabile per realtà metropolitane consolidate – quali le conurbazioni attorno a grandi città metropolitane – può essere altrettanto vero all'interno di porzioni di territorio in via di metropolizzazione<sup>1</sup>, come molti territori cosiddetti “di provincia”?

Può la ferrovia essere strumento per riorganizzare i territori della dispersione insediativa – fittamente studiati nell'ultimi due decenni – in veri e propri “arcipelaghi urbani”<sup>2</sup>?

Inoltre, anche nei casi di metropoli consolidate, può il treno uscire dall'alveo settoriale della mobilità per divenire strumento di trasformazione urbana integrata?

In poche parole, può il progetto di rete ferroviaria divenire progetto di territorio alla grande scala<sup>3</sup>, là dove per “progetto” si intende in prima battuta l'operazione di ripensamento dell'esistente?

Per rispondere a queste domande, il gruppo di lavoro del Politecnico di Torino – coordinato dal prof. A. De Rossi – si sta occupando di due territori estremamente diversi ma idealtipici delle realtà metropolitane finora citate: l'Area Metropolitana Torinese ed il territorio policentrico della Provincia Cuneese.

In questi casi infatti, il telaio ferroviario esistente può rappresentare uno straordinario strumento di costruzione di consapevolezza della nuova dimensione dell'abitare metropolitano. Esso può agire in duplice modo: da un lato definire la giusta cornice – o la giusta scala – dei territori osservati, dall'altro mettere a sistema le diverse progettualità che su di esso insistono. Pertanto, attraverso il ripensamento in chiave locale delle linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate, il progetto di ricerca si propone di costruire nuove *visions* di area vasta per i territori interessati.

### **Il Sistema Ferroviario Metropolitano Torinese**

L'area torinese possiede intrinsecamente una dimensione metropolitana già nella propria configurazione territoriale, che conferisce alla morfologia urbana un telaio che non permette la definizione di un territorio “torinocentrico”<sup>4</sup>.

Si tratta di un insieme di elementi geografici e strutture territoriali che hanno influenzato profondamente lo sviluppo urbano, agendo come elementi di

strutturazione alla Grande Scala e contribuendo alla stratificazione di una “cultura metropolitana” ormai consolidata. Il progetto infrastrutturale ne ha convogliato le trasformazioni, ricomponendo un paesaggio urbano completamente trasformato, con una nuova disponibilità di spazi e contenitori, strategici nell'ottica della nuova fase di apertura della città, alla ricerca di nuovi ruoli e vocazioni, alternativi al modello di città industriale del XX secolo<sup>5</sup>.

All'interno del complesso della metamorfosi, il *Servizio Ferroviario Metropolitano* - introdotto a partire da dicembre 2012, realizzato in collaborazione tra Regione Piemonte, Agenzia Mobilità Metropolitana Torino, Trenitalia e GTT - attua una riorganizzazione dei servizi ferroviari dell'area metropolitana torinese, con una “messa a sistema” delle linee ferroviarie locali e stazioni esistenti sottoutilizzate del nodo di Torino, per favorire la mobilità a medio-corto raggio e agevolare l'interscambio tra diverse linee e modalità di trasporto, andando a ottimizzare i collegamenti da e per Torino, con l'aeroporto e con i centri dell'area metropolitana torinese. SFM assume così la funzione di ferrovia metropolitana accanto alla linea 1 della Metro, avvicinando il sistema di trasporto su ferro del nodo di Torino a quello di altre metropoli europee come Parigi, Berlino, Zurigo e Vienna, le cui immagini sono state evocate in precedenza.

L'ipotesi che si intende sviluppare nella ricerca è quella per cui le infrastrutture possano rivelarsi come possibile “lente” per la narrazione di fenomeni, scenari e progettualità, oltre che delle realtà fisiche dei paesaggi: un ruolo, dunque, di strumento per leggere e interpretare - come una grande sezione territoriale - le mutazioni e le potenzialità dei paesaggi, in una “dimensione narrativa” per l'infrastruttura. Un archivio di materiali di progetto, in grado raffigurare i valori in campo sul territorio, registrare gli sviluppi urbani e insediativi e verificare i possibili scenari di un progetto a lungo termine.

Il “ferro” infatti può rappresentare un modo operativo per guardare ai tanti temi di un territorio eterogeneo, in spazi di transizione. Nel caso di SFM, si tratta di un progetto di *area metropolitana ferroviaria* che spesso non è andato di pari passo con i singoli puntuali progetti di trasformazione e rigenerazione della città. E' possibile, quindi, esplorare la possibilità di mettere in evidenza le potenzialità del sistema ancora poco considerate, ovvero pensare all'infrastruttura - al di là del proprio carattere meramente trasportistico e funzionale - come un *fil rouge* in grado di mettere in

relazione le progettualità in atto sulla città di Torino con la nuova *vision* metropolitana, in un'ottica di risignificazione e formulazione di nuovi immaginari.

### **MetroGranda**

La Provincia Cuneese – anche conosciuta come “La Granda” a causa della sua estensione, seconda in Italia solo alla Provincia Autonoma di Bolzano – si presenta come una vera e propria stanza di territorio fortemente definita dalla sua geomorfologia e caratterizzata dalla presenza di sette medi centri – le cosiddette “sette sorelle” – che ne hanno storicamente strutturato l'organizzazione interna.

Un territorio quindi policentrico, ricco ma caratterizzato da una forte frammentazione interna, che presenta la necessità sempre più impellente di ripensarsi radicalmente per affrontare le nuove sfide della globalizzazione e della competizione territoriale<sup>6</sup>.

Un territorio su cui il nostro gruppo di ricerca ha cominciato a lavorare sistematicamente a partire dal 2006, in occasione di un precedente PRIN<sup>7</sup>, individuando alcune delle cause più rilevanti di questa storica frammentazione e tracciando un possibile progetto di territorio alla grande scala – *la (g)rand(a)stad* – capace di tenere insieme progettualità infrastrutturali, ambientali e produttive.

A partire da questa immagine di territorio, il nostro gruppo di lavoro ha elaborato una proposta di ripensamento in chiave locale delle ferrovie esistenti – per la gran parte dismesse dal 2012 – mirata a definire un sistema di mobilità integrato specifico per la Granda: *MetroGranda*.

Tutto parte dalla semplice messa in sequenza delle tratte già presenti attraverso la definizione di un circuito ferroviario anulare capace di connettere cinque delle sette sorelle e risolvere lo storico isolamento dell'aeroporto provinciale: 150 km di circonferenza per due ore e dieci minuti di percorrenza. Un progetto di mobilità che però si configura fin da subito come progetto di territorio: una Città “Granda” un'ora, dove cioè è possibile andare da un estremo all'altro dell'anello in poco più di sessanta minuti. *MetroGranda*, nel rappresentare la mobilità, rappresenta anche una nuova forma di organizzazione territoriale che si esplicita attraverso la messa in rete dei servizi e dei diversi processi di trasformazione urbana in atto.

A questo proposito, la modalità di rappresentazione del progetto stesso

risulta fondamentale: il fare riferimento ad un codice grafico consolidato – ovvero quello utilizzato dalla *London Tube* – permette di rendere facilmente divulgabile e comprensibile questa nuova idea di territorio.

Pur trattandosi solo di una proposta, *MetroGranda* ha avuto la forza di imporsi progressivamente all'attenzione mediatica, uscendo dall'Accademia e comparando in diversi convegni e sulla stampa locale. L'immagine di territorio sta dimostrando così di saper costruire coesione e consenso anche al di là dei propri diretti contenuti.

Starà poi al proseguo della ricerca sapere utilizzare quanto seminato finora ed attuare il passaggio successivo, ovvero un salto di scala capace di intrecciare finalmente il disegno del grande ordito territoriale con le diverse operazioni di trasformazione alla scala urbana che caratterizzano i vari insediamenti.

### **Recycle visions: vecchie infrastrutture e nuovi significati**

Nel caso Torinese, il lavoro mira a mettere in evidenza le potenzialità ancora inesprese del nuovo sistema di trasporto metropolitano, mettendo in relazione le grandi progettualità in atto con la ferrovia e tra di esse, alla ricerca di una nuova e più integrata *vision* metropolitana. Un'operazione che risulti effettuale non solo dal punto di vista amministrativo o su una carta ferroviaria, ma anche dal punto di vista del progetto – inteso come visione di insieme di una serie di spazi inediti o dotati di nuovi significati in grado di legare i diversi modi di abitare e vivere la città metropolitana e non solo come sommatoria di trasformazioni puntuali.

Nel caso della Provincia Granda, il recupero della rete ferroviaria locale diventa il modo attraverso cui costruire la consapevolezza di una possibile dimensione metropolitana della provincia cuneese. Una nuova “misura dell'abitare” già implicitamente presente nelle pratiche e nei modi di vivere questo territorio ma non ancora coscientemente espressa dalle politiche e dalle progettualità di area vasta. Il recupero della ferrovia diventa modo per “aggregare” territori storicamente frammentati e tracciare una risposta alternativa alle attuali politiche locali di dismissione del trasporto pubblico.

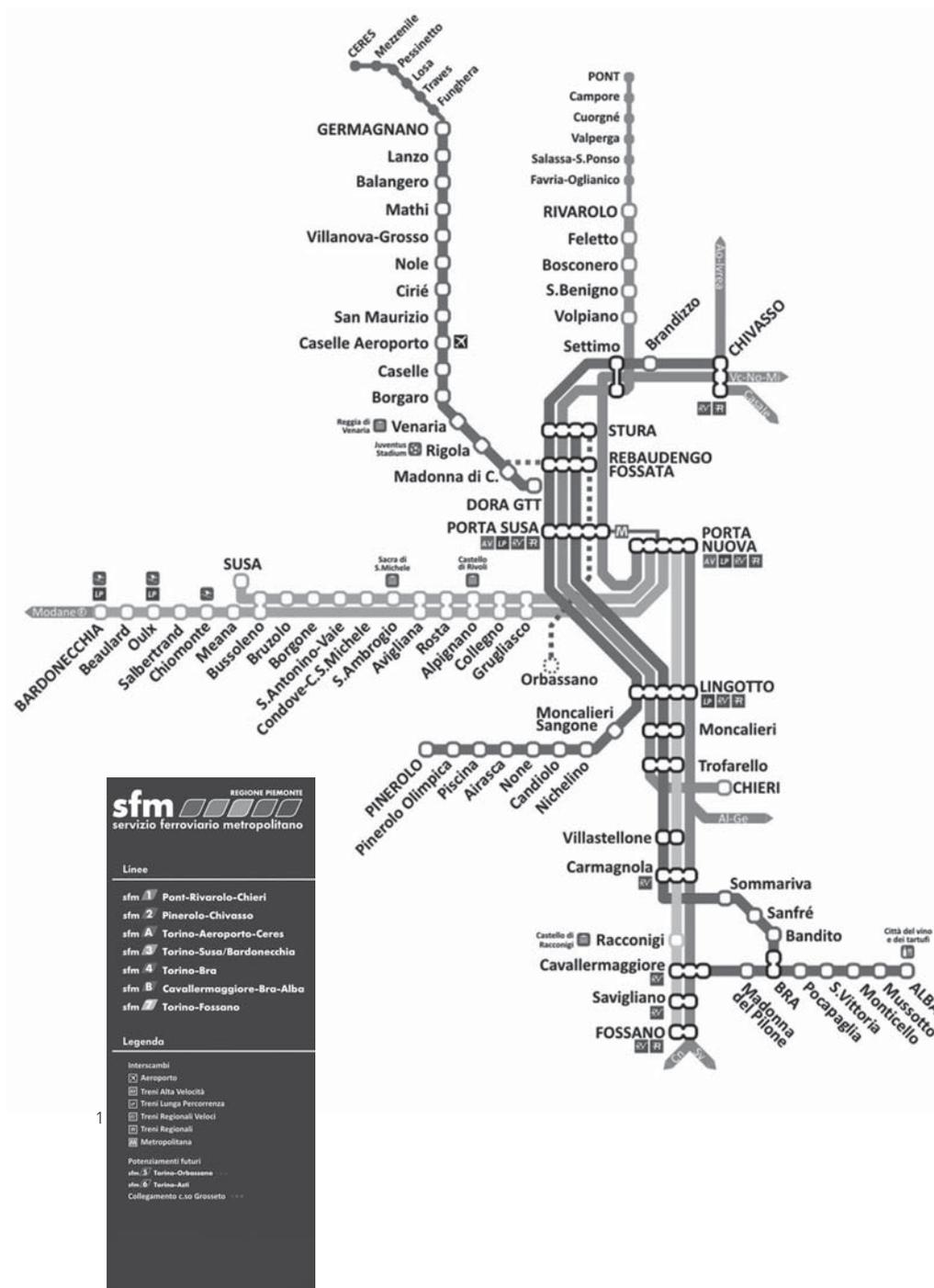
Per entrambi i casi studio, la ferrovia diventa l'*escamotage* per rimettere in discussione modalità di trasformazione consolidate del territorio, connettere le diverse scale del progetto e rendere strategiche infrastrutture e frammenti di territori dimenticati.

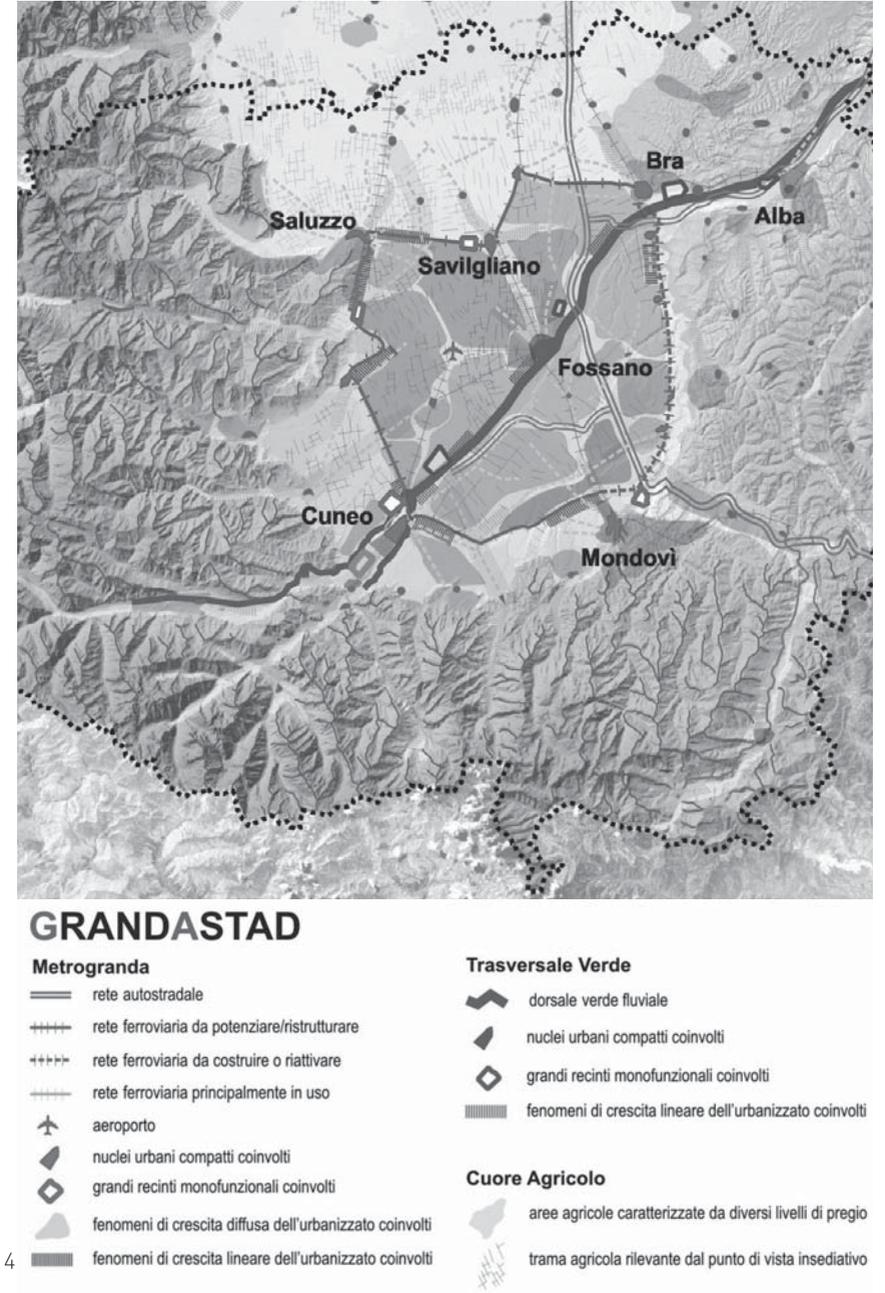
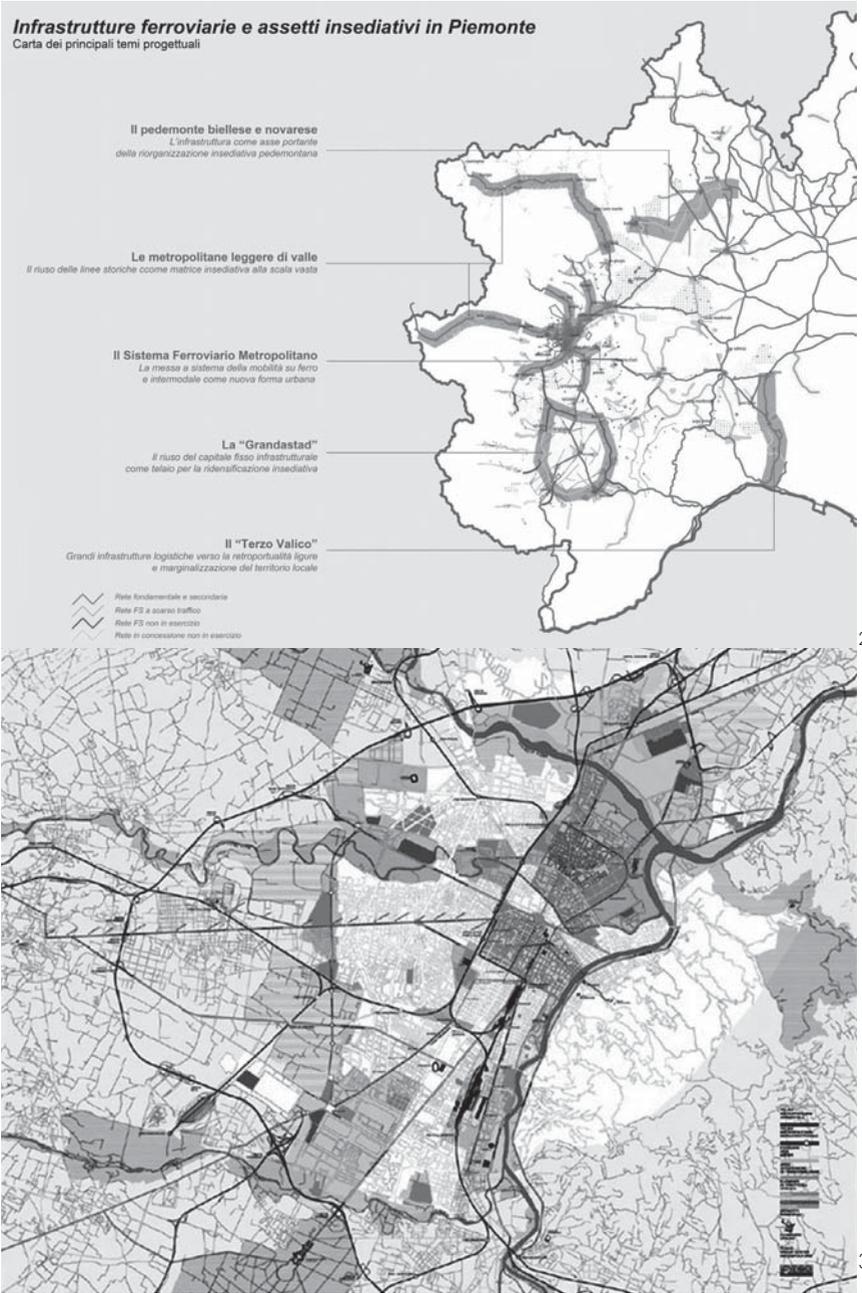
**Note**

1. Per capire cosa si intenda qui per "metropolizzazione del territorio" si rimanda a: Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di) *L'esplosione della città*, Compositori, Bologna, 2005.
2. A tal proposito: Indovina F., *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano, 2009; ma pure la tesi di dottorato: Barbieri M. *Grappoli Urbani. Istruzioni per l'uso dei sistemi policentrici a scala sub-regionale*, DITER, Politecnico di Torino, 2009.
3. A questo proposito si rimanda al lavoro già svolto dal gruppo di ricerca del Politecnico di Torino coordinato da Antonio de Rossi, poi pubblicato in: De Rossi A. (a cura di) *GrandeScala. Architettura, Politica, Forma*, List, Barcelona, 2009.
4. A tal proposito: Antonelli, Armando, Camorali, *Gran Torino*, in De Rossi A. (a cura di), *Grande Scala. Architettura Politica Forma*, LIST Laboratorio Internazionale Editoriale, Barcellona/Trento, 2009.
5. De Rossi A., Durbiano G., *Torino 1980-2011. Le trasformazioni e le sue immagini*, Allemandi, Torino, 2007.
6. Sul tema della competizione tra territori: Le Galès P., *European cities: social conflicts and governance*, Oxford press, Oxford 2002; trad. It. *Le città europee: società urbane, globalizzazione, governo locale*, Mulino, Bologna, 2006.
7. Programma di Rilevante Interesse Nazionale, anno 2006 "Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per il progetto integrato", coordinatore nazionale Bernardo Secchi. I risultati del PRIN saranno poi pubblicati in: Secchi B. (a cura di) *On mobility*, Marsilio, Venezia, 2010; e in De Rossi A. (a cura di) *op. cit.* Specificatamente al caso cuneese, si rimanda a: Barbieri M., Delpiano A., Giusiano M. *Verso la grand(a)stad?* in De Rossi A. (a cura di), *op. cit.* 2009.

**Immagini**

1. Il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) torinese
2. Infrastrutture ferroviarie e assetti insediativi in Piemonte
3. Le principali aree di trasformazione urbana dell'Area Metropolitana Torinese
4. La (g)rand(a)stad





## INFRASTRUTTURE A PERDERE

**Guya Bertelli**  
→PoliMI



Velasco Vitali, Nuttalburg, 2012\*

In un momento in cui l'architettura sembra essersi indebolita come referente univoco della progettazione, è di particolare interesse ripercorrere il tema della infrastruttura attraverso quella doppia matrice, costruttiva e distruttiva, cui l'immaginario urbano pare avere risposto in modo alternato negli ultimi decenni: da un lato attraverso una costante ricerca del 'nuovo' come risarcimento della storia, dall'altro attraverso una consapevole difesa del passato, in nome di un possibile e continuo 'ricominciamento'. Nelle nostre città questa ambivalenza si è cristallizzata ora nella immagine della 'distruzione creativa', fondata sui segni resistenti del passato come uniche matrici in grado di tracciare un possibile mutamento futuro; ora nella figura della 'costruzione distruttiva', legata all'immagine del frammento come rudere, sostituibile ogni volta da una seconda natura capace di trionfare benjaminianamente sul costruito. Da una parte la città esistente che ricostruisce continuamente se stessa, seguendo il pensiero cattaneano della 'storia come principio', connessa al grande progetto di infrastrutturazione del territorio. Dall'altra una 'città sempre nuova' che, nonostante la fragilità dei tempi, nasce ogni volta sulle rovine della città trascorsa. La dialettica che ne emerge è descritta molto

bene nell'ultimo libro di David Harvey, dove l'autore contrappone, tornando al pensiero di Henri Lefebvre (1967), ad un ritrovato 'diritto alla città' come 'ritorno all'urbano', e dunque all'architettura, un'idea alternativa della città costruita sull'ideologia (mai superata) della riconquista dell'artificio ad opera della natura.

### **Macrocosmi e grandi infrastrutture**

Cominciamo dalla prima. Seguendo il filo rosso che dal Cattaneo arriva sino a Lefebvre ed oltre, non possiamo non ammettere che oggi il tema della 'rigenerazione urbana' e del 'ritorno alla città' sia prevalso definitivamente su tutti gli altri, imponendo uno sguardo verso l'esistente che è al tempo stesso un grande desiderio di rivincita, di riscatto fisico (oltre che psicologico) su tutte quelle 'città diffuse', 'metropoli galattiche', 'città disperse' e 'campagne urbanizzate' che hanno sostenuto il pensiero debole, dissolutivo e disgregativo di fine millennio. Un pensiero che ha visto d'altra parte il trionfo dell'infrastruttura forte come espressione di una ideologia dominante e di vittoria sull'esistente, nel tentativo di fondare una nuova scienza applicata ad un progetto di costruzione e di dominio sulla natura stessa.

Autostrade, cavalcavia, viadotti, canali, arterie più o meno dense e districate nei meandri delle diffusioni urbane e suburbane, hanno rivolto il nostro interesse per molto tempo verso i grandi network infrastrutturali, visibili e invisibili, materiali e immateriali, regalandoci da un lato l'illusione di potere varcare facilmente 'la freccia del tempo', dall'altro di potere imporre, al grande disegno territoriale, una nuova geografia reticolare, fondata più su un principio di sradicamento dei luoghi che su una regola di connessione degli stessi. Molta la letteratura del periodo, affidata per lo più a sociologi, antropologi e pianificatori anche di grande spessore, che hanno saputo restituire ogni volta immagini e terminologie più o meno consone al susseguirsi delle trasformazioni in corso. Ad esse si sono affidate le grandi utopie del secolo scorso, nella speranza di una 'redenzione' in forma di connessione, dove "le reti di comunicazione sono viste come artefici del nuovo legame universale"<sup>2</sup> Una cosa tuttavia è prevalsa su tutte le altre: l'illusione di essere entrati in una nuova era, dominata non solo dalla vittoria dei network, ma dalla consapevolezza che solo essi avrebbero potuto aprire la strada ai grandi macrocosmi senza confini della nuova 'urbanità in movimento'; una sorta

di riattualizzazione nel contemporaneo di quello spazio della 'mobilitazione totale' già postulato a Jünger nella prima metà del secolo scorso<sup>3</sup>.

### **'High line' versus 'low line'**

Se la figura della 'rete' tuttavia ha presieduto "alla prima formulazione di una ideologia redentrica della comunicazione"<sup>4</sup>, in cui le infrastrutture "sono viste come artefici del nuovo legame universale", ecco che sul finire del secolo scorso già sembrano emergere i sintomi di una inversione di rotta che troverà nell'abbandono (e nella rapida riconversione) della High line neworkese la nuova icona di inizio secolo. Certamente il progetto di Diller Scofidio era sembrato al momento rivoluzionario: un nuovo parco lineare sulle 'rovine' dell'antica linea ferroviaria riusciva a tracciare un diverso orizzonte non solo nella città, ma anche nella società del nuovo millennio, chiamata ora a confrontarsi con una diversa 'natura' che, nel suo imporsi 'selvaggiamente' sull'esistente tracciato, lasciava emergere, ed anzi 'riutilizzava', i frammenti e gli scarti del precedente paesaggio. L'obiettivo degli autori si era realizzato, e con esso il sogno di gran parte della società americana attratta dai nuovi miti dell'ecologia e della sostenibilità tout court.

Ma quello che emergeva da questo desiderio, era la capacità non solo di 'restituire' cicli di vita diversi ai luoghi abbandonati, ma anche di sostituire, ai ritmi veloci e accelerati che avevano dominato la fine del secondo millennio, il ritmo lento e cadenzato di un movimento che vuole ora recuperare l'attenzione all'urbano, lo sguardo corporeo, la 'percezione' della quotidianità.

### **Microcosmi e 'piccole infrastrutture'**

Questo inaspettato 'cambiamento di rotta' sembra sostituire al 'paradigma' della 'grande distanza', un nuovo orizzonte temporale, composto da ritrovati 'spazi di convivenza', 'emozioni elementari', piccoli 'microcosmi' in grado di testimoniare, come detto sopra, un inaspettato 'ritorno all'urbano', che proprio nell'infrastruttura torna a vedere uno dei suoi principali protagonisti.

Il primo di questi microcosmi sembra essere 'la piazza della stazione', inedita 'enclave' del terzo millennio che torna all'attenzione seguendo un racconto di destini intrecciati, passioni condivise, "... comiche o tragiche vicende che lo hanno segnato", seguendo "...una narrazione randagia

e fluttuante che segue un suo percorso nascosto, come la corrente di un fiume”<sup>5</sup>. E’ la piazza della nostra memoria, il luogo della sosta e del movimento, il punto verso cui si vuole arrivare e da cui si vuole ripartire, ma anche l’illusione del viaggio, della scrittura, del racconto. E’ la piazza che riaffiora ogni volta che giriamo l’angolo della strada, nella ricerca di una identità nuova da raggiungere, da descrivere, da condividere. Rappresentata dalla figura della ‘soglia’, la stazione ne interpreta gli attributi di ambiguità e di doppiezza, cui molti autori hanno ricorso nel tempo per esprimere il loro pensiero; da J.H. Miller, che la identifica con “una strana terra di confine, una regione di frontiera... una zona intermedia... né interna né esterna”<sup>6</sup>, a Roland Barthes, che ne teorizza il concetto di liminalità valorizzandone lo statuto di ‘neutralità’<sup>7</sup>, sino a Walter Benjamin, il maestro della ‘soglia’, che ne riconosce il ruolo di luogo della sosta, ma anche ‘del transito e del passaggio’, ‘della sortita e del ritorno’.

Stazione dunque come ‘spazio tra’, spazio-soglia che apre oggi ad una alternativa importante: la possibilità di un suo recupero alla città attraverso una potenziale ‘ri-forma’ della sua struttura, un ‘ri-ciclo’ a favore di una abitabilità nuova, diversa, legata non più solo al movimento, ma anche all’incontro, alla rappresentazione, alla comunicazione.

Un’inedita riconquista della ‘piazza’ forse, intesa ancora una volta come ‘diritto alla città’, direbbe Henri Lefebvre<sup>8</sup>; un diritto che allora era stato “sia un grido che una richiesta... una risposta al dolore per la crisi profonda in cui stava precipitando la vita in città...”<sup>9</sup>.

La ‘piazza’ come microcosmo ritrovato è forse oggi una possibile rivincita dell’urbano sullo sradicamento totale, del corporeo sull’immateriale, della relazione sulla connessione, del principio sulla regola, della misura sulla norma. Sicuramente la piazza della stazione, nell’immaginario collettivo, ha incarnato nel tempo tutte queste dialetticità.

#### **Da – A: emozionarsi ‘camminando’<sup>10</sup>**

Con il ritorno della ‘piazza’ come ritrovata ‘spazialità contemporanea’, un secondo ‘microcosmo’ sembra oggi emergere a pieno titolo come fonte di ‘nuova urbanità’: la ‘strada’. Le città “...diventano vive per le strade, le stesse strade su cui si cammina da centinaia di anni”.<sup>11</sup>

Non solo le strade comprese nell’idea progressista e ‘moderna’ legata all’ebbrezza della velocità e dell’espansione, e nemmeno le strade

esclusivamente proiettate nella virtualità immateriale del ‘network’ globalizzante. Piuttosto le strade nuovamente pensate come ‘corridoi’ urbani, nella loro ‘scala ridotta’ di spazio della comunicazione sociale e della rappresentazione dei valori ‘civili’, specchi esterni di una internità a volte nascosta, che “a tratti sparisce ma che continua ad incantarci”<sup>12</sup>: sono le strade che già Bruno Fortier vent’anni fa aveva riconosciuto in quello spazio pubblico ‘diverso’, che dilata le percorrenze fino in fondo ai cortili, nei giardini interni delle case, negli interstizi urbani in apparenza abbandonati, sotto i viadotti dimenticati, nei parcheggi abusivi e in tutti quegli spazi spontanei che alla fine del XX secolo andavano a formare, secondo lui, una terza ‘città’, la città della ‘contaminazione’, di cui la modernità aveva voluto a tutti i costi liberarsi e che invece allora si prestava a divenire preludio di quel ‘terzo paesaggio’ che solo quindici anni più tardi Gilles Clement avrebbe presentato al mondo intero come Manifesto di un conclamato ritorno alla natura<sup>13</sup>. Apparentemente, fare riemergere quei territori dell’oblio che per molto tempo sembravano essere stati tagliati fuori dalla nostra memoria e tornare a farli vivere restituendo loro un volto nuovo, era sembrato in un primo momento un’operazione possibile, forse anche facile per certi versi.

Un nuovo orizzonte si era aperto, e con esso la consapevolezza che anche gli spazi pubblici più fragili e dimenticati avrebbero paradossalmente potuto accogliere ancora una volta il ruolo ambizioso di luogo dell’incontro, della comunicazione sociale, della condivisione soprattutto. Ecco, il nuovo paradigma che si stava prospettando all’orizzonte del terzo millennio non sarebbe stato più quello della ‘connessione tecnica’. Il nuovo paradigma sarebbe stato invece quello della ‘condivisione’, unica in grado di radicare nuovamente al suolo, anche solo temporaneamente, gli spazi invisibili della ‘comunicazione globale’.

In realtà le differenti formule adottate sino ad ora in questo senso (dalle co-ways alle social street sino a tutti i differenti modelli di ‘tactical urbanism’ legati al riciclo e riuso temporaneo dell’esistente urbano) non hanno avuto un effetto così forte da potere dettare ‘strategie’ innovative, ancorché ‘fragili’, per la costruzione di un nuovo vocabolario sul disegno urbano. “...Ciò che intendiamo per lo più a dimenticare”, citando nuovamente Harvey “... è il ruolo decisivo svolto dai sentimenti che provengono dalla strada e crescono intorno a noi: l’inevitabile senso di perdita provocato dalle demolizioni, ciò che accade quando interi quartieri... vengono ridisegnati

ex novo, o quando grandi agglomerazioni spuntano apparentemente dal nulla”.

“Il punto è”, scrive Luca Molinari nella prefazione al catalogo sulle 416 ‘Città fantasma’ che Velasco Vitali<sup>14</sup> ha esposto lo scorso anno in Triennale, “...che noi sappiamo pochissimo di un mondo cresciuto troppo in fretta e in maniera eccessivamente frantumata per essere conosciuto. In una dimensione in cui sembra che con la rete abbiamo il controllo di ogni elemento, ci troviamo ad essere, invece, come quei viaggiatori che tra il XVI e il XIX secolo andarono alla scoperta di mondi ignoti e riportarono nella vecchia Europa immagini e storie impensabili. Il Sublime nasce anche da questa dimensione e dalla sensazione che il mondo conosciuto stesse diventando troppo grande per noi. Oggi ci troviamo a vivere esperienze simili nel riscoprire tutti quei manufatti e quelle trasformazioni che ci riempiono di stupore e di paura, e cerchiamo insieme strumenti per registrare quanto scopriamo perché torni nella nostra vita e diventi conoscenza condivisa”. Tuttavia alcuni esempi sono stati importanti in questo senso, non tanto per le soluzioni proposte, quanto perché sono riusciti a dichiarare ad alta voce che le condizioni sono nuovamente cambiate, che la città sta invertendo il senso di marcia, che i pesi insediativi stanno ancora una volta mutando, che il ‘passaggio’ a nuovi paradigmi è ormai una realtà certa e che d’ora in poi anche gli architetti devono prepararsi a cambiare il passo, magari ritornando a ‘camminare’ con ‘emozione’<sup>15</sup>.

### **“Ampio, luminosissimo, tre locali più servizi, Casello ferroviario vendesi”<sup>16</sup>**

Il terzo ‘microcosmo’ di cui si vuole trattare è il ‘casello ferroviario’, una piccola ‘casa’ la cui radice etimologica è tutta contenuta in quell’ibrido vezzeggiativo (casello) in cui si sono giocati i destini di migliaia di italiani e la cui esistenza fu segnata, come ci ha insegnato Pietro Germi nel 1956, proprio dal fatto di vivere a ridosso della stazione, in concomitanza dei binari della ferrovia.

*I caselli, secondo la comune interpretazione, erano dei piccoli “...immobili quasi sempre adiacenti alla linea ferroviaria che le Ferrovie dello stato davano in affitto... ai loro dipendenti... Negli anni 60’ e 70’ erano tante le famiglie di ferrovieri, locali e non, che li abitavano. Gente onesta che faceva il proprio lavoro e che stava in quelle strutture con “un titolo”. Stavano lì pagando un regolare affitto e svolgendo le loro funzioni di ferrovieri”<sup>17</sup>.*

I caselli erano davvero dei piccoli ‘microcosmi’ di urbanità. Essi garantivano a chi vi abitava non solo il privilegio della ‘casa per la famiglia’, ma anche quello delle strutture del dopo-lavoro, delle serate al caffè della stazione con gli amici, delle colonie estive per i bambini... La dimensione ‘condivisa’ della vita di chi vi abitava è stata scena di innumerevoli scritti, scene teatrali, film, romanzi d’autore. Eppure quando Germi, sull’onda di un neorealismo anche un po’ moralista, gira il film ‘Il ferroviere’, la ferrovia, persino il viaggiare in treno, era già considerato da poveretti... il boom economico era già alle porte... in quegli anni sembrava che il futuro fosse tutto degli aerei e delle automobili”. E così piano piano le cose sono cambiate: “...l’assetto organizzativo delle Ferrovie dello Stato cominciò a mutare e tante famiglie che allora abitavano in affitto nei caselli cominciarono ad abbandonarli con il sogno di comprare una propria casa più dignitosa e meno fatiscente. Così i caselli ferroviari vennero abbandonati in massa ovunque...”<sup>18</sup>.

Oggi a Milano sono tantissimi i caselli caduti nell’oblio (daziari e ferroviari). Per alcuni di essi è già stato pensato un futuro possibile, ancorché debole, ma strettamente connesso a quelle forme di ‘creatività produttiva’ che sembra aprire ancora una volta uno spiraglio alle nuove generazioni; altri sono ancora in disuso, alberghi temporanei per i ‘senza fissa dimora’, rovine a cielo aperto pronte a divenire le nuove ‘archeologie del futuro’, spazi dell’abbandono capaci di restituire romantiche visioni da terzo paesaggio.

Diverse le trame che ognuno di essi ha intessuto con la storia delle proprie città nel passato, comune probabilmente il loro futuro, con tutte le sue incertezze.

### **‘Proposte aperte’**

La ‘Strada di San Giovanni’<sup>19</sup> segnava per Calvino non solo la relazione fisica tra il mondo dell’autore e quello di suo padre, ma la grande distanza tra due entità allora note e riconoscibili: la campagna, radicata nei solchi profondi delle rughe di quel padre che ancora vi abitava e che non avrebbe mai lasciato la sua casa, e la città, utopia ricorrente nella mente di tutti quei giovani che, come Calvino stesso, a un certo punto della loro vita avevano immaginato di andarsene dal territorio natale, mimetizzando nel sogno metropolitano una serie di desideri e di obiettivi che avrebbero potuto cambiare in un attimo il profilo della propria esistenza. La ‘strada

di San Giovanni' ha identificato molti percorsi nel nostro paese, alcuni dei quali hanno già cambiato da tempo i loro connotati, altri stanno pensando di mutare ulteriormente il loro destino, e con essi tutti i 'microcosmi' che ne hanno caratterizzato, nel tempo, la loro utilità: la stazione, lo scalo, la piazza, la strada ferrata, i caselli. La presa di coscienza dell'attuale stato di sottoutilizzo di questi manufatti comporta oggi una ulteriore riflessione sulle potenzialità e opportunità che ancora offrono in relazione alle nuove necessità culturali e fisiche dei contesti d'appartenenza, sulle loro potenzialità latenti, sui loro ruoli futuri.

Ricomponendo tuttavia i tasselli degli infiniti 'microcosmi' abbandonati che popolano oggi i nostri paesaggi metropolitani, i luoghi sembrano riconnettersi in un percorso 'multiplo', di ferro, di terra e d'acqua, forzando l'immobile osservatore a relativizzare la propria posizione nello spazio e nel tempo, sull'onda di uno sguardo che tramuta il percorso fisico in una moltitudine di itinerari mentali, in cui le densificazioni del tessuto insediativo possono trovare in successione nuove aggregazioni che li unificano secondo inedite consonanze. Ne nascono nuove categorie, ognuna delle quali riunisce più spazi e più tempi, i cui legami spesso si intrecciano in simboliche rappresentazioni di una possibile riorganizzazione dell'ambiente, a partire dal 'basso', dai luoghi puntuali più che dalle grandi figure unificatrici, verso una 'progettazione aperta'<sup>20</sup>, capace di attribuire ogni volta valori nuovi, innescati da quel legame profondo tra manufatto spaziale e soggettività, in cui alcuni hanno ravvisato l'essenza stessa del concetto di urbanità.

Questo lo sforzo delineato nelle innumerevoli proposte, progetti e idee che si sono sovrapposte nel tempo ai tanti suoli della storia, dagli strati più profondi e resistenti della campagna agricola, sino al nucleo pulsante del cuore delle città, dove i tracciati si incontrano, si osservano, si abbracciano seguendo tracce più tortuose, come spesso avviene in prossimità delle stazioni. Si tratta per lo più di proposte 'aperte', di intenzioni non risolte, di disegni interrotti, di sguardi solo accennati, la cui poliedricità tuttavia sembra suggerire ancora accostamenti inediti, scaturiti non già dall'essenzialità degli oggetti coinvolti, quanto dal filtro operato dalla mente di chi li ha osservati, riletti, interpretati... a volte solo ricordati.

#### Note

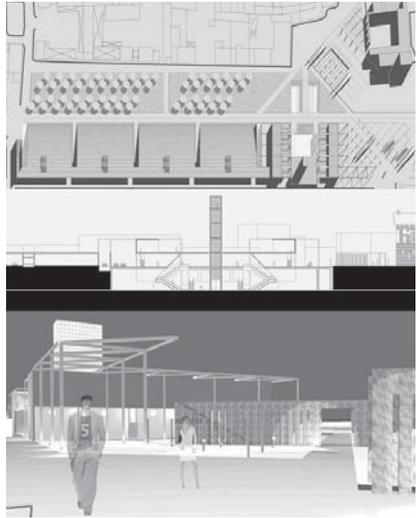
1. Lefebvre H., *Diritto alla città*, 1966.
2. Mattelart A., *L'invenzione della comunicazione. Le vie delle idee*, Il Saggiatore, Milano, 1998 (1ª edizione Parigi 1994), p.98.
3. Bucci F., *Gli spazi della mobilitazione totale*, in: Guya Bertelli, Elena Lingeri: *Alle soglie del terzo millennio*, Abitare Segesta, 1999.
4. Mattelart A., *ibidem*, p. 97.
5. Magris C., *Microcosmi*, Garzanti, Milano, 1997.
6. Miller J. H., *The critica s host*, in AA.VV., *Deconstruction and criticism*, New York, 1979.
7. Barthes R., *Le Neutre*, Collège de France, 1978.
8. Lefebvre H., *Diritto alla città*, op.cit..
9. Harvey D., *Città ribelli*, Il Saggiatore, Milano 2013 (in originale: *Rebel Cities*, New Left Books, 2012), p. 10.
10. Harvey D., *ibidem* p. 11.
11. Ratti C., *Architettura Open Source – Verso una progettazione aperta*, Einaudi, Torino, 2014, p. 18.
12. Fortier B., *Amate città*, Milano, 1995, p. 7.
13. Clement G., *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005.
14. Molinari L., *In search of a lost utopia. La città fantasma di Velasco Vitali*, in: *Foresta rossa* (a cura di L. Molinari, Skira, Milano 2013, Catalogo della Mostra *416 città fantasma nel mondo*, Triennale di Milano, luglio-settembre 2013, p. 17.
15. Gubler J., *Motion, émotions – Architettura, movimento e percezione*, Christian Marinotti Edizioni, Milano, 2014.
16. Folda F., *La vergogna dei dazi abbandonati, Dal Sempione a Porta Nuova viaggio nel degrado nei 50 ex caselli milanesi lasciati morire dal 1973*, Corriere della sera, Milano, 19 settembre 1998.
17. Italia-Caselli ferroviari, in: <https://www.flickr.com>.
18. Folda F., Corriere della sera, *ibidem*.
19. Calvino I., *La strada di San Giovanni*, Mondadori, Milano, 2000.
20. Ratti C., *Architettura Open Source, ibidem*, Torino, 2014.

#### Immagini

\* Velasco Vitali, Nuttalburg, 2012, matita e inchiostro su carta, Triennale di Milano, luglio-settembre 2013, pubblicato in: *Foresta Rossa, 416 città fantasma nel mondo* (a cura di L. Molinari), Skira, 2013.

1./2. Proposta per la riqualificazione della stazione di Abbiategrasso, Concorso Internazionale, 1° premio; Gruppo di Progettazione: Guya Bertelli, P. Pucci, F. Jappelli, E. Pasini, E. Moschini  
Nelle immagini: Vista sulla vecchia stazione, masterplan generale, sezione longitudinale e vista della nuova piazza, sezioni e vedute prospettiche.

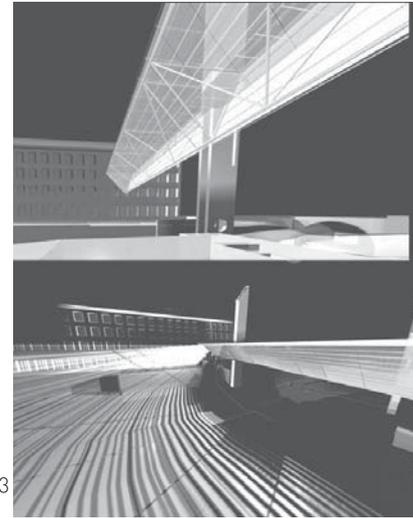
3./4./5./6. Guya Bertelli, Progetto per il nuovo 'Il Ponte delle signore' a Biella, Concorso ad inviti, 1° Premio. Nelle immagini: viste prospettiche, piante, sezioni e schemi di dettaglio.



1



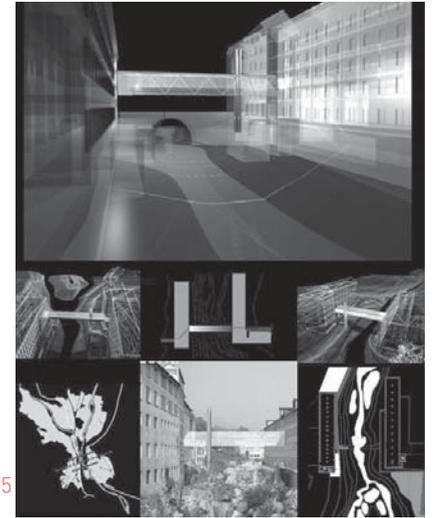
2



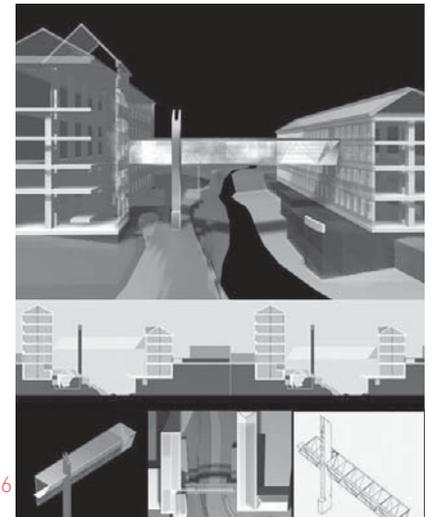
3



4



5



6

## SEGNI DEBOLI, TRACCE PERMANENTI

Juan Carlos Dall'Asta  
Gutiérrez  
→PoliMI



Alice Olivetto, Segni deboli\_Tracce permanenti

Il termine *traccia* rimanda ai concetti di *indizio*<sup>1</sup>, segno di riconoscimento, e di *indice*, con quest'ultimo s'intende il segno di un rapporto temporale, fondato sulla connessione intrinseca tra passato, presente e futuro. Le tracce sono segni silenziosi iscritti nel vasto paesaggio, elementi fondanti della forma che permangono sul tessuto urbano, o timidamente emergenti da paesaggi antropizzati, resistendo alle modifiche che hanno segnato silenziosamente lo scorrere del tempo.

La funzione della traccia è quella di evocare qualcosa di assente, come tale ha valore di frammento, rappresentazione parziale di un qualcosa che rimanda ad un'unità. Le tracce raccontano sempre storie diverse, circostanze storiche diverse, ma esprimono sempre il senso della collettività.

La traduzione simbolica della traccia concerne il dialogo uomo-natura e quindi segna il passaggio tra *phýsis* (natura) e *téchne* (cultura)<sup>2</sup>: tra il suolo nudo e il suolo artificiale.

Il suolo è un passaggio, su di esso vengono tracciati continuamente nuovi segni e si produce un'azione modificativa lenta e profonda. Il suolo è materia stratificata e "territorio profondamente scritto, segnato dalle

molteplici vicende che lo hanno deformato, solcato, attraversato”<sup>3</sup>. Per svelare la complessità del suolo, fatta di costruzioni, demolizioni e ricostruzioni, conflitti e resistenze abbiamo bisogno di uno “sguardo stratigrafico”, il quale ricostituisce gli elementi significativi del progetto architettonico, scorgendo nelle forme del paesaggio costruito, differenti processi di trasformazione in cui il concetto di “memoria” riveste un ruolo fondamentale.

Lo sguardo stratigrafico è in grado di individuare la persistenza di tracce soggiacenti ai diversi strati, finalizzate ad una azione identificativa di matrici formali atualizzabili per liberare le potenzialità del mutamento qualitativo indotto dell'intervento progettuale sull'esistente.

Conforme alla rilevazione di tali aspetti si delinea l'approccio morfologico che osserva le implicazioni trasformative dell'intervento per comprendere, con uno sguardo sulla modificabilità, il paesaggio nella sua modificazione strutturale, andando alla scoperta di movimenti profondamente inscritti nelle tracce della loro struttura profonda o di movimenti dispersi nell'accelerazione dei fenomeni in corso.

Lo sguardo stratigrafico, per tanto, è coinvolto nell'interpretazione dei processi di formazione, deformazione, e trasformazione dei paesaggi in mutamento. Lo scenario è interpretato quale *campo di rovine*, risultato di un complesso procedimento di composizione, disposizione e stratificazione dei componenti, nel quale il disegno diviene collante tra progetto del nuovo e preesistenza; d'altro lato viene evocata, in quanto composta da immagini riecheggianti i luoghi, una memoria collettiva sedimentata.

La complessa stratigrafia del paesaggio contemporaneo mostra simultaneamente l'inizio e la fine, la prosecuzione e la conclusione, la continuità e la frammentazione di paesaggi in cui si atualizzano tracce soggiacenti ai diversi strati, trasformazioni che si rivelano con il risultato di discontinui processi di costruzione/distruzione degli assetti residuali.

L'attuale configurazione territoriale, diventa scenario della stratificazione e condensazione delle forme che rappresentano frammenti della storia.

La costituzione di paesaggi, deve confrontarsi, oggi, con l'accelerazione dei ritmi di vita e della comunicazione globale con conseguente aumento di flussi umani migratori, e si interroga sulla propria capacità di rispondere all'ordine di grandezza e complessità contemporaneo. Gli assetti territoriali quindi, non devono più rispondere esclusivamente ad una popolazione radicata, ma geograficamente ricollocata ed in movimento,

ed i suoi caratteri sono ricompresi nell'idea di cittadinanza universale. Ne consegue la perdita d'identità in un intreccio di insediamenti senza autonomia di senso né distinzione interna, nel segno del globale e dell'uniformazione.

L'aspetto fisico dei paesaggi fragili quindi è la rappresentazione della dialettica tra permanenza e mutamento, tra memoria e mutazione.

L'interpretazione dei luoghi consente di identificare le differenti fasi occupazionali di uno spazio e attraverso il concetto stesso di *strato* indica un'evoluzione temporale anche di eventi assai discordanti su un medesimo segno. L'intento per tanto è di osservare il paesaggio nell'interpretazione dei segni e dei tracciati in cui si possa integrare la geografia ad uno sguardo stratigrafico o archeologico: la prima fornisce l'identità esterna di cui l'insediamento è l'espressione umana codificata, mentre il secondo indica il processo involutivo o evolutivo per strati, che producono una reale traccia materiale visibile e ripercorribile della memoria del luogo.

Grazie alla lettura simultanea per strati sovrapposti di un “paesaggio scritto” come un testo, diventa possibile verificare quali elementi si mantengono nel cambio di occupazione, quali direttrici vengono riutilizzate nel mutamento tra percorsi, che tipo di trasformazione avviene su uno stesso spazio aperto per passare da un recinto ad uno spazio aperto, quali tracciati mutano forma, senso e uso, ma soprattutto diventa possibile verificare cosa sopravvive al radicale mutamento. Il tracciato non è solo ciò che è, ma anche ciò che non è più.

La stratificazione evidenzia la successione temporale e la sovrapposizione alterna di segni differenti, proiettando nel paesaggio caratteristiche derivate dalla lettura delle forme naturali. In termini di variazioni, concatenazioni, sovrapposizioni, il territorio dell'architettura è un territorio dissodato da tempi remoti, percorso da una fitta rete di sentieri che si incrociano tra di loro. Se consideriamo il fenomeno strutturante dei paesaggi come fatto geografico, i luoghi non vanno intesi come aree geograficamente definite o come sfondi passivi sui quali vanno in scena le vicende della nostra esistenza, ma come insieme di segni stratificati e diversificati nel tempo e nello spazio.

La sequenza stratigrafica mostra l'inizio e la fine, la prosecuzione e la conclusione, la continuità e la discontinuità, la frammentazione, la cancellazione ma soprattutto la rivelazione di tracce primitive profonde, *materia indecomponibile*.

Sovente, nella pianificazione ambientale e urbana, il segno della memoria nel territorio secolarizzato è talmente fragile da diventare un riferimento silenzioso, o troppo labile per essere riconosciuto. La memoria, invece, è materialmente ricostituita nella sua matrice geometrica, organicamente ancorata a un centro e fissata da una maglia fisicamente visibile e calpestabile.

Il lavoro dell'architetto non è solo un'opera di bilanciamento e di equilibrio che consiste nel dare un'espressione materiale all'ordine o nel celebrare le proporzioni, ma è anche quello di risvegliare, riscoprire le tracce sepolte nel territorio, le diverse scritte e letture del suolo, abbandonando l'idea di costruzione come occupazione e rivendicando un legame dell'architettura con le discipline geografiche. La progettazione, allora, si manifesta come gesto consapevole e non provvisorio, rispettoso di un'organizzazione millenaria e multiforme, antico e contemporaneo allo stesso tempo.

Il segno-significato che ne riemerge è un luogo responsabile e presente alla propria memoria, come solo l'architettura realmente contemporanea è in grado di dimostrare quando riesce a sopravvivere al proprio tempo.

Nello scenario attuale i materiali si mescolano e si confondono e quindi la definizione dello spazio aperto non può prescindere dall'architettura così come l'infrastruttura presuppone un nuovo modo di abitare gli spazi contemporanei.

I tracciati infrastrutturali prima dell'avvento dell'automobile, erano fortemente caratterizzati dal paesaggio di appartenenza e costituivano un forte elemento identificativo dei luoghi. Nel periodo di espansione e modernizzazione, le infrastrutture hanno rappresentato lo strumento attraverso cui supportare l'espansione delle città e abbattere i confini tra la città e il paesaggio.

La situazione odierna dal punto di vista delle infrastrutture mostra un processo inverso: ovvero un processo di stallo o di implosione, come se si fosse arrivati ad un punto di saturazione. Quello che si tenta di apportare è la naturalizzazione dell'elemento infrastrutturale: siamo passati dalla velocità, dall'automobile, alla lentezza, alla bicicletta.

Siamo in un'epoca in cui i confini, in termini di spazi aperti, si sono liquefatti, non ci sono più le condizioni per fare una distinzione fra ciò che è aperto e ciò che non lo è.

Le architetture vengono concepite come infrastrutture, nel senso che possono riattivare la comunicazione interrotta fra il nuovo e l'esistente o

il preesistente, tra passato e futuro, ovvero possono mettere le basi per operare una rigenerazione di tutto l'intorno: architetture non come processi autonomi, ma come dispositivi relazionali con l'ambiente circostante: «il rapporto che la città ha con la sua antropogeografia e la sua storia in quanto confronto tra paesaggi dialoganti, tra esistente e modificazione necessaria»<sup>4</sup>.

L'architettura contemporanea è una pratica pluridisciplinare proprio perché non può rimanere chiusa entro i confini della sua specificità, ma deve allargarsi al dialogo con discipline affini. Architettura come assemblaggio di pezzi, ciascuno autonomo, che si danno funzioni diverse, che si assemblano con materiali diversi per cui nell'accostamento si generano degli spazi interni. L'architettura che ne esce è un quadro di parti che si stratifica e si monta attraverso elementi costruendo una figura reversibile a cui si possono togliere pezzi senza compromettere il senso e l'unitarietà, il significato dietro l'altro dell'oggetto. Anche la singola parte diventa un luogo sensibile di quello che è un rapporto più complesso che si misura non più con il centro storico di appartenenza, ma con tutta l'intelaiatura infrastrutturale e naturale del contesto. L'architettura si dissolve e non si capisce più quale è la differenza tra architettura, spazio aperto, luogo pubblico, luogo privato. Non c'è più differenza nella definizione dello spazio aperto rispetto all'architettura.

Un'opera architettonica può essere trattata come un'infrastruttura così come l'infrastruttura può diventare, a sua volta, un manufatto architettonico.

Il tracciato è il luogo delle architetture che vi si affacciano: elemento ordinatore del territorio; "tracciare" non è solo un'operazione tecnica perché l'infrastruttura non è solo spazio per la mobilità, ma da sempre è spazio pubblico di servizio, luogo collettivo, spazio regolatore del tessuto urbano, elemento ordinatore morfogenetico, o anche spazio di relazione. La strada per esempio può essere considerata come un manufatto architettonico da forgiare nella forma per adattarla di volta in volta alla planimetria della zona su cui interviene, o in funzione del tipo di traffico che la attraverserà, in funzione di tecnologie dell'ingegneria civile. I tracciati, in quanto manufatto architettonico, segue e rispetta la planimetria del territorio su cui interviene; il progetto infrastrutturale inteso come strumento di riqualificazione di un paesaggio degradato porta a concepire la strada come un manufatto permeabile ai flussi del paesaggio.

La strada è uno spazio pubblico in cui si esprimono valori simbolici comuni e si esercita un potere collettivo: «sulle strade si sono manifestate e incrociate nuove esperienze dell'abitare, perché infine esse hanno assunto nuovi ruoli all'interno di formazioni territoriali emergenti, diventando spesso struttura rilevante di nuovi e in gran parte ancora inesplorati sistemi insediativi»<sup>5</sup>.

La domanda di paesaggio che si avverte nella società contemporanea riflette il bisogno di riprendere il contatto con i luoghi e di abitare la strada, riscoprendone i valori identitari (naturali e culturali), rispettandone e valorizzandone le diversità.

Il significato e i valori del paesaggio definiscono il presente: «la futura megalopoli, identica al territorio, conterrà una quantità di spazi non urbani, che verranno chiamati natura»<sup>6</sup>.

Facendo riferimento alla relazione tra paesaggio e infrastruttura, «intese non solo come servizi tecnici ma anche come grandi complessi pubblici interconnessi e articolati e la loro relazione strutturante con l'antropogeografia specifica»<sup>7</sup>, si vuole prendere in esame la ferrovia della Valmorea, quale elemento di grande interesse per la storia dello sviluppo economico e sociale del territorio della Valle Olona in provincia di Varese. Essa assume il ruolo di collegamento internazionale che avrebbe congiunto il nord Europa con il porto merci di Genova; nel ventesimo secolo la ferrovia era considerata il mezzo ideale per il trasporto delle merci, in quanto garantiva maggior sicurezza e velocità nello spostamento. Il tracciato, la cui idea si sviluppò già alla fine dell'Ottocento, si proponeva come un corridoio che avrebbe consentito di redistribuire il traffico delle materie prime e dei manufatti, risparmiando tempo nel trasporto, rendere più competitiva l'economia del territorio varesotto e, inoltre, migliorare l'impatto ambientale degli spostamenti, riconvertendo il trasporto su gomma a quello su ferro. Il triangolo Milano – Como – Varese era uno dei territori più ricchi della regione; lungo i corsi d'acqua nacquero grandi stabilimenti tessili, da cui l'economia della zona trasse un enorme beneficio e gli industriali videro nel trasporto ferroviario il mezzo per aprire la prospettiva di nuovi mercati. Nel 1926 le Ferrovie Nord di Milano avviarono la realizzazione della ferrovia internazionale: la Castellanza – Mendrisio, che avrebbe attraversato il valico di Santa Margherita. Nonostante il grande interesse dei privati e della popolazione locale, il manufatto non ebbe il successo previsto e sperato, le vicende dei conflitti bellici non furono

d'aiuto: incursioni aeree e bombardamenti si susseguirono con effetti devastanti; la linea venne, dunque, abbandonata dopo pochi decenni di servizio, per essere riscoperta solamente negli ultimi anni con fini turistici. La linea fu parzialmente ripristinata durante gli anni '90 del Novecento, grazie ai progetti di recupero a scopo turistico che furono molteplici e interessanti. Da quel momento, la ferrovia internazionale attraversa un periodo di continua rigenerazione che vede la riapertura progressiva delle vecchie tratte dell'intero segno di ferro; sempre più associazioni turistiche ritrovano nel cosiddetto "treno senza frontiera"<sup>8</sup> un valore riscoperto al punto di promuovere e sponsorizzare oltre che la riattivazione del vecchio tracciato, anche la nascita di un nuovo collegamento italo-svizzero che si costruirà a pochi chilometri dalla vecchia strada di ferro: la Arcise – Stabio (che consentirà il collegamento diretto tra Lugano, Varese e l'aeroporto internazionale di Malpensa). In questo spirito propositivo si inserisce l'idea del recupero del vecchio tracciato, recupero che va inteso, non soltanto in relazione a quella che è la memoria storica della valle, ma anche nella consapevolezza della sua essenza di infrastruttura, disvelando i suoi valori estetici, economici e di utilità sociale. Il treno che transitava lungo la valle è stato un mezzo fondamentale, in grado di mettere in comunicazione aree sollecitate e interessate da una sempre più crescente industrializzazione; possiamo, ancora oggi, ritrovare nel territorio attraversato dalla strada 'ferrata' alcuni elementi, rese ormai frammenti dello scorrere del tempo, che testimoniano la presenza della ferrovia nella valle: piccole stazioni, serbatoi d'acqua, ponti, gallerie fatiscenti e tracce di binari di cui la natura ormai si è impossessata. Ripristinare un tracciato ferroviario rappresenta, per un territorio come quello della Valle Olona, l'opportunità per incrementare la conoscenza del patrimonio storico, artistico e industriale del territorio di cui è ricco tutto il solco vallivo, ad esempio, il borgo medioevale di Castiglione Olona, il monastero di Torba o il castrum di Castelserpio di cui sono presenti tuttora le rovine. La scelta di ripristinare la linea ferroviaria soltanto dal punto di vista turistico però appare alquanto limitativa, in quanto il tracciato collega direttamente, in pochi chilometri, l'Italia alla Svizzera; in questo senso, con l'avvento di EXPO 2015 a Milano, si viene a sviluppare un progetto transfrontaliero atto ad investire sulle città di Lugano e Milano e al dialogo tra esse, e che vede la costruzione di un nuovo asse di collegamento che si allungherà nella valle Olona fino a Varese. Il progetto viene visto come l'occasione

per trasformare una strategia territoriale in una sequenza di interventi sul paesaggio, basato su esigenze ed opportunità locali, valorizzati dalla visione strategica di cui fanno parte. Un progetto di ampio respiro che coinvolge Milano, arrivando fino a Lugano, lungo la valle Olona; in secondo luogo collega nello specifico Castellanza a Mendrisio due città sedi di importanti università a livello nazionale. Rispristinare la linea ferroviaria con treni elettrici consente di mettere in comunicazione i poli di interesse culturale nel minor tempo possibile, traendo un potenziale flusso pendolare di studenti e conseguentemente una scambio culturale notevole facendo diventare la valle un centro di investimento culturale e luogo pulsante, giovane e vitale. Restituendo a questa valle una nuova valenza, ovvero diventerebbe culla della cultura, centro all'avanguardia, artistico e sperimentale.

Si vuole attribuire, in questo senso, alla traccia il valore di materia indecomponibile, capace di svelare, nel suo sguardo stratigrafico, la memoria del luogo quale elemento di ricostruzione critica, ricostruzione nel senso di «costruire, cioè dell'offrire possibilità e relazioni altre tra nuovo ed esistente con la sua storia»<sup>9</sup>. Come afferma Gregotti la storia è un continuo processo di presa di possesso e invenzione di figura e modificazione della natura in maniera tale da trasformarla in un paesaggio riconoscibile, all'interno del quale la traccia diventa elemento chiave, capace di innescare il processo di modificazione.

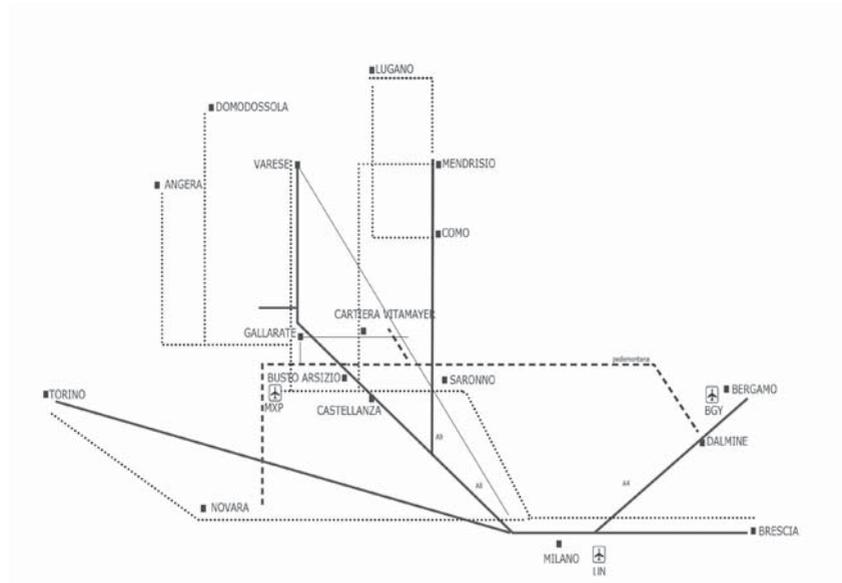
#### Note

1. Zanni F., *Tracce, condizioni relazionali del progetto urbano*, in Zanni F., *Scritti di architettura*, [a cura di] M. Tadi, Milano, 1998.
2. Bertelli G., *Segni, tracce, suoli*, in Bertelli G., *Frammenti*, Libreria Clup Soc. Coop., Segrate (MI), 2005.
3. Bertelli G., *ibidem*.
4. Gregotti V., *Incertezze e simulazioni*, Skira, Milano, 2012, pag. 32.
5. Lanzani A., *Le strade nella prospettiva della geografia delle sedi del paesaggio*, in Moretti A., [a cura di], *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli, Milano, 1996, pag. 257.
6. Corboz A., *Verso la città-territorio* (1990), in *Ordine sparso*, Franco Angeli, Milano, 2007, pag. 218.
7. Gregotti V., *Paesaggi*, in *Il sublime al tempo del contemporaneo*, Einaudi, 2013.
8. Cazzola G., Baroni M., *La ferrovia della Valmorea*, Regione Lombardia. Infrastruttura e mobilità, 2009.
9. Gregotti V., *Paesaggi*, in *Il sublime al tempo del contemporaneo*, Einaudi, 2013.

#### Immagini

- 1./2. Tracciati/Diagrammi, Alice Olivetto  
3./4./5. Segni deboli\_tracce permanenti. Foto di Alice Olivetto

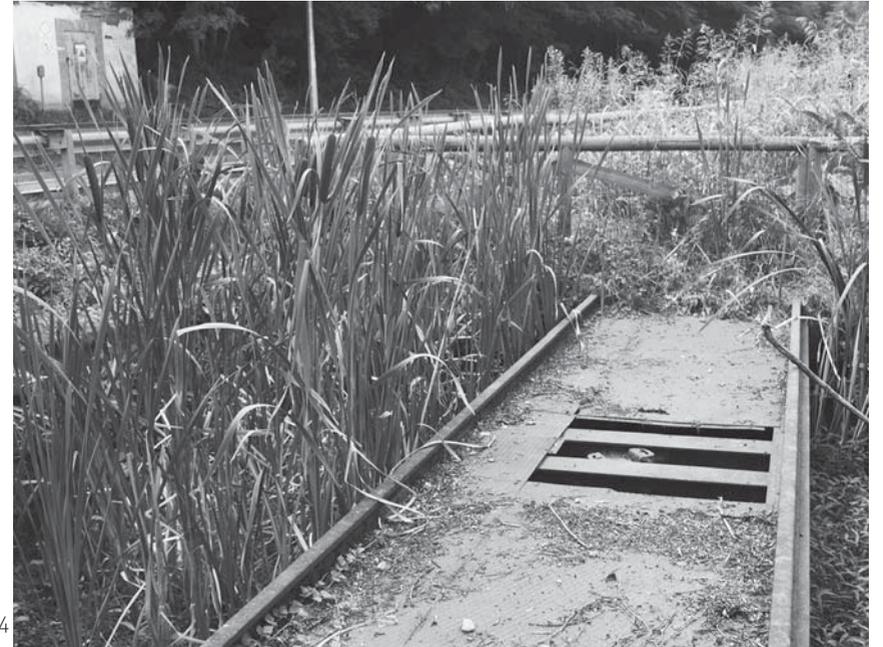




2



3



4



5

## RIPARTENDO DAI BORGHI: LA GEOGRAFIA MINORE DELL'ITALIA FUTURA

Gennaro Postiglione  
→PoliMI



*still frame - riprese video seminario itinerante Pescara - L'Aquila, 2013*

Il territorio italiano ha tra le sue peculiarità quella di essere costellato da un numero altissimo di piccoli borghi che da molti anni si stanno lentamente ma inesorabilmente spopolando. Ciò comporta il continuo abbandono di questi luoghi con la conseguente perdita di territori e paesaggi straordinari che hanno rappresentato per secoli risorse rilevanti per il nostro Paese sia dal punto di vista culturale che produttivo. Le direzioni prese dallo sviluppo socio-economico dell'Italia post-bellica hanno di fatto incentivato in modo rilevante un esodo continuo e incessante verso le grandi città, determinando quel fenomeno di elevato inurbamento che ha disegnato la forma della città moderna e dei suoi territori. Forse il più lucido affresco di queste trasformazioni non solo sociali ma anche fisiche e politiche è stato fatto negli anni da Pier Paolo Pasolini, con le sue pagine dedicate a descrivere la trasformazione, forzata e imposta da una classe dirigente borghese, della civiltà agricola in sotto-proletariato urbano, fermandosi ad analizzare con attenzione e precisione archeologica tutte le ricadute sui comportamenti e sulle forme dell'abitare. La periferia era il suo terreno preferito di indagine proprio per la sua capacità di manifestare in maniera palese i conflitti e le contraddizioni di un inurbamento che non si muoveva

parallelamente ad una promozione degli individui quanto piuttosto ad un loro impoverimento culturale e materiale. Indimenticabile in questo senso è la sua ultima opera pubblicata postuma *Scritti corsari* (Pasolini 1975) che raccoglie gli scritti di Pasolini pubblicati prevalentemente sul "Corriere della Sera" tra il 1973 e il 1975.

L'onda lunga del fenomeno descritto da Pasolini negli anni Sessanta e Settanta ha provocato, come ulteriore deterioro effetto collaterale, la scomparsa di gran parte della forma dei territori da cui la nuova classe sociale proveniva: scomparsa dei luoghi dell'abitare ma anche trasformazione dei paesaggi ad esso connessi. Situazione aggravata dalla mancanza di investimenti centrali, in termini di infrastrutture e servizi, nelle aree minori e nei piccoli centri rendendone di fatto impossibile la sopravvivenza che, nei casi ancora non del tutto dismessi, si è trasformata in una sorta di resistenza passiva e silenziosa.

L'urgenza che si pone oggi di conservare e tramandare alle future generazioni questo immenso patrimonio culturale e ambientale, in larga parte sconosciuto ai più, è dovuta al riconoscimento che questo patrimonio ha avuto e ha ancora nella costruzione e mantenimento di identità locali. Come chiaramente evidenziato nella proposta di ricerca Re-Act<sup>1</sup>:

*In a context characterized by the progressive distortion of the historical environment, the globalization of economies, customs, knowledge and social composition, as well as the cultural impoverishment, an active and effective protection of cultural heritage is needed. If "global networks have diminished the importance of place and traditions, ruptured boundaries and created hybrid, in-between spaces" (Graham, Howard 2008), it is necessary to reweave connections between people and places; this should be done developing new models based on the involvement of local communities (including settled and new inhabitants), and aimed at fostering cultural and economical advancements. Heritage is the framework in which it is possible to develop a process aimed at raising the awareness for the importance of preservation of memories and their places, qualifying the cultural materiality in which identities are embedded and promoting a more comprehensive idea of active citizenship contrasting the processes of social deterioration (Re-Act, 2013).*

L'Italia minore, infatti, seppure nascosta o poco nota, rappresenta al meglio il dipanarsi di quella storia millenaria del paese che ha lasciato i suoi segni indelebili soprattutto in questi luoghi rimasti emarginati dallo sviluppo imposto dalla modernità nell'ultimo secolo. Proprio per questo motivo, occorre quindi pensare a delle strategie che consentano di fornire nuove prospettive e nuove speranze a questi luoghi della storia e a coloro che vi vivono, consapevoli che si tratta di un patrimonio condiviso di cui tutto il paese si nutre e senza il quale l'Italia perderebbe le radici della propria singolarità.

A seguito di una sempre più diffusa consapevolezza del valore dei borghi minori, dovuta anche allo svilupparsi di studi e ricerche tesi a metterne in rilievo l'importanza e il ruolo strategico in contesto dominato da alcuni fattori contingenti favorevoli quali un modello di sviluppo post-industriale e la infrastrutturazione digitale del territorio modalizzato, sono sorte in Italia alcune iniziative che in questi anni hanno cercato di trasformare la condizione di marginalità di questi luoghi in una occasione di forte identità culturale e territoriale, proponendo la creazione di relazioni sostenibili in un contesto culturale ed economico contemporaneo. Non tutte hanno avuto un carattere collettivo e istituzionale come il Club dei "Borghi più Belli d'Italia" o le "Bandiere arancioni" del Touring Club Italiano<sup>2</sup> o ancora come "Il turismo dei sogni", una guida ad una Italia minore sviluppata in collaborazione con la rete delle Pro Loco<sup>3</sup>. Molte, e sono le maggiori e anche quelle di maggiore successo ed impatto, sono sorte per associazione spontanea di persone che, o come abitanti di quei luoghi o come fruitori di questi, si sono trovate a collaborare insieme per sviluppare progetti di riappropriazione e valorizzazione partecipata. Questa la vera sorpresa, ma anche il segnale di un movimento (diffuso) dal basso che risponde alle modificate condizioni socio-culturali e allo stesso tempo sfrutta le risorse di una modernità debole e diffusa (Branzi 2006) che si fa rete, delocalizzata, adattiva e nomade<sup>4</sup>.

In particolare all'interno di quest'ultimo gruppo fanno parte alcuni progetti fondati su azioni creative, dove le pratiche artistiche hanno svolto un ruolo trainante. "Azione Matese", ad esempio, con il progetto "Villaggio dell'Arte" ha messo in evidenza, tramite installazioni artistiche *site-specific*, da un lato la questione identitaria e, dall'altro, il tema del paesaggio e del rapporto uomo-ambiente all'interno del contesto del parco del Matese in un'ottica di valorizzazione.

Un altro intervento che si muove nella medesima direzione è quello realizzato dal gruppo "Contesto", un collettivo di artisti con diverso background, che ha proposto cinque operazioni permanenti d'arte contemporanea a Navelli (AQ), un piccolo centro agricolo in provincia dell'Aquila. Le installazioni degli artisti riguardano la parte più antica e disabitata del paese, in una sorta di riuso creativo delle strutture architettoniche, favorendo un dialogo fra luogo specifico, opera e spettatore. Infine c'è il progetto di recupero del vecchio paese di Aquilonia (AV) attraverso la nascita di un vero e proprio parco archeologico. "Cantiere Comune", nome del gruppo che si occupa dell'intervento, ha portato in evidenza con azioni dimostrative la necessità da parte della popolazione di riconciliarsi con il proprio passato, di avere cura della propria storia e delle proprie radici. Il futuro dei paesi altirpini si garantisce infatti attivando una coscienza civica nelle comunità locali, instillando, o rafforzando, il senso di appartenenza ai luoghi e la loro riconoscibilità.

Questi casi studio mostrano come attraverso azioni di riattivazioni sostenibili si possa andare ben oltre gli obiettivi di tutela e valorizzazione solitamente individuati quando si parla di patrimonio culturale, obiettivi peraltro che da soli però non sono di fatto perseguibili se non in contesti ad alto valore di sfruttamento economico. Una positiva congiuntura contemporanea che mette a disposizione della collettività numerose e potenti infrastrutture digitali, una disponibilità delle persone al movimento e alla delocalizzazione, una ritrovata consapevolezza del valore e della forza delle azioni collettive, il recupero della partecipazione come forma di democrazia matura, un sano spirito critico verso un'idea di progresso basato sullo sfruttamento bulimico delle risorse e il bisogno di ritrovare un dialogo sostenibile con l'ambiente naturale hanno dato vita ad azioni come quelle a cui si è accennato sopra come a tante altre che non è questa la sede di raccontare.

I nuovi progetti di ri-attivazione sono infatti il frutto non tanto di operazioni a carattere economico-finanziario, ma fondate sul desiderio, attivo e creativo, delle popolazioni locali o di persone interessate a cambiare sostanzialmente il proprio stile di vita. Progetti quindi finalizzati non ad effettuare una mera operazione di promozione turistica integrata, ma a garantire la salvaguardia "produttiva" (attraverso lo sfruttamento sostenibile delle risorse locali) di un patrimonio di memorie e di luoghi che andrebbe irrimediabilmente perduto.

### Referenze

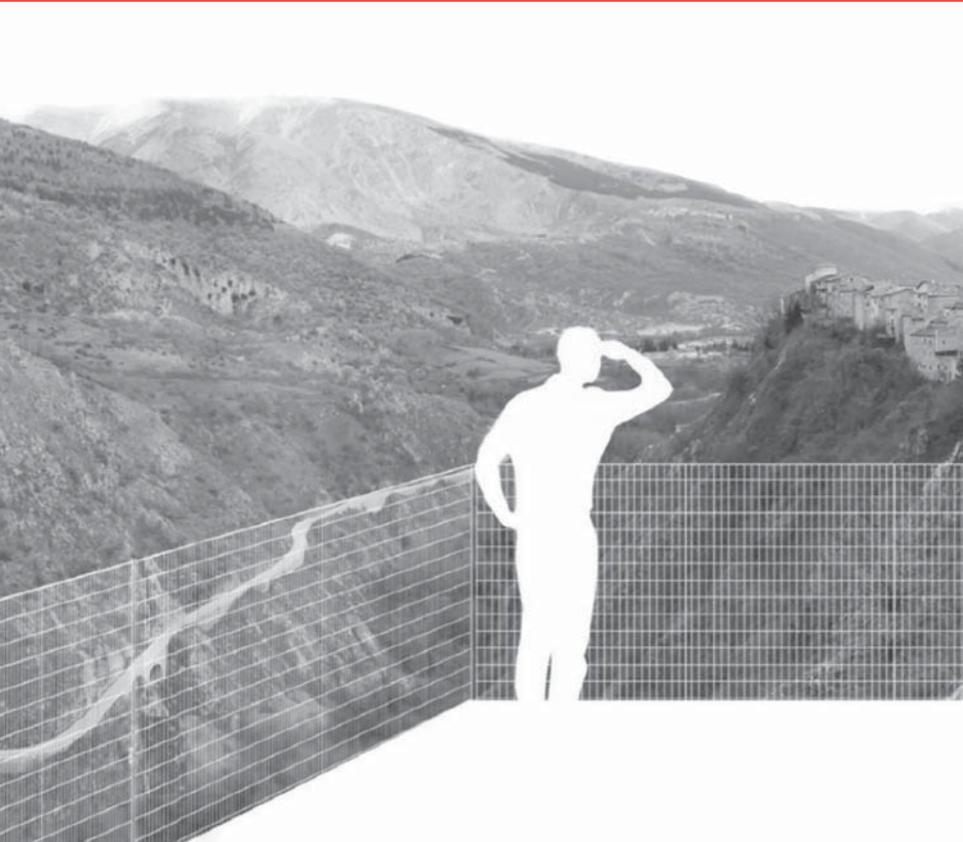
- Branzi A., *Modernità debole e diffusa*, Milano 2006.  
 Raham B. G., Howard P., *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*, London, 2008.  
 Pasolini P.P., *Scritti corsari*, Milano 1975.

### Note

1. Re-Act è l'acronimo della proposta di progetto "Reweaving Connections: Innovative Strategies and Actions for Neglected Cultural Heritage" presentata dal gruppo di ricerca al bando europeo FP7-SSH-2-2013 "Transmitting and benefitting from Cultural Heritage in Europe".
2. [http://www.touringclub.it/bandiere\\_arancioni](http://www.touringclub.it/bandiere_arancioni).
3. <http://www.unioneproloco.it> e <http://www.unpli.info/pubblicazioni/guida.htm>.
4. Cfr.: <http://retedelritorno.it>.

## IL MUSEO DIFFUSO COME AZIONE DI VALORIZZAZIONE E RIAPPROPRIAZIONE DEI LUOGHI PER IL PATRIMONIO "INVISIBILE" DEI BORGHI

**Michela Bassanelli**  
→PoliMI



Chiara Ciccirella e Silvia Medici, tesi di laurea, *Vedere l'invisibile*, 2011

Il territorio italiano viene descritto come "paesaggio museale" vivente, caratterizzato dalla "dispersione delle cosiddette cento città e mille paesi, borghi e pievi lungo la penisola"<sup>1</sup>.

Questo patrimonio culturale, spesso dimenticato, è costituito da una materia stratificata e sedimentata nei luoghi. Oggetto della ricerca sono proprio i piccoli borghi italiani la cui bellezza, consolidata nei secoli, rappresenta un patrimonio minore diffuso, materiale ed immateriale da salvaguardare. I borghi intesi come manufatti archeologici sono il prodotto di sedimentazioni storiche, di layer temporali che narrano una storia ricca di tradizioni. Come afferma Eugenio Turri: "La dimensione storica si impone come componente imprescindibile di ogni situazione presente allorché si indaga su una realtà territoriale [...] C'è infatti in ogni situazione territoriale un rapporto di continuità con le situazioni anteriori [...]"<sup>2</sup>. Il museo diffuso ben si inserisce all'interno di questa logica: non restituisce un'immagine fissa ma tiene conto di tutte le stratificazioni e le dialettiche dei tempi. Obiettivo primario della pratica del museo diffuso è di valorizzare e rendere fruibili questi manufatti archeologici e le storie a essi connesse. Attraverso percorsi, luoghi culturali e utilizzando strumenti diversi, dall'arte all'architettura fino al web, si cercherà di restituire un'identità territoriale rievocando tutti i segni presenti.

I borghi sono il simbolo di una realtà dimenticata, abbandonata, caratterizzata da una situazione di marginalità rispetto agli interessi economici che gravitano intorno al movimento turistico e commerciale. I fenomeni che caratterizzano oggi la maggior parte di questi centri sono quelli dell'abbandono e dello spopolamento. A causa di catastrofi ambientali o di motivi di carattere economico-demografico questi centri a partire dal secondo dopoguerra in avanti hanno cominciato a diminuire radicalmente la popolazione. Possono essere definiti come "territori lenti" in quanto hanno elaborato un modello che privilegia la lentezza e la non contaminazione. In alcuni casi l'abbandono è stato completo e oggi restano i ruderi a testimonianza di una vita passata. In altri casi il fenomeno dell'abbandono è stato parziale e oggi sono per lo più abitati da una popolazione anziana che non è più in grado di portare avanti un'economia. Secondo gli esperti, lo spopolamento di vaste aree, soprattutto pedemontane, montane e insulari, ha nel secondo dopoguerra assunto caratteri strutturali, delineando un'Italia che è stata definita "del disagio insediativo". Con questo termine si fa riferimento a quei piccoli paesi e antichi centri che contano ormai poche centinaia di abitanti: l'Italia che rischia di sparire, con tutta la ricchezza di storia e tradizioni che costituisce uno dei sostrati principali della cultura del nostro paese. Secondo una ricerca commissionata da Legambiente nel 2001 al Gruppo Serico- Cresme sono 2831 i comuni a rischio di estinzione in Italia e coprono una superficie di circa 100.000 Km<sup>2</sup>, pari ad un terzo dell'area del paese. L'urgenza è quella di conservare e tramandare alle future generazioni questo vasto patrimonio culturale e ambientale. L'Italia minore rappresenta al meglio il dipanarsi della storia millenaria che ha lasciato segni indelebili soprattutto in questi luoghi rimasti emarginati dallo sviluppo. In questo senso si definisce un'archeologia dei borghi come memoria stratificata costituita dalle tracce presenti sul territorio che si succedono e restano compresenti. Non solo un "radicamento verticale" ma anche orizzontale rappresentato dalle relazioni che il borgo ha con il contesto di cui è parte, relazioni che hanno prevalentemente un carattere diffuso. Recuperare e valorizzare queste realtà, alcune centinaia, dislocate su tutto il territorio nazionale, è un'opportunità straordinaria anche per i contesti territoriali che li racchiudono e li conservano. Sulla base di queste riflessioni e dalla lettura di casi studio emerge l'idea di una valorizzazione e rivitalizzazione di queste realtà attraverso la creazione di un sistema di luoghi e di percorsi culturali. Il progetto museografico è inteso quindi non solo come strumento di conoscenza, conservazione,

comunicazione e valorizzazione delle tracce e delle memorie diffuse nel paesaggio o nei territori urbani, ma anche come strumento capace di innescare processi di lettura attiva e di partecipazione. In quest'ottica il museo diffuso, quale tipologia esistente, ben si presta a rispondere alle nuove esigenze di riattivazione del patrimonio diffuso. Museo quindi come "spazio dell'incontro sociale e della comunicazione interpersonale"<sup>3</sup>. Lo spazio museale si trasforma in una rete fatta di nodi, i borghi, e di percorsi, il paesaggio. Già dalla metà degli anni settanta Drugman ha affiancato al tema dei musei riflessioni legate al dialogo con i territori e la gente sottolineando l'importanza del rapporto tra gli spazi e chi li abita. Inoltre come sostiene Basso Peressut: "[...] il territorio si trasforma continuamente, è un corpo vivo e dinamico. [...] Il museo diffuso coinvolge polarità e sottolinea le trame di memoria fisica e materiale di una complessità che è soggetta a mutamenti, è dunque una condizione contemporanea del fare architettura [...]"<sup>4</sup>. Il concetto di museo diffuso si amplia e si presenta come vera azione progettuale che da un lato si occupa della conservazione delle memorie e dall'altro le rende fruibili per la collettività. "Il museo nei luoghi diventa strategia di intervento, ponendosi a catalizzatore di progetti di valorizzazione dei sedimenti storici presenti sul territorio"<sup>5</sup>.

Il progetto presentato nella tesi "Vedere l'Invisibile"<sup>6</sup> e sviluppato in un secondo momento nella proposta BAiA "Borghi Abbandonati in Abruzzo"<sup>7</sup> inizia a muoversi nella direzione presentata finora, e si pone l'obiettivo di valorizzare il patrimonio "invisibile" della rete dei borghi abbandonati in Abruzzo, che comprende i beni materiali e immateriali, il paesaggio naturale e culturale e il patrimonio delle narrazioni di cui il territorio è stato oggetto, attraverso la progettazione di dispositivi fruitivo-narrativi site-specific e la promozione di un ciclo di eventi che coinvolgano attivamente la comunità. I due interventi principali riguardano infatti la realizzazione di un sistema mobile e temporaneo sul territorio, facilmente espandibile e riutilizzabile e l'utilizzo dell'arte come strategia di promozione del patrimonio locale. L'arte in un rinnovato accordo con lo spazio urbano realizza una "messa in scena" in grado di "fare spazio", "fare cultura"; fonda e riqualifica i luoghi cercando di stabilire una comunicazione diretta tra artista e fruitore al di là di ogni mediazione, in un'ottica che tiene insieme ambiente, pubblico e opera. La strada che si intende percorrere mira a un'estetica diffusa, a processi di ibridazione dell'arte nella vita quotidiana con l'intento di trasformare i borghi in un arcipelago di eventi.

Un patrimonio non sufficientemente conosciuto, socializzato e fruito, ma

tipico del paesaggio e del territorio italiano, perché testimonianza vivente di quegli insediamenti umani che hanno definito nella storia della cultura italiana un modello di disegno e sviluppo delle funzioni antropiche nei contesti naturali. In questa prospettiva esso può infatti diventare l'elemento cardine dell'identità di un territorio in relazione alle peculiarità del luogo, alle tradizioni specifiche della comunità che lo abita o che lo ha abitato e alla memoria storica che risiede nelle sue risorse fisiche, interconnettendo ad esempio valori legati ai modi dell'insediarsi (l'inserimento nello scenario naturale, i valori ambientali diffusi), ai modi del costruire (il rapporto con il sito, i caratteri architettonici e materici, le tecniche costruttive tradizionali, il linguaggio dei manufatti, l'uso, l'abbandono, il riuso), i modi dell'abitare (le dimore dell'uomo, gli spazi comuni, gli edifici di supporto alle attività agricole e/o produttive), ai modi di formazione delle immagini e rappresentazione dell'identità locale (disegno e forma dei paesaggi agrari costruiti per rispondere ad esigenze produttive e della struttura urbana), e ai modi della socialità (religiosità, feste, dialetti, tradizioni, enogastronomia, artigianato). La valorizzazione dei borghi deve necessariamente passare attraverso la creazione di processi virtuosi che rendano sinergica la preservazione dell'identità storica con l'individuazione di funzioni strategiche da attivare e connettere ad una rete efficiente di partecipazione collettiva e condivisa, legando quindi strettamente recupero e sviluppo attraverso la tutela architettonica e paesistica, la programmazione e la pianificazione, la riqualificazione ambientale, l'accessibilità e la promozione.

#### Note

1. Basso Peressut L., *Le molte facce del museo (scientifico) contemporaneo*, in Drugman F., Basso Peressut L., Brenna M., *Il museo della cultura politecnica*, Unicopli, Milano, 2002.
2. Turri E., *La conoscenza del territorio: metodologia per un'analisi storico-geografica*, Marsilio, Venezia, 2002.
3. Basso Peressut L., *Le molte facce del museo (scientifico) contemporaneo, op. cit.*
4. Drugman F., Basso Peressut L., Brenna M., *Il museo della cultura politecnica, op. cit.*
5. L. Basso Peressut, *Le forme del museo diffuso: esperienze progettuali e di ricerca in area lombarda*, in Costanzo M., *Museo fuori dal museo: nuovi luoghi e nuovi spazi per l'arte contemporanea*, Franco Angeli, Milano, 2007.
6. Tesi di laurea specialistica di Chiara Ciciarella e Silvia Medici, Politecnico di Milano, ottobre 2011.
7. Proposta di progetto per il bando Telecom del 2011 sviluppato dal gruppo composto dal Prof. Gennaro Postiglione e da PUBLIC ARCHITECTURE @ POLIMI.

#### Immagini

- 1/2. "Vedere l'invisibile" tesi di laurea specialistica di Chiara Ciciarella e Silvia Medici, Politecnico di Milano, ottobre 2011.



1



2

## IL DESIGN FOR ALL PER VALORIZZARE I CENTRI MINORI

Giuseppe Di Bucchianico  
→UNICH



still frame - riprese video seminario itinerante Pescara - L'Aquila, 2013

### Introduzione

Ai fenomeni in atto nella società contemporanea, spesso conflittuali, si aggiungono le tensioni dovute alla crisi economica che tendono ad aumentare emarginazione ed isolamento dei centri abitati minori rispetto alle grandi aree metropolitane.

Il Design for All, con il suo approccio olistico e partecipativo, che valorizza le diversità piuttosto che considerarle come un vincolo per il progetto, rappresenta una opportunità strategica sia per i territori "abbandonati" per tornare ad essere attrattivi rispetto a gruppi più ampi di fruitori e a nuove forme di fruizione, sia per le singole imprese in essi presenti, che vogliono estendere le proprie quote di mercato e fidelizzare la propria clientela.

### Che cosa è il Design for All

"Good design enables, bad design disables". "Il buon design abilita, il cattivo design disabilita": così Paul Hogan, fondatore e presidente emerito del network europeo EIDD-Design for All Europe, riassume la relazione tra progetto ed individuo. Nato circa venti anni fa come European Institute

of Design for Disability, l'attenzione e l'interesse dell'istituto fondato da Hogan si è subito spostato su "tutti" gli individui, sulla diversità che li accomuna, intuendo da subito la forza prorompente che può avere un tale cambio di prospettiva e di approccio al progetto. L'individuo, infatti, non è standard: alto o basso, bambino o anziano, con o senza occhiali, attento o distratto, colto o analfabeta, autoctono o straniero, in bicicletta o sulla sedia a rotelle, la diversità umana è la regola, più che l'eccezione.

Ha inizio così il Design for All (DfA) che è il "design per l'inclusione sociale, la diversità umana e l'uguaglianza" (Stoccolma, 2004). Ma il Design for All non è solo "design". Il DfA infatti è un'aspirazione, è un pensiero collettivo che incarna soprattutto un approccio sociale, che proclama il diritto umano di tutti all'inclusione, oltre a rappresentare l'approccio progettuale per conseguirla: DfA come "processo" partecipato e abilitante e come fruizione consapevole e confortevole di tutte le esperienze di vita.

Oggi EIDD-Design for All Europe è diventata una federazione di quasi quaranta Member Organizations, presenti in 21 paesi europei: associazioni professionali, NGO's, Università, Musei, Fondazioni, Città, tutte accomunate dall'interesse, dallo studio e dalla applicazione pratica dell'approccio progettuale olistico ed innovativo del Design for All.

Anche le azioni di diffusione e gli strumenti ed iniziative di valorizzazione dell'approccio DfA sono diverse. Nel nostro paese, ad esempio, l'associazione Design for All Italia ha istituito un marchio, articolato su due livelli, per certificare la qualità DfA di prodotti, ambienti e sistemi, materiali e virtuali, che esprimono significativi principi DfA e non ne contraddicono alcuno. Il "Marchio di qualità DfA" (che probabilmente diventerà "DfA Quality Label" nella dimensione europea) è ormai un titolo appetibile anche sul piano economico, strumento di promozione che certifica la sensibilità delle aziende rispetto alle tematiche dell'inclusione sociale, oltre all'elevato livello qualitativo del prodotto, ambiente o servizio cui il marchio è assegnato ogni anno da una giuria di indiscusso prestigio. Anche attraverso azioni di questo tipo, aziende rinomate come B-Ticino, Ghidini o Autogrill hanno abbracciato la filosofia DfA, investendo su nuovi progetti, certi di un sicuro ritorno in termini di immagine e soprattutto di fatturato.

### **Fenomeni socio demografici, crisi economica e possibili opportunità di sviluppo**

Il crescente successo del DfA si inquadra nell'ambito dei recenti fenomeni sociali, culturali e soprattutto demografici. La demografia infatti sarà senza dubbio uno dei principali fattori di cambiamento dell'economia e dello stato sociale nei prossimi decenni.

La principale sfida demografica, soprattutto per le economie industrializzate, è rappresentata dall'invecchiamento della popolazione. La popolazione mondiale di 9 miliardi prevista per il 2050<sup>1</sup>, sarà costituita per circa 2 miliardi da "over 65"<sup>2</sup>. In particolare, si stima che in Europa e in Cina nel 2050 gli "over 65" raggiungeranno il 30% della popolazione, mentre in Giappone gli "over 80" rappresenteranno addirittura il 40% della popolazione<sup>3</sup>. Tale fenomeno, internazionalmente conosciuto come *ageing*<sup>4</sup>, è conseguenza di due fattori: da un lato, l'aumento della speranza di vita, che passerà dagli attuali 65 anni, come media mondiale, ai 74 anni nel 2050<sup>5</sup> (In Italia, primo Paese in Europa, è già oggi di 82 anni); dall'altro, la parallela diminuzione del tasso mondiale medio di fertilità, che scenderà dall'attuale 2,7% al 2% nel 2050<sup>6</sup>. La prima conseguenza sarà una drastica riduzione delle persone in età lavorativa e dunque la necessità di rivedere largamente i tradizionali sistemi di welfare per sostenere una crescente società "anziana". La seconda conseguenza sarà l'aumento delle patologie, anche parzialmente invalidanti, legate proprio all'invecchiamento della popolazione (malattie cronico-degenerative e malattie mentali, riduzione delle capacità sensoriali, mobilità ridotta, ecc.). La maggior parte degli osservatori<sup>7</sup>, infatti, prevede per i prossimi decenni una società segnata dalla disabilità: grande incremento delle non-autosufficienze, con tutti i riflessi di carattere economico, previdenziale, assistenziale ed antropologico che questo comporta. Un altro fenomeno demografico e sociale a cui si sta assistendo a scala mondiale è quello dell'immigrazione. Gli effetti maggiori si sentono soprattutto nelle aree fortemente urbanizzate, dove la concentrazione di individui favorisce la formazione di gruppi sociali multiculturali e multietnici. Emergono in tale contesto diversità di religione, di modelli di vita, oltre che etniche e linguistiche, spesso fonte anche di forti tensioni sociali, soprattutto se si sviluppano in periodi di crisi economica. Gli stranieri immigrati, inoltre, saranno peraltro anche i principali agenti delle nuove dinamiche di sviluppo urbano, come la deurbanizzazione verso le aree periurbane<sup>8</sup>.

Infine, un fenomeno demografico ormai ampiamente noto è costituito dallo spopolamento e dall'abbandono dei territori rurali e montani. Sempre più, infatti, le nuove generazioni faticano a trovarvi stimoli ed interessi per reali investimenti di vita e professionali, e dunque viva è la tendenza alla emigrazione professionale, e spesso anche abitativa, appena terminati gli studi. Ciò toglie risorse vitali alle popolazioni locali, privandole della capacità di uno sviluppo economico e sociale endogeno, favorendo anche il lento declino dei sistemi infrastrutturali locali, il cui ruolo sarebbe invece strategico per mantenere tali capacità.

Invecchiamento, disabilità, multietnicità e multiculturalità, deurbanizzazione, abbandono dei territori rurali e montani: questi dunque alcuni dei fenomeni più rilevanti che caratterizzano la società contemporanea e che presumibilmente aumenteranno in intensità nei prossimi decenni, specialmente nel nostro Paese.

La attuale crisi economica, inoltre, tende in molti casi ad esasperare in negativo gli effetti dei fenomeni socio-demografici in atto, evidenziando tensioni e conflitti tra gruppi, culture, territori.

Il sociologo Bauman, però, già da tempo ci propone una lettura diversa della società contemporanea, caratterizzata da liquidità sociale<sup>9</sup>, che sempre più, probabilmente, si esprimerà sotto forma di multiculturalità, multietnicità, multiageing, multidimensionalità, multitasking.

Di fronte a tali scenari e soprattutto in risposta alla crisi economica, il DfA rappresenta una opportunità strategica per imprese e territori.

Per le imprese, perché evidentemente un progetto DfA ne allarga per definizione la quota di mercato, sia perché soddisfa una base maggiore di clienti, sia perché ne favorisce la fidelizzazione, sia perché ne migliora il posizionamento (nelle aree dell'impegno sociale e dell'innovazione) e la visibilità rispetto alla concorrenza.

Per i territori, perché intervenire con un approccio olistico sulla "accessibilità inclusiva" dei territori fisici (borghi, paesi, infrastrutture) e dei tessuti sociali (gruppi, comunità, network), ne aumenta la visibilità rispetto ai media, ne estende la fruizione a fasce di utenti escluse, favorisce l'arrivo di nuove popolazioni, portatrici di progetti di vita e di creazione di impresa, offrendo di conseguenza ai "territori abbandonati" nuove opportunità per uno sviluppo sostenibile e durevole.

### **Nuove strategie di design per l'accessibilità inclusiva**

Se oggi alcuni territori non sono più attrattivi per uno sviluppo economico basato sulle attività tradizionali come agricoltura o allevamento, quali altre risorse è possibile valorizzare, e, soprattutto, per quali fruitori?

La risposta alla prima parte della domanda appare essere la più semplice: infatti, soprattutto per il nostro Paese, la valorizzazione delle risorse socio-culturali ed ambientali in nuove centralità territoriali potrebbe avere ricadute rilevanti sul piano economico e sociale. In particolare, accrescere la complessiva qualità del territorio, valorizzandone le peculiarità ambientali, antropologiche ed enogastronomiche, consentirebbe di aumentarne anche la capacità di attrarre nuove attività produttive, diventando, cioè, un luogo in grado di produrre significative economie di agglomerazione. Tutto ciò però richiederebbe sia che il processo di valorizzazione integri le infrastrutture, le dotazioni (fisiche ed umane) e le dinamiche che caratterizzano i contesti locali, sia un aggiornamento delle strategie e degli strumenti di gestione del territorio e dei sistemi economici locali.

La valorizzazione delle risorse socio-culturali ed ambientali, dunque, potrebbe anche andare oltre la prima e più ovvia offerta di fruizione turistica dei territori, per aprirsi alla cosiddetta "residenzialità evoluta", interprete dei nuovi modelli lavorativi "home-based" (home-office, telelavoro, ecc.). Lo sviluppo di nuove infrastrutture telematiche ed il recupero delle infrastrutture territoriali in abbandono, infatti, consentirebbe di relazionare e "connettere" anche i territori più lontani con i servizi offerti nelle centralità urbane maggiori.

Ma a quali utenti è opportuno riferire tale eventuale sviluppo socio-economico dei territori dell'abbandono? Pensiamo ad una utenza "standard", ovvero adulta e giovane, sana, perfettamente abile e totalmente lucida, sempre attenta e informata? Oppure, anche in relazione ai fenomeni socio-demografici descritti in precedenza, potrebbe essere più rappresentativo della realtà riferirsi anche ad una utenza anziana, con mobilità e capacità sensoriali ridotte, o a famiglie, magari di stranieri, con bambini piccoli, con lingue, religioni, e abitudini diverse?

La risposta più ovvia sarebbe di riferirsi a "tutti" i possibili fruitori.

Gli interventi progettuali sui contesti architettonici e urbani dovrebbero essere centrati sul rinnovamento "accessibile" orientato all'inclusione, sulla realizzazione di nuovi ambienti, spazi, prodotti e servizi che

valorizzano la diversità dei loro potenziali fruitori.

Dall'avvicinamento ed ingresso ai luoghi "rinnovati" (sistemi di segnaletica e di orientamento), alla mobilità all'interno di spazi ed ambienti (progetti per il superamento di dislivelli e di eliminazione dei potenziali ostacoli, sistemi di ausilio e di appoggio che consentano anche il riposo e la sosta momentanea), al momento dell'accoglienza, della ristorazione o del commercio, fino al relax ed al progetto dei singoli posti di lavoro, tutte le attività svolte da "tutti" i possibili fruitori devono essere analizzate e progettate a partire dalle diverse e molteplici capacità, abilità e difficoltà, espresse dalla moltitudine degli individui che a diverso titolo potrebbero trovarsi ad interagire con i nuovi contesti.

Ciò è possibile solo attraverso il coinvolgimento diretto di una moltitudine di attori economici, sociali e politici.

Ciò è possibile solo con l'approccio progettuale del Design for All.

#### Note

1. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, *World Population Prospects. The 2008 Revision*, New York, 2009.

2. Lee R., *The Demographic Transition: Three Centuries of Fundamental Change*, in *Journal of Economic Perspectives*, 2003, vol. 17, n. 4,3.

3. *Ibidem*

4. Oltre ai riferimenti bibliografici richiamati nelle note precedenti, si veda in particolare Magnus G., *The Age of Aging. How Demographics are Changing the Global Economy and Our World*, John Wiley & Sons, Asia, Pte. Ltd, Singapore, 2008.

5. R. LEE, *op. cit.*

6. *Ibidem*.

7. "La domanda di assistenza è destinata ad aumentare in modo esponenziale nei prossimi decenni con impatti significativi non solo sui sistemi di welfare ma anche direttamente sui cittadini" (Ministero del Lavoro, 2010).

8. Il fenomeno è già ampiamente noto ad esempio negli Stati Uniti, dove il precedente modello prevalente di sviluppo urbano dei grandi agglomerati del Nord-Est (New York) e Centro-Ovest (Chicago) ha ceduto il passo a quello delle città multipolari e geograficamente più vaste, come Los Angeles e Phoenix, il cui centro gravitazionale non risiede più nel centro urbano ma nella periferia, la suburbia, che offre costi minori, migliori condizioni di vita, anche in relazione con i processi di rivalorizzazione e di trasformazione territoriale.

9. Si vedano, di Bauman Z., *Modernità liquida*, Laterza, Bari, 2002; *Vita liquida*, Laterza, Bari, 2006.

#### Immagine a lato

Raffaella Massaccesi, Goriano Sicoli (L'Aquila), 2012



## IL BRANDING INCLUSIVO PER I TERRITORI FRAGILI

Stefano Picciani  
→UNICH



Emilia Corradi, Gagliano Aterno (L'Aquila), 2012

Il Brand oggi non è più semplicemente l'etichetta, il logo o il simbolo di un'azienda o di un prodotto particolare; agendo piuttosto come un "motore semiotico", il brand si fa portatore di valori, stili di vita, simboli e nuovi significati che generano immagini e associazioni, le quali vanno a costituire e riassumere tutte le ragioni d'acquisto, di preferenza o di fidelizzazione da parte di un individuo.

Anche paesi, nazioni, città e territori, sempre più spesso sono considerati brand.

Applicato ai luoghi, il branding può offrire prima di tutto alcuni importanti strumenti strategici per aiutarli a competere per la loro fetta di consumatori, turisti, e investitori. In secondo luogo, quando strategicamente usato nelle politiche di gestione e sviluppo dei luoghi stessi, può contribuire allo sviluppo delle comunità e rinforzare e rendere significativa l'identificazione di tutti i cittadini con i luoghi in cui vivono.

Da questo punto di vista, i territori fragili potrebbero essere anche dei "brand" fragili.

Questo significa che non riescono ad attrarre e a suscitare un interesse attivo nei confronti delle loro risorse, competenze, conoscenze, cultura,

beni materiali e ambientali. Ma anche che non riescono a generare azioni al loro interno in grado di valorizzarli e promuoverli.

Questa fragilità, vista attraverso le lenti del branding, può sinteticamente esplicitarsi in due differenti, ma strettamente connessi, ambiti: quello dell'immagine e quello dell'identità.

L'immagine, e in questo caso l'immagine di un territorio, riguarda la sua reputazione. Riguarda, infatti, la percezione che del territorio hanno le persone che ne fruiscono o che potrebbero fruirne e include quell'insieme di associazioni, ricordi, aspettative e altri sentimenti che sono legati al territorio stesso e che risiedono nella testa delle persone.

Un territorio fragile, quindi, molto probabilmente non ha una reputazione influente. Non sta avendo, cioè, un'influenza forte e positiva sul modo in cui le persone, dentro e al di fuori dei suoi confini, lo percepiscono, si comportano nei suoi confronti e reagiscono rispetto a ciò che viene prodotto e fatto al suo interno.

Il concetto dell'immagine si lega direttamente a quello dell'identità, e in questo caso dell'identità di un territorio. Esso implica la creazione di senso e la possibilità di riconoscimento e di differenziazione e può essere espressione di identità plurali e stratificate nel tempo, ma anche di quelle sopite, inesprese o potenziali.

Un territorio fragile, quindi, molto probabilmente non ha le idee chiare sulle sua identità o sulle sue multiple identità. La ragione sta nel fatto che non è in grado di mettere in atto un riconoscimento collettivo dei valori da condividere e supportare con coerenza nella pratica quotidiana.

L'immagine fragile molto spesso è strettamente connessa a un'identità fragile. Un territorio con un'immagine fragile, infatti, non riesce a creare una relazione forte con tutte quelle persone che potrebbero essere interessate ad esso e non riesce a condividere con loro sogni, desideri, valori e significati. La ragione molto spesso risiede in una identità fragile. Un territorio con un'identità fragile significa abitanti, enti, associazioni e imprese con un debole e confuso senso di appartenenza, e quindi soggetti non in grado di legare alle loro varie azioni i valori, i simboli e le risorse del luogo.

La fragilità di un territorio, quindi, può essere legata al fatto che non c'è inclusione sia nei processi di creazione del brand sia nelle azioni concrete di comunicazione e promozione.

Facendo riferimento a uno dei migliori modi in cui il Design si confronta con la tematica dell'inclusione sociale, cioè attraverso l'approccio del Design for All, in esso l'obiettivo dell'inclusione è raggiunto attraverso due strade altamente connesse tra loro: attraverso la messa in atto di processi progettuali partecipativi e attraverso la creazione di soluzioni abilitanti per tutte le persone.

Un *branding* territoriale inclusivo, quindi, dovrebbe essere caratterizzato da processi partecipativi e condivisi e generare soluzioni abilitanti.

Attraverso i processi partecipativi dovrebbe generare una consapevolezza collettiva dell'identità complessa del territorio e una visione condivisa dei valori territoriali e delle scelte strategiche da perseguire all'interno di scenari e percorsi di valorizzazione del territorio stesso.

Attraverso le soluzioni abilitanti, dovrebbe fornire gli strumenti per abilitare il territorio, ossia tutti i soggetti interessati, a comunicare se stesso, orientare, accogliere e ispirare in maniera efficace e veramente competitiva.

## CONDIZIONI DELLA FRAGILITÀ IN ABRUZZO

**Massimo Angrilli,  
Mario Morrica**  
→UNICH.



Paesaggi delle aree interne legati all'economia silvo-pastorale

Il campo di applicazione della nostra unità di ricerca<sup>1</sup> è definito da quei territori interni dell'Appennino abruzzese le cui condizioni socio-economiche denunciano uno stato di marginalità rispetto ai processi di produzione e consumo ed in cui la ritrazione dell'uomo nelle attività di gestione dello spazio aperto costituisce causa primaria di degrado. Sono territori in cui si è concluso un ciclo di vita, connesso a settori produttivi ormai da lungo tempo in declino (pastorizia, agricoltura) ed in cui i numerosi fattori di debolezza, come la scarsa accessibilità e la vulnerabilità sismica, riducono le possibilità di ripartenza.

Il tema del riuso dei centri in abbandono non è nuovo, molte proposte e iniziative sono state già avviate o sono in corso di discussione, ciò che sembra caratterizzare tutte le proposte è però l'interesse esclusivo per il recupero del patrimonio edilizio dei centri, disinteressandosi perlopiù dello spazio aperto ad essi connesso. La ricerca vuole affrontare il tema con uno sguardo inclusivo, che ricomprenda sia i centri abitati sia i loro paesaggi di prossimità, spesso di rilevante valore, nella convinzione che solo così le strategie di riuso/riciclo potranno avere opportunità di efficacia e durata. Obiettivo di questo contributo è chiarire quali sono le condizioni e gli indicatori della fragilità di questo territorio e tentare di rispondere alla

seguinte domanda: perché adottare le strategie del riciclo nei territori fragili?

Per rispondere a questa domanda occorre prima chiarire quali siano le condizioni geografiche, fisiche, sociali ed economiche, che determinano la fragilità di un territorio; le condizioni complessive cioè che impediscono alle comunità che vivono nelle aree interne di disegnare le proprie traiettorie di sviluppo secondo modalità convenzionali.

Il contributo presentato nel corso dell'incontro di Pescara del 9 ottobre 2013 ha ricostruito sinteticamente l'evoluzione delle vicende sociali ed economiche dei territori dell'Appennino abruzzese sullo sfondo di quelle del Mezzogiorno d'Italia, allo scopo di chiarire le dimensioni e la struttura del fenomeno dell'abbandono dei borghi e dei loro territori.

Rileggendo i dati demografici degli ultimi tre secoli appare con evidenza come nel passato le zone di montagna e di collina interna facessero registrare i tassi più alti di crescita della popolazione, nettamente superiori al tasso di incremento medio. A partire dalla metà dell'Ottocento e in modo più evidente dal successivo decennio, la montagna appenninica meridionale imbrocca la strada di un lungo, inesorabile processo di depauperamento delle proprie risorse umane. Da allora, e nell'ambito di un ininterrotto progressivo sviluppo della popolazione complessiva del Mezzogiorno, la consistenza demografica della montagna, accompagnata con modalità e tempi differenti dalle zone collinari interne, è andata, in termini proporzionali, inesorabilmente declinando, costantemente e fortemente assottigliata nei relativi saldi naturali dallo scivolamento dei suoi abitanti verso le sottostanti valli e le aree costiere oltre che dall'emigrazione oltreoceano (prima) e verso l'Italia del Nord e l'Europa (successivamente) (Tab. 1).

Anni	Montagna	Collina interna	Collina litoranea	Pianura	Mezzogiorno
1793 - 1828	17,5	19,2	9,0	14,7	15,1
1828 - 1843	10,8	9,7	10,9	16,2	11,5
1843 - 1861	4,5	4,9	8,2	12,3	7,1
1793 - 1861	36,1	37,2	30,9	49,7	37,5

Mauritius Cornelius Escher realizza durante tre soggiorni in Abruzzo tra il 1928 e il 1935 diverse litografie. In una di esse si mostra il piccolo centro aquilano di Goriano Sicoli: il borgo appare solido come un cristallo, compenetrato nella catena del Sirente-Velino e circondato da siepi e filari alberati che disegnano la trama agricola, rappresentata come uno spazio

ordinato, rigato dalle colture e punteggiato da alberi (fig. 1).

All'epoca del disegno Goriano Sicoli contava circa 1560 abitanti, al censimento del 2011 ne contava solo 597. Lo spopolamento e l'abbandono delle attività agricole sui versanti più scoscesi hanno portato sensibili modifiche al quadro paesaggistico e se oggi Escher potesse ripetere il suo ritratto il borgo di Goriano Sicoli apparirebbe molto diverso, in particolare risulterebbe mutato il suo paesaggio di prossimità.

Se si esamina l'indice di vecchiaia<sup>2</sup>, definito dal rapporto percentuale tra la popolazione in età anziana (65 anni e più) e la popolazione in età giovanile (meno di 15 anni) si vede come nel 1991 in quasi tutte le Comunità montane dell'Abruzzo, che complessivamente riunivano circa il 36% degli abitanti della regione, la popolazione compresa nella fascia di età di 65 e più anni superava abbondantemente, spesso di circa il 40-50% e oltre, con punte addirittura del doppio e anche di più, quella censita nelle classi di età inferiori a 15 anni. In dieci anni tra le rilevazioni censuarie del 2001 e 2011 l'indice di vecchiaia in Abruzzo è salito dal 146,9% al 167,1% (167 anziani ogni 100 giovani). L'indice è aumentato in tutte e quattro le province e presenta valori molto elevati in quelle di L'Aquila e Chieti. I Comuni con i valori relativamente più bassi tendono a concentrarsi lungo la costa e al confine con il Lazio (fig. 2).

Esaminando invece i dati sul *potenziale localizzativo di crescita dei comuni italiani*<sup>3</sup> (rapporto fra la crescita potenziale del valore aggiunto 2005-2025 e la superficie territoriale), che definiscono gli *scenari proposti* (tendenziale, di competitività, di competitività con riequilibrio territoriale), emerge come la specializzazione settoriale dei diversi contesti territoriali può influenzarne l'evoluzione. Da un lato i territori urbani presentano un *grado più elevato di competitività* e dall'altro i territori caratterizzati da un *maggiore potenziale competitivo* sono in prossimità ai grandi nodi urbani, alla rete infrastrutturale di interesse nazionale e ai nodi intermodali (corridoio adriatico, previsto corridoio appenninico, direttrici di fondovalle del pettine vallivo, ecc.) (fig.3-4). Appare anche come la condizione di isolamento spaziale e di limitata accessibilità costituiscano un limite apprezzabile del potenziale competitivo.

In ogni caso le analisi degli effetti territoriali delle dinamiche economiche simulate mostrano chiaramente che:

- l'evoluzione prefigurata nei diversi scenari, anche quando favorevole, potrebbe non essere indolore per molte aree del paese, oggi fortemente specializzate nelle produzioni tradizionali, così come non priva di costi per

le necessità di adeguamento delle condizioni di contesto (e in particolare delle infrastrutture materiali e immateriali);

- tenderebbe ad accrescersi la concentrazione nei comuni medio-grandi e localizzati nelle aree pianeggianti, a svantaggio dei comuni di minori dimensioni pedemontani e montani;

- più in generale si assisterebbe a livello territoriale al rafforzamento, lungo i principali assi e cluster urbani del paese, dei processi di polarizzazione dell'attività economica già presenti sul territorio nazionale.

Tornando alla domanda della premessa e accettando di poter applicare il paradigma interpretativo in uso nell'economia urbana che spiega l'arresto della crescita demografica e manifatturiera delle grandi aree urbane, in particolare quello che lega il ciclo di vita delle città al ciclo di vita dei suoi prodotti industriali (modello "degli stadi di sviluppo" o del "ciclo di vita urbano") si potrebbe affermare, anche per le aree interne, che il ciclo di vita della "industria di base", quella della produzione agricola e della pastorizia, sia ormai da tempo giunto al suo ultimo stadio, quello del declino, e con esso si è chiuso anche il ciclo di vita del territorio inteso come macchina per la produzione (fig.5).

Dunque le *chance* per avviarne uno nuovo sono legate alla capacità di "inventare", in assenza del supporto tradizionalmente svolto dal governo centrale nelle campagne di rilancio economico, un nuovo "prodotto", e con esso far ripartire il territorio.

Per i geografi e i tecnici agrari che negli anni trenta del Novecento studiarono il fenomeno dell'abbandono, il declino della pastorizia - e dell'industria armentizia in genere - fu una delle cause principali del declino demografico della montagna.

Nella regione abruzzese-molisana, l'area cioè di massima concentrazione della pastorizia transumante, l'allevamento ovino si riduce tra il 1861 e il 1938 di quasi la metà.

Allora una prima risposta alla domanda "Perché adottare le strategie del riciclo nei territori fragili?" potrebbe essere: perché non è più la stagione per le strategie di programmazione e pianificazione sostenute e finanziate nei modi e nei tempi tipici dell'intervento pubblico.

In passato i grandi progetti per le aree arretrate o marginali, finalizzati a sostenerne le deboli economie ed a fornire le infrastrutture o le opere indispensabili al loro sviluppo (si pensi alle politiche dell'epoca fascista come le bonifiche o alla riforma agraria) si sforzavano di ridurre le condizioni della marginalità. Oggi invece, complici anche le difficoltà congiunturali

della crisi, difficilmente sarà possibile immaginare una nuova stagione di rilancio basata su grandi investimenti pubblici, fatta eccezione per i finanziamenti straordinari disposti in occasione di calamità naturali.

È allora utile in questa prospettiva riscoprire l'atteggiamento mentale del *bricoleur*, (nell'accezione che ne dà Claude Lévi-Strauss) che di fronte ad un problema elabora la soluzione rivolgendosi "ad un insieme già costituito di utensili e di materiali, [...] per impegnare con esso una sorta di dialogo per inventare, prima di sceglierne una, tutte le risposte possibili che può offrire al problema che gli viene posto".

Come per il *bricoleur* la regola del gioco per progettare nuovi cicli di vita per i territori fragili consiste nell'adattarsi alla situazione che ci si trova di fronte, risolvendo il problema senza subordinarne la soluzione all'applicazione di modelli precostituiti, ma rielaborando continuamente ciò che ci offre il contesto ed escogitando sempre nuove possibilità combinatorie e creative. Gli approcci connotati dal riciclo e dalla reinterpretazione dei manufatti e dei territori sono dunque particolarmente pertinenti, se non gli unici possibili, in contesti in cui sono da escludersi interventi assistiti nella classica formula *top down*.

Il tema del riuso dei centri in abbandono non è nuovo, molte proposte ed iniziative sono state già avviate o sono in corso di discussione, ciò che sembra caratterizzare tutte le proposte è però l'interesse esclusivo per il recupero del patrimonio edilizio dei centri, disinteressandosi perlopiù dello spazio aperto ad essi connesso. La ricerca vuole affrontare il tema con uno sguardo inclusivo, che ricomprenda sia i centri abitati sia i loro paesaggi di prossimità, spesso di rilevante valore, nella convinzione che solo così le strategie di riuso/riciclo potranno essere efficaci e durature.

La ri-concettualizzazione dei territori fragili, implicita nelle strategie di riciclo, richiede l'impiego selettivo delle risorse preesistenti, attraverso un progetto poliarchico e non autoritativo, attento alla creatività e alle aspettative della società locale. Una ri-concettualizzazione attenta ai segni latenti di nuovi cicli di vita che provengono dalla compagine sociale e che delineano scenari condivisi fondati sul patrimonio territoriale e culturale e su risorse sottoutilizzate o abbandonate (risorse naturali, patrimonio edilizio, reti sociali, pratiche di gestione).

Il coinvolgimento delle società locali nel progetto di riscrittura delle risorse esistenti non è da intendersi come un processo partecipativo mirato alla definizione di un'immagine localistica, quanto a recepire ed a far convergere verso la formazione di scenari auspicati quelle mutazioni

spontanee ed informali e quelle micro-azioni di adattamento che mettendo in gioco il sapere comune ed il senso di appartenenza rimettono in circolo il capitale fisso sociale. La riflessione si rivolgerà alle modalità di riciclo delle risorse presenti, al valore da attribuire a nuovi usi di spazi e manufatti, alle nuove pratiche e alla loro reciproca compatibilità, ed alle possibilità di mettere in rete le molteplici azioni di riciclo spontaneo coerenti con gli scenari condivisi.

Secondo questo angolo di visuale l'attenzione del progetto si orienta verso quel patrimonio fisico (infrastrutture) e immateriale (pratiche consolidate, saperi depositati) che ha consentito in passato il raggiungimento di condizioni di benessere, agendo attraverso visioni e strategie non autoreferenziali, rafforzando le trame territoriali e promuovendo forme di cooperazione in rete.

Gli scenari, inclusi quelli che prevedono la convivenza con le rovine del passato, sono lo sfondo su cui misurare la coerenza e la pertinenza delle azioni di riciclo, sia spontanee sia di progetto.

La ricerca applica il tema del riciclo ai territori a bassa densità dell'Appennino centro-meridionale, ambiti spaziali che presentano analoghi aspetti di fragilità socio-economica, legati, come già detto, allo spopolamento e al declino economico. Un declino connesso alla conclusione di un ciclo di vita, fondato storicamente su di una economia agro-silvo-pastorale che in passato ha consentito la crescita demografica ed economica, preservando al contempo l'immagine di un paesaggio debolmente antropizzato di riconosciuto valore. Il contesto sociale che caratterizza il campo di applicazione della ricerca è interessato da un profondo mutamento delle aspettative di sviluppo e di benessere, ed è un contesto sociale che ha assistito al convergere nelle grandi aree urbane vallive e costiere delle attività e delle funzioni, insieme ai luoghi di centralità ed alle principali opportunità di lavoro. La prossimità a tali centri urbani è così divenuta una condizione di sopravvivenza, l'armatura infrastrutturale ha fatto da addensante per i nuovi insediamenti abitativi e produttivi ed i centri minori che ne restavano esclusi hanno faticosamente tentato di ritagliarsi un ruolo nel quadro delle dinamiche di area vasta.

Qui la fragilità territoriale, dovuta alla contrazione dei processi produttivi e all'indebolimento della struttura sociale, ha causato l'abbandono di molte delle infrastrutture realizzate in passato per sostenere lo sviluppo.

I sistemi insediativi delle aree interne, organizzati in passato secondo un complesso sistema di utilizzazione dell'ambiente circostante (scambi

di materia, energia e informazioni), prevedeva un equilibrio nelle relazioni tra sfera naturale e antropica, ed una gestione delle risorse naturali commisurata ai cicli di riproduzione delle risorse. Le pratiche dell'agricoltura di rotazione, della reintegrazione dei rifiuti, dell'impiego dell'acqua disponibile, dello sfruttamento della biomassa per la produzione di energia, erano pratiche ecologiche improntate sull'etica dell'uso delle risorse che oggi definiamo "sviluppo sostenibile".

La ricerca intende dunque istituire nuovi cicli di vita per i territori fragili ripartendo da questa cultura, rivista alla luce delle nuove esigenze e declinata secondo una visione che traguarda gli obiettivi di conservazione del paesaggio e di sostenibilità ambientale e sociale dello sviluppo.

I processi di abbandono dei centri minori nelle aree marginali sono stati spesso oggetto di riflessione, in particolare sono indagate le possibilità di rigenerazione incentrate sul recupero del patrimonio edilizio storico, considerato come principale leva del nuovo sviluppo.

La ricerca del Politecnico di Milano, *Geografie dell'abbandono - La dismissione dei borghi in Italia*, (DRA, coordinatore G. Postiglione), presentata anche nel corso del Laboratorio e contenuta in questo volume, restituisce un'immagine generale del fenomeno dello spopolamento dei piccoli borghi con il conseguente abbandono del territorio, e propone l'attivazione di un processo di *rivitalizzazione del tessuto socio-economico dell'area locale per mezzo dell'opportuna valorizzazione del patrimonio artistico, ambientale e culturale locale*.

Noti casi di recupero di centri minori in abbandono hanno messo in campo azioni specifiche sull'insediamento, rivolgendosi prevalentemente ai loro valori paesaggistici e architettonici. È ad esempio il caso di Colletta di Castelbianco (Savona), che, come è noto, oltre ad essere stato oggetto di un integrale restauro edilizio e urbano è stato dotato di importanti infrastrutture digitali. L'iniziativa della Società Imprenditoriale Sviluppo Iniziative Immobiliari, su progetto di G. De Carlo, prevedeva infatti la trasformazione del borgo in "cybervillage" reinventando integralmente il suo ruolo.

Un caso altrettanto noto è il progetto Sextantio, un intervento di iniziativa privata che ha trasformato parte del borgo di Santo Stefano Sessanio (L'Aquila), in albergo diffuso rivolto a un turismo *high-end* sensibile ai caratteri storici del borgo mediceo, mantenuto e, in alcuni casi, riprodotto secondo le tecniche edilizie del passato.

Il recupero dell'intero borgo storico di Solomeo (Perugia) da parte

dell'imprenditore Brunello Cucinelli ha invece come obiettivo la costruzione di una "fabbrica diffusa", fondata su una nuova concezione di produzione che attribuisce grande importanza alla qualità degli spazi di lavoro del personale. A Castelbasso (Teramo), su iniziativa dell'amministrazione comunale e della Fondazione Malvina Menegaz, si è attuato il progetto "Castelbasso Progetto Cultura" che ha come obiettivi la piena fruizione del patrimonio storico-artistico del borgo medioevale per mezzo della cultura nonché la generazione di benefici economici per tutto il borgo. Il progetto ha previsto il recupero architettonico di alcuni edifici e di spazi aperti (vie e piazze) con la finalità di ospitare una rassegna artistica e culturale di interesse nazionale.

La casistica evidenzia come le iniziative di rivitalizzazione si sono rivolte quasi esclusivamente alla rifunzionalizzazione tematica e al conseguente recupero/restauro del patrimonio edilizio, introducendo attività e funzioni che non tengono conto, il più delle volte, del territorio di pertinenza, né tanto meno dello stretto legame con l'insediamento, un legame che storicamente ha consentito lo sviluppo socio-economico e ha determinato la stessa morfologia urbana. È questo un ambito che si intende sviluppare nel corso del PRIN da questa unità di ricerca.

La normativa a livello nazionale per i centri minori si compone di due provvedimenti attualmente in discussione: la proposta di legge n. 1942, cosiddetta Realacci, "Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti", esaminata e ampliata nella XVII legislatura e il disegno di legge "Disposizioni per il recupero e la riqualificazione dei centri storici". Entrambe le proposte sono finalizzate alla promozione dello sviluppo sociale, ambientale e culturale, alla riqualificazione e valorizzazione urbana e del suo patrimonio. Molte regioni per arginare nei borghi antichi il progressivo spopolamento hanno recentemente legiferato al fine di incentivare il recupero degli immobili in disuso con l'introduzione di nuove funzioni di ricettività turistica (albergo diffuso). Con il Decreto del FARE, art. 18 comma 9 del D.L. 69 del 21/06/2013, lo Stato ha stanziato un'ingente somma per l'anno 2014 per la realizzazione del primo Programma "6000 Campanili" concernente interventi infrastrutturali di adeguamento, ristrutturazione e nuova costruzione di edifici pubblici, ovvero di realizzazione e manutenzione di reti viarie nonché di salvaguardia e messa in sicurezza del territorio. Il decreto è rivolto ai comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti con la possibilità di accesso al finanziamento per una sola proposta d'intervento.

Il programma evidenzia l'attenzione per la dimensione urbana ridotta e per la sua sofferente situazione di declino ma seguita a distribuire fondi su interventi puntuali senza cogliere la complessità dei disagi territoriali.

In conclusione la ricerca si propone di individuare politiche, strumenti e azioni per la rigenerazione dei territori fragili nelle aree interne dell'Appennino centro-meridionale, mirando alla costruzione di linee guida per la progettazione strategica del riciclo. La ricerca si rivolge ai soggetti istituzionali con ruolo di governo, in primo luogo a Regione, Province, unioni di comuni e comuni, e poi a tutti gli attori variamente coinvolti nei processi/progetti di rilancio territoriale.

Le linee guida si orienteranno in particolare verso forme di progettualità che riscrivono il patrimonio ambientale e culturale a partire dalla mobilitazione delle comunità insediate, proponendo una revisione dei ruoli degli attori della trasformazione, così come delle politiche di *governance* e dei dispositivi per la gestione di processi di lungo periodo.

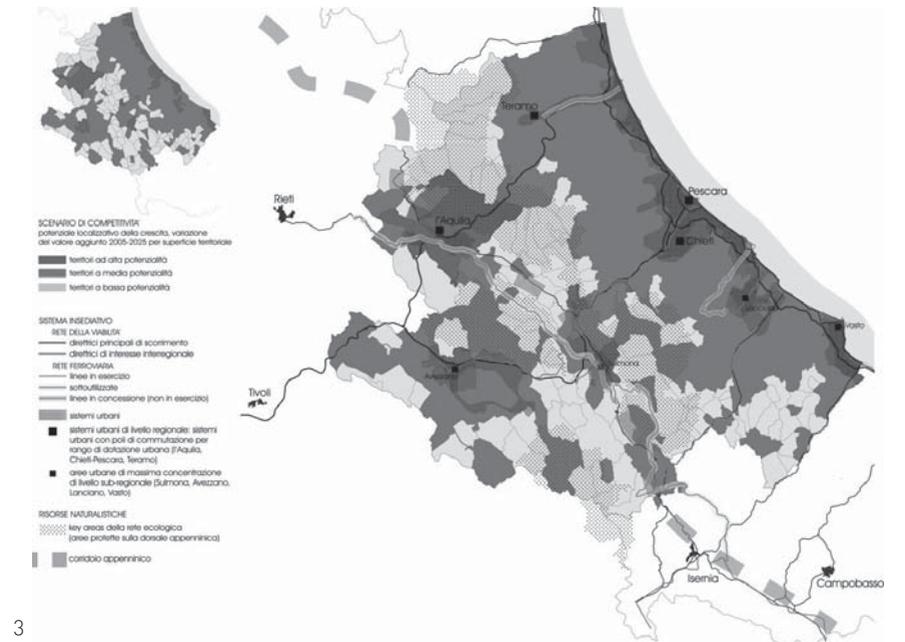
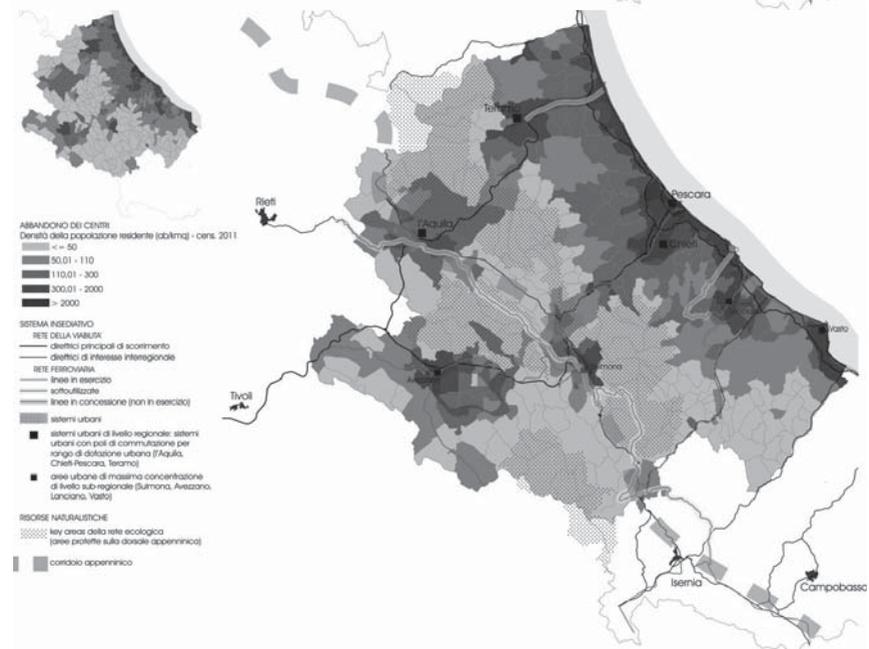
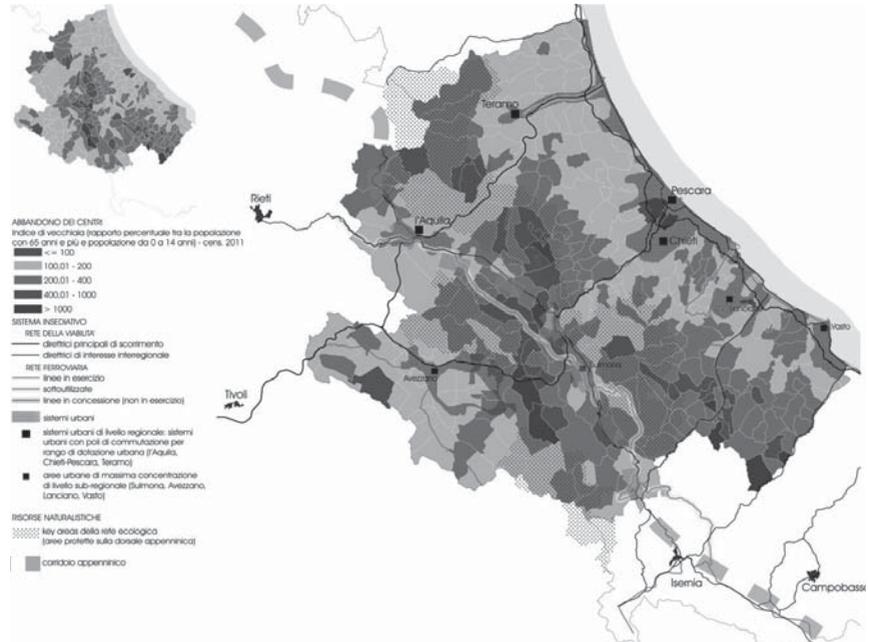
Al contempo la ricerca si propone di svolgere un'applicazione sperimentale sui territori interni d'Abruzzo mirata alla costruzione di mappe che oltre a ricostruire i fattori del disagio territoriale delle aree montane abruzzesi definisca l'entità del fenomeno dell'abbandono e le opportunità connesse per il riciclo.

#### Note

1. L'unità che si occupa del territorio dei borghi è costituita da Francesco Garofalo (coordinatore), Massimo Angrilli, Mario Morrica, Francesca Pignatelli.
2. Si tratta di uno dei possibili indicatori demografici (per esempio, indice di dipendenza anziani, età media, indice di ricambio) adatto a misurare il livello di invecchiamento di una popolazione.
3. Fonte CLES - Paolo Leon.

#### Immagini

1. Mappa interpretativa del fenomeno della fragilità attraverso l'impiego dell'indicatore: *indice di vecchiaia*. Fonte dati: Censimento 2011, ISTAT, SISTAN.
2. Mappa interpretativa del fenomeno della fragilità attraverso l'impiego dell'indicatore: *densità della popolazione residente* (ab/Kmq). Fonte dati: Censimento 2011, ISTAT, SISTAN.
3. Interpolazione dello *scenario di competitività* (potenziale localizzativo della crescita) all'armatura urbana e territoriale della regione Abruzzo.
4. Goriano Sicoli. Confronto tra l'incisione di Escher e una foto attuale.



## PROGETTARE L'ASSENZA. IL DECLINO DEI CENTRI MINORI

Francesca Pignatelli  
→UNICH.



Francesca Pignatelli, Cocullo (L'Aquila), 2011

*Io sono innamorato della parola «lacuna»: parola squisitamente latina connessa con «lacus»; la stessa che in italiano dà la forma popolare «laguna». [...]*

*In questo libro «lacuna» indica l'omissione intenzionale di parti del racconto. Prenderò dunque in esame riduzioni, abbreviazioni, contrazioni, cancellazioni, eliminazioni, abolizioni, soppressioni, scorciature, tagli crepe, mancanze, di varia natura ed entità. Si narra, infatti, non solo dicendo.*

*Nicola Gardini, Lacuna<sup>1</sup>*

Nell'ambito del PRIN Re-cycle Italy, la ricerca sui *territori fragili/centri minori in abbandono*<sup>2</sup> è un'occasione per riflettere su alcune questioni del progetto, a partire da una situazione reale e contingente.

Sono note e oggetto di numerosi studi le cause del declino in cui versano ampie parti dell'Appennino e dell'Abruzzo in particolare, il cui centro è un territorio ormai vuoto. Il sisma dell'Aquila del 2009, ha in effetti provocato un'accelerazione del fenomeno dello spopolamento già in attuazione dal dopoguerra, dovuto in primo luogo all'emigrazione sia locale, verso la costa per effetto dell'industrializzazione, che globale, con il trasferimento all'estero di una parte consistente della popolazione soprattutto giovane.

Emigrazione, calamità naturali, crisi economica, mancanza di adeguata infrastrutturazione e fallimento delle politiche rivolte a incentivare il turismo, permettono di includere questo centro vuoto dell'Italia nel più ampio fenomeno dello *shrinkage* che interessa città e territori europei definiti "in contrazione".

Le strategie per affrontare gli effetti di questo fenomeno, in corso di attuazione a partire da un decennio circa, partono da un cambio di paradigma: considerare il declino come un fenomeno da gestire, piuttosto che una situazione demografica e economica con un andamento da invertire.

Il riciclo, inteso come campo di azioni puntuali volte a innescare processi per intervenire con differenti intensità sui cicli di vita di un manufatto, di una parte di città o paesaggio, è un'occasione per individuare e praticare altre forme di sviluppo e di crescita.

*Re-cycle* ci pone dunque di fronte a una situazione da gestire, la quale necessita in primo luogo di uno sguardo nuovo.

Nei centri minori in abbandono, passato, presente e futuro sono di fatto già fusi in un ciclo naturale di crescita e declino. Le ricerche di Tom Emerson all'ETH di Zurigo su due città postindustriali in abbandono, Galway in Irlanda e Forst in Germania, restituite in forma di atlante di fotografie e disegni, dimostrano che anche solo attraverso lo strumento del disegno monocromatico, sia possibile esprimere una posizione nuovamente radicale. I disegni minuziosi dei ruderi, delle macerie, degli spazi riappropriati dalla natura sono di fatto un'operazione progettuale e un primo atto di riciclo, e coinvolgendo la sfera del ricordo e dell'invenzione contribuiscono al delinearci di un nuovo immaginario.

La costruzione di un immaginario condiviso è una delle operazioni determinanti per un riciclo efficace dei territori e dei paesaggi dell'abbandono, che chiama in causa il coinvolgimento e la collaborazione di altre discipline e forme di racconto<sup>3</sup>.

Si tratta di operazioni che lavorano sull'assenza, sulla mancanza, "a partire da quel che resta"<sup>4</sup>.

Interessante e particolarmente suggestiva risulta, in questo senso, la storia della cortina di ferro, l'*European Green Belt*. Essa è a tutti gli effetti una storia dell'assenza, una *lacuna* che, nel tempo, ha assunto forme diverse. Si tratta del "crinale" che al tempo della guerra fredda separava in due la Germania, Berlino e l'intera Europa, una fascia lunga 8.500 km

nella quale per più di quarant'anni è stata vietata qualsiasi attività.

Al termine della guerra fredda gli apparati bellici sono stati smantellati, rivelando una vasta area naturale che può definirsi il più importante corridoio ecologico d'Europa. La natura si è appropriata di ciò che l'uomo aveva abbandonato e in soli quattro decenni ha moltiplicato e conservato al meglio ambienti unici e diversissimi tra loro, specie animali e vegetali in via d'estinzione.

La cortina di ferro si riempie oggi di molti significati proprio in virtù del suo essere manchevole: questo vuoto diviene infatti un luogo da segnalare e trasformare in una versione aggiornata del monumento<sup>5</sup>.

I progetti di riappropriazione in chiave anti-monumentale elaborati nell'ambito dell'*European Green Belt* richiamano l'attenzione verso una poetica e una memoria che, analogamente a ciò che avviene nelle esperienze di re-cycle, si costruisce sapientemente su ciò che resta più che sulla celebrazione di ciò che è stato.

#### Note

1 Gardini N., *Lacuna. Saggio sul non detto*, Einaudi 2014, p.3-4.

2. Questo segmento della ricerca, coordinato da Francesco Garofalo con Massimo Angrilli, Piero Rovigatti, Francesca Pignatelli e Mario Morrica, muove i suoi passi da un contesto due volte reale, sia dal punto di vista fisico (si occupa di un caso di studio, Cocullo) che dal punto di vista progettuale (rilegge retroattivamente la precedente esperienza di pianificazione urbanistica compiuta con il Piano di Ricostruzione post-sisma del Comune di Cocullo, redatto da un gruppo di ricerca del Dipartimento di Architettura di Pescara, con Responsabile scientifico prof. Piero Rovigatti).

3. Si rimanda a Marini S., Menziotti G., Pignatelli F., Rizzi C., *Conservazione e riciclo. Tra reale e immaginario*, in REUSO 2015, III CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE DOCUMENTACIÓN, CONSERVACIÓN Y REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y PAISAJÍSTICO | VALENCIA 2015, Atti del Convegno, Editorial Universitat Politècnica de València, 2015, p. 1136-1143.

4. Cfr. Pirazzoli E., *A partire da ciò che resta. Forme memoriali dal 1945 alle macerie del Muro di Berlino*, Edizioni Diabasis, 2010.

5. Si veda il progetto fotografico pubblicato nel volume: Coccia I. M., Tacconi M., *Verde cortina*, Capponi Editore, 2015.

## LA PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA 2014-2020 A SOSTEGNO DEI PROGETTI COMPLESSI

Palmina Romano\*



Raffaella Massaccesi, Valle Subequana, vista dal treno, 2013

Il recupero delle reti ferroviarie in stato di abbandono, sia che vengano potenziate per il trasporto locale, sia che vengano riconvertite in percorsi *green* con progetti capaci di valorizzare le risorse paesaggistiche, ambientali, storiche e culturali di un territorio, trovano nei fondi europei validi strumenti di progettazione e finanziamento.

I fondi UE sono distinti in due grandi gruppi: i fondi strutturali assegnati alle Regioni e all'autorità centrali gestiti attraverso i POR e i PON<sup>1</sup>, e i fondi diretti gestiti dalla Commissione Europea attraverso le Direzione Generali<sup>2</sup> e le Agenzie esecutive che gestiscono direttamente i Programmi. Entrambe le tipologie di fondi vengono programmate e utilizzate in un periodo di 7 anni e oggi siamo nella fase di avvio della prossima programmazione 2014-2020.

Il totale dei Fondi Strutturali destinati all'Italia nei prossimi 7 anni è di circa 29 miliardi di euro, di questi circa un miliardo di euro verrà ripartito tra le Regioni Abruzzo, Molise e Sardegna<sup>3</sup>. Rispetto al nostro tema, è prioritario stabilire delle connessioni con 2 degli 11 obiettivi contenuti in "Obiettivi e linee guida per la programmazione unitaria dei Fondi Comunitari 2014-2020" approvato all'inizio del 2014 dalla Regione Abruzzo<sup>4</sup>.

I due obiettivi che interessano sono l'Obiettivo tematico 6 "Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse" il 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibile nelle principali infrastrutture di rete". Entrambi gli obiettivi sono poi suddivisi in obiettivi specifici, per quanto riguarda il sesto troviamo:

- Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio nelle aree di attrazione naturale attraverso la valorizzazione sistemica e integrata di risorse e competenze territoriali.
- Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, materiale e immateriale, nelle aree di attrazione attraverso la valorizzazione sistemica e integrata di risorse e competenze territoriali.
- Miglioramento della competitività e la capacità di attrazione delle destinazioni turistiche, attraverso la valorizzazione sistemica ed integrata di risorse e competenze territoriali.

Mentre per il settimo:

- Potenziamento dell'offerta ferroviaria e qualificazione del servizio.
- Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici (stazioni, stazioni AV, porti, interporti e aeroporti).
- Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree rurali, delle aree interne<sup>5</sup>.

A questi obiettivi corrisponderanno dotazioni finanziarie e interventi progettuali complessi che la Regione dovrà realizzare necessariamente con i diversi attori che sul territorio hanno competenze e funzioni specifiche in riferimento ai diversi ambiti. Farsi trovare pronti è fondamentale, ancor di più promuovere interventi sui quali si è già avuto un confronto con altri interlocutori e sui quali esistono studi, ricerche, proposte progettuali.

L'altra tipologia di fondi, i diretti, sono gestiti dalla Commissione Europea, si accede rispondendo a bandi pubblici con dei partenariati nazionali o transnazionali e con progetti che devono rispondere ai requisiti stabiliti nei bandi e nei programmi che li sostengono. La dotazione totale per i prossimi 7 anni è di 180 mila milioni di euro, suddivisi in 23 programmi con diverse assegnazioni finanziarie.

Tra questi programmi quelli di maggiore interesse per il nostro tema sono: "Horizon 2020"<sup>6</sup> e "Meccanismo per collegare l'Europa"<sup>7</sup>.

"Horizon 2020" ha una dotazione di oltre 70 miliardi di euro ed è il nuovo programma destinato alle attività di ricerca. Sostituisce il VII Programma Quadro, il Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP) e i fondi destinati all'Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia (EIT). Il programma supporta l'UE nelle sfide globali fornendo a ricercatori e innovatori gli strumenti necessari alla realizzazione dei propri progetti e delle proprie idee. La struttura di Horizon 2020 è composta da tre Pilastri e da cinque Programmi trasversali, i tre pilastri sono:

- Eccellenza scientifica.
- Leadership industriale.
- Sfide per la società.

All'interno dell'ultimo pilastro troviamo il sottoprogramma "Trasporti intelligenti, verdi e integrati". L'obiettivo è realizzare un sistema di trasporto europeo efficiente sotto il profilo delle risorse, rispettoso dell'ambiente, sicuro e regolare a vantaggio dei cittadini, dell'economia e della società. Obiettivi specifici:

- Trasporto efficiente in termini di risorse e rispettoso dell'ambiente.
- Migliore mobilità, meno traffico, maggiore sicurezza.
- Leadership mondiale per l'industria europea dei trasporti.
- Attività di ricerca socioeconomica e rivolte al processo decisionale politico.

"Meccanismo per collegare l'Europa" ha una dotazione di 50 miliardi di euro e sostituisce i vecchi programmi: TEN-T, TEN-E e Marco Polo 2. L'obiettivo è migliorare i collegamenti tra le diverse parti dell'UE, per facilitare gli scambi di merci e la circolazione delle persone tra i paesi. Concentrandosi sui modi di trasporto meno inquinanti, il meccanismo per collegare l'Europa renderà il nostro sistema di trasporto più sostenibile, dando inoltre ai consumatori una più ampia scelta su come viaggiare. La Commissione, con l'adozione di questo programma ha proposto di creare corridoi per coprire i più importanti progetti transfrontalieri, prevedendo che, entro il 2020, saranno necessari 500 miliardi di euro per realizzare una rete veramente europea, di cui 250 miliardi saranno destinati a eliminare le strozzature e a completare i collegamenti mancanti nella rete principale.

Il programma mira a completare il mercato unico europeo delle reti di trasporto, di energia e digitali. Per quanto riguarda i trasporti, finanzia progetti che completano i collegamenti mancanti delle reti in questione

e renderà l'economia europea più verde, grazie all'introduzione di modi di trasporto meno inquinanti, collegamenti a fascia larga ad alta velocità e un uso più esteso delle energie rinnovabili. Per facilitare il finanziamento del meccanismo, la Commissione ha peraltro adottato le condizioni dell'iniziativa Project Bond. Tale iniziativa consentirà di ridurre il rischio per gli investitori che cercano opportunità di investimento a lungo termine, favorendo il rilancio del mercato obbligazionario (attualmente poco utilizzato per investimenti infrastrutturali a causa della crisi finanziaria) come fonte significativa di finanziamento del settore infrastrutturale.

Oltre questi due programmi specifici, molte altre possibilità possono essere rintracciate trasversalmente in altri programmi della Commissione Europea, in particolare il finanziamento di interventi capaci di trasformare l'utilizzo di infrastrutture dismesse (tracciati e stazioni ferroviarie in contesti paesaggistici e naturalistici di pregio) in sedi di attività turistiche, ricettive, culturali. Per questo tipo di interventi si possono prendere in considerazione anche bandi regionali che concedono contributi a fondo perduto per start up di impresa nel settore turistico e dei servizi.

Ai fondi diretti si accede solo se si ha la capacità di sviluppare progetti strategici in collaborazione con le autorità regionali e nazionali, collocando gli interventi in un quadro di coerenza con quello che pensano di realizzare le autorità pubbliche in quel determinato territorio o ampliando le prospettive a volte miopi degli Enti. Oggi la sfida è quella di migliorare il dialogo tra i centri di ricerca, i decisori politici e gli investitori pubblici e privati<sup>8</sup> su progetti a media e lunga scadenza, capaci di recuperare infrastrutture dismesse a vantaggio di un territorio e della sua economia. Conoscere gli strumenti è un passaggio essenziale.

\*Project Manager, esperta in progettazione, gestione, rendicontazione e formazione sui Fondi UE strutturali e diretti.

#### Note

1. Programma Operativo Regionale e Programma Operativo Nazionale, sono documenti proposti da una Regione o dallo Stato nazionale, approvati dalla Commissione Europea al fine di attuare la programmazione comunitaria. I programmi operativi gestiscono i Fondi Strutturali suddivisi in Fondo Sociale Europeo (FSE), Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), Fondo di Coesione, Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca e FEASR (Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale).

2. La Commissione Europea è suddivisa in Direzioni Generali, ogni DG è competente in diversi ambiti e gestisce politiche di programmazione e finanziamenti, possono essere paragonate ai nostri Ministeri.

3. I Fondi Strutturali vengono ripartiti tra tutte le Regioni della UE in base a una classificazione legata al valore del PIL pro-capite. Abruzzo, Molise e Sardegna hanno una dotazione intermedia rispetto alle Regioni più o meno sviluppate e sono considerate Regioni in transizione.

4. Questa ricerca va fatta per ogni Regione dove si intendano cercare finanziamenti su progetti analoghi.

5. "OBIETTIVI E LINEE GUIDA PER LA PROGRAMMAZIONE UNITARIA DEI FONDI COMUNITARI 2014-2020" approvato dalla Giunta Regionale con DGR n. 37del 27.01.2014.

6. <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>.

7. <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/connecting-europe-facility>.

8. I finanziamenti comunitari, sia strutturali che diretti, prevedono sempre una quota di cofinanziamento a carico del partenariato che intende realizzarli. Questo corrisponde al principio di corresponsabilità e condivisione degli interventi.

MAPPE

## MAPPE E NUOVI CICLI DI VITA. RAPPRESENTANZA E RAPPRESENTAZIONE DEI TERRITORI DELL'ABBANDONO\*

Carmen Andriani, Emilia  
Corradi, Raffaella Massacesi  
→UNICH



### Nuove mappe

Il testo che segue avvia un ragionamento sui processi di rappresentanza e di rappresentazione dei territori abbandonati, sottoutilizzati o dismessi. Si riferisce ad ambiti non rappresentati (in quanto a dati, strumenti o prospettive di sviluppo), rimasti fuori dal monitoraggio dei territori attivi, sfuggiti alla mappatura ufficiale, relegati in una condizione di sostanziale dimenticanza. I territori dell'abbandono non hanno rappresentanza politica, dispongono di una rappresentanza sociale debole, non sono intercettati dalle economie dei territori produttivi. La triplice condizione di fragilità si riverbera nell'indebolimento del dato demografico (spopolamento), nell'impovertimento del dato economico (scarsa produttività, decrescita), nella debolezza del dato infrastrutturale (accessibilità insufficiente, inesistente o inadeguata).

Questo determina quella *geografia della ineguaglianza*<sup>1</sup> che proietta sul territorio con effetti palesi, il suo uso non democratico.

Uno dei primi indicatori, se non il più importante, di questa 'diseguaglianza spaziale' è dato da un'accessibilità carente.

La condizione di lateralità e scarsa accessibilità (ai programmi economici, politici, sociali), determinano lo stato perdurante di fragilità.

La rappresentanza di tali territori attiene ad una responsabilità politica, ovvero alla capacità di stabilire una piattaforma di ascolto che generi forme di cambiamento e nuovi cicli di vita. Riguarda la capacità di stabilire un *luogo* ed un *modo* ove possa avere voce la volontà ed il progetto di una comunità, per quanto esigua. Capire come può essere rappresentata e da chi, oltre che da se stessa. Significa mettere a lavoro un progetto che faccia leva su categorie fino ad ora rimaste assenti e poterlo rappresentare in modo adeguato.

La rappresentazione attiene alle modalità innovative del 'mappare' tale cambiamento, individuando modi, forme e strumenti nuovi di rappresentazione.

Una mappa che sia flessibile nel tempo, adattabile alla mutevolezza del cambiamento, ipertestuale al tempo stesso, pone la questione dell'autorialità e ne cambia il senso. Quale è il ruolo dell'autore in questo processo di rappresentazione? Come si rappresenta il 'cambio di vita' di una stessa sostanza, materiale ed immateriale, e come può attribuirsi ad un unico soggetto, per giunta esterno ad essa, l'intera responsabilità della rappresentazione? Possiamo ipotizzare una cancellazione del concetto tradizionale di autore o piuttosto una diversa interpretazione del ruolo?

Possiamo parlare di più autori? Possiamo identificare gli autori con i soggetti stessi di tale cambiamento?

La dimensione della rappresentanza è a-scalare, trasversale per dimensioni e per contenuti, per cultura e per storia. Può condividere gradi di prossimità con strategie politiche e azioni autoriali, ma raramente si confronta con queste. La divaricazione fra l'efficacia degli strumenti disciplinari ed il governo effettivo del cambiamento, vede oggi indebolita l'azione di progetto, rallenta gli effetti delle competenze. È un problema di autorevolezza perduta della disciplina o piuttosto di inadeguatezza di strumenti che faticano ad adattarsi alle nuove condizioni? Se la competenza riguarda un sapere tecnico comunque necessario («come quando chiediamo il parere a qualcuno che sappia veramente di cosa si sta parlando»<sup>2</sup>) non v'è dubbio che questa competenza necessaria non è mai neutra ma agisce criticamente nei processi di modificazione dei contesti fisici, come nei nostri casi di studio. Si tratta di restituire una grande quantità di dati e di rappresentarli criticamente, di rappresentarne la variazione costante e la indeterminatezza degli esiti. La comparazione con altri casi studio confrontabili a scala nazionale, contribuisce a costruire un

quadro critico complessivo, a formare sistemi di comparazione coerenti, a disegnare mappe che non siano solo la registrazione cartografica del dato fisico-geografico, ma che contribuiscano ad istruire metodologicamente *l'esperienza dell'accesso* ad un territorio. Questo uno degli obiettivi della ricerca. Sono mappe che accettano di essere mutevoli, per la complessità dei luoghi indagati, per i cambiamenti nel tempo, per la prospettiva che una pianificazione pubblica e pertanto politica deve accogliere. Allo stesso modo, le indicazioni di progetto che ne conseguono evitano di proporre funzioni indeterminate, raccolgono e rilanciano le spinte innovative che gli abitanti, *attori/autori* del territorio, esprimono.

La mappa così intesa è già una prima azione di progetto. Implica una assunzione di responsabilità. Può diventare uno dei *luoghi* e dei *modi* dove prende voce la istanza di una comunità – e di un territorio – fragile. Può diventare uno strumento efficace di comunicazione e di rappresentanza oltre che di rappresentazione.

Questa aspettativa orienta la manipolazione del dato, il suo posizionamento, la sua storicizzazione. Obbliga alla scelta di un interlocutore attento ed efficace (nella filiera della rappresentanza politica ad esempio). Influenza le tecniche di rappresentazione. Racconta asincronie di dati e di azioni, descrive perimetri spesso non fisicamente identificabili. L'assunzione di responsabilità comporta infine la identificazione dell'Autore, anche se non convenzionalmente inteso.

Nei territori fragili o dell'abbandono, come quelli dell'entroterra sopra menzionati, le modificazioni hanno avuto metamorfosi lente, insieme ai loro indicatori. Lo spopolamento progressivo, la rinuncia a relazioni consolidate, la condizione di sopravvivenza economica, si sono resi responsabili di scelte obbligate dall'emergenza.

La dilatazione temporale entro cui è avvenuta questa lenta ma progressiva trasformazione, ha dovuto convivere d'altra parte con la velocità dei cambiamenti economici, reggerne l'urto, in taluni casi soccombere, a dispetto delle grandi potenzialità di cui alcuni di essi dispongono. Nel caso della rete ferroviaria minore, ad esempio, chi scrive ha rilevato che molti rami ferroviari sono obsoleti o sottoutilizzati. Collegano centri minori con piccole stazioni isolate, attraversano paesaggi coltivati o in abbandono, trascinano piccoli manufatti e aree limitrofe in attesa di una nuova destinazione.

Su di esse possono impiantarsi forme diverse di appropriazione spontanea,

possono attecchire usi e consuetudini portati fuori dalla sfera privata e messi a comune in uno spazio condiviso.

Se ciò avviene, questa è già una azione di progetto degna di essere rilevata. Le infrastrutture minori possono essere abitate, aggregare altre funzioni compatibili, divenire infrastrutture ambientali. Possono stabilire reti di prossimità, mettere in relazione le risorse di ciascuno. Un valore che si aggiunge a quello acquisito con il tracciamento delle infrastrutture veloci. L'integrazione dei due sistemi infrastrutturali, l'alternanza delle due velocità, delle reti lunghe e di quelle di prossimità, segnano il primo passo per una redistribuzione più equilibrata dei territori. Si delinea un quadro di azioni non supportato da una normativa adeguata poiché si trova ad agire su condizioni di cambiamento inedite. È su questo piano che si misura l'efficacia della 'mappa' e del suo 'autore', la capacità di rilevarne i lenti dinamismi e rappresentarli, di tramutarli in azioni di progetto che prima di tutto agiscono su processi consolidati seppure inadeguati.

Non è solo una questione legata al superamento tra *globale e locale*. Le nuove mappe dovranno registrare realtà a velocità diverse, ricomporle in un quadro equilibrato e complementare, metterle a lavoro in una prospettiva di progetto che sani definitivamente lo strabismo cui va soggetto gran parte del nostro territorio e quella diseguaglianza geografica di cui si accennava all'inizio di questo ragionamento.

### Oltre gli atlanti

Elaborare una mappa è atto descrittivo critico, già sbilanciato verso un obiettivo di progetto. È strumento scientifico ma anche interpretativo delle innumerevoli variabili in gioco. Per questo una mappa è anche narrazione. Narrativa è stata anche l'esperienza degli *Atlanti Eclittici* che a partire dagli anni Novanta hanno coniugato strumentazione ortodossa e descrizione dinamica delle trasformazioni del territorio. Attraverso la ripresa fotografica e filmica, abbiamo ampliato la capacità di comprensione delle nuove modalità di abitare e di una realtà insediativa in forte cambiamento, di cui ci sfuggivano dinamiche e criteri di modificazione. Non è facile a tutt'oggi quantificare l'importanza, seppur rilevante, di questo contributo. Quanto effettivamente abbiano influito nei processi di decisione anche parziali, quanto abbiano inciso nell'acquisizione di consapevolezza, quanto siano diventati una opportunità reale di azione. Di fatto oggi la città, e i nostri contesti più in generale, si trovano a vivere una condizione

strutturalmente diversa rispetto a quella di venti anni fa, per certi versi «sembra di vivere una regressione»<sup>3</sup>.

Un aspetto importante del ragionamento sulle nuove mappe qui condotto, obbliga ad un ripensamento in chiave critica di quella stagione, e spinge a domandarci se possiamo considerarci in continuità o in discontinuità con quel modo di rappresentare la realtà e di descriverla, se stiamo nelle condizioni di un aggiornamento o se viceversa ci troviamo nuovamente ad affrontare un cambio strutturale dei paradigmi interpretativi e progettuali.

### Dalla mappa al progetto

Introdurre nel territorio nuovi cicli di vita è un processo oneroso. Recuperare un tracciato ferroviario dismesso, rifunzionalizzare edifici industriali, rigenerare territori a rischio (economico, geologico, ambientale), restituire all'uso i frammenti di territorio fortemente degradati o abbandonati o depauperati e resi inaccessibili, richiede investimenti impegnativi e le risorse economiche non sempre sono disponibili o accessibili.

Una possibile strategia operativa potrebbe suggerire la progettazione di programmi capaci di "viaggiare" a velocità diverse. Costruire una visione di insieme che riguardi più territori fra di loro omogenei, deve garantire un orizzonte di riferimento alla lunga distanza, sia spaziale che temporale. È all'interno di questa visione che possono attuarsi progetti puntuali e a breve termine. È in questo quadro di insieme che possono attivarsi azioni locali a 'doppio gettito', immediato e puntuale negli esiti rigenerativi, ma al tempo stesso organico ad un progetto di più vasto respiro sia spaziale che economico.

Da questo punto di vista il progetto del *nuovo ciclo di vita* di questi territori è azione autoriale, nella misura in cui questo significa una assunzione di responsabilità nel processo di trasformazione, e la consapevolezza del ruolo critico, oltre che conoscitivo, del progetto. Non tanto nella costruzione della forma quanto nella formalizzazione degli scenari possibili. Non tanto nel progetto come esito quanto nel progetto come processo, e come individuazione strategica dei temi decisivi.

Compito dell'autore è fornire la chiave d'accesso alla complessità dei temi che si rilevano sul territorio e alla conoscenza stessa di quegli ambiti che nascosti, privi di visibilità e sottoposti a degrado, non entrano a far parte dei processi di trasformazione.

Richard Saul Wurman nel suo lavoro per "l'architettura dell'informazione"

(termine da lui coniato nel 1975) si concentra su come il tema dell'accesso (a un territorio, ad una informazione) diventi coincidente con quello della comprensione. Le guide delle città da lui disegnate si occupano in primo luogo di individuare una chiave di comprensione universale attraverso la quale rendere accessibile la città stessa. In questo modo, ad esempio, l'access alla città di Tokyo non si basa sul dettaglio delle mappe ma sul fornire a chi le osserva una chiave di lettura. Riuscire a comprendere, in ogni momento, la propria posizione rispetto ad un punto noto, significa nella elaborazione di Wurman, rendere possibile la scelta autonoma del percorso, dunque l'accessibilità.

Il processo di attuazione della trasformazione dovrebbe compiere un percorso analogo, a partire dalla elaborazione della mappa. Costruire una piattaforma d'ascolto, contribuire alla conoscenza ed alla condivisione degli obiettivi, operare una scelta delle modalità di intervento, configurarsi come costruzione di una pubblica consapevolezza segnando la differenza sostanziale fra la mappa-catalogo e la mappa-progetto.

Se l'azione di censimento di materiali e di luoghi, è comunque un passaggio importante della ricerca *Re-cycle Italy* (come se il puzzle dei tanti luoghi sui quali è necessario intervenire, nella sua complessità, componga una enorme "garbage ball" dalla quale estrarre "pezzi" di cose da nominare), pur tuttavia non è un'azione sufficiente.

Le nostre mappe, che visualizzano l'estensione e l'entità dei fenomeni che stiamo osservando e che sembrano darci la certezza e la sicurezza del dato quantitativo e localizzativo, sono prive di risposte. Fino a quando, almeno, non sono collegate alle necessità peculiari trasmesse dagli abitanti, dalla conoscenza profonda e dalla consapevolezza che questa genera.

La produzione di mappe risponde alla necessità di mettere in evidenza l'entità e il peso dei temi indagati, raccontare il confronto tra le strategie operative, mettere a sistema informazioni e dati, restituire la complessità dei territori, elaborare le proposte progettuali. Si tratta di un campo di indagine trasversale, rispetto agli ambiti specifici della ricerca *Re-cycle Italy*. A nuove modalità di osservazione dei luoghi, a nuove modalità di prospettare una possibile organizzazione futura, corrispondono diverse necessità nell'elaborare la relativa rappresentazione, che diventa parte del processo di comprensione e di risposte progettuali.

In questo senso sembra utile cercare di sperimentare mappe che riescano a collegare il dato cartografico a quello quantitativo, il dato grafico a quello

spaziale, l'informazione per la comunicazione a quella per la comprensione e che consentano "l'accesso" al territorio e ai temi di indagine. Dando spazio alla sperimentazione di tecniche di rappresentazione e utilizzando anche, e non solo, gli strumenti tipici dell'architettura dell'informazione. Da un lato abbiamo la necessità di osservare il territorio, la città, i singoli manufatti, da punti di vista inediti per rappresentare ciò che attualmente è nascosto, non cartografato, non rilevato. Realtà di cui il pubblico non si interessa o che il pubblico non gestisce.

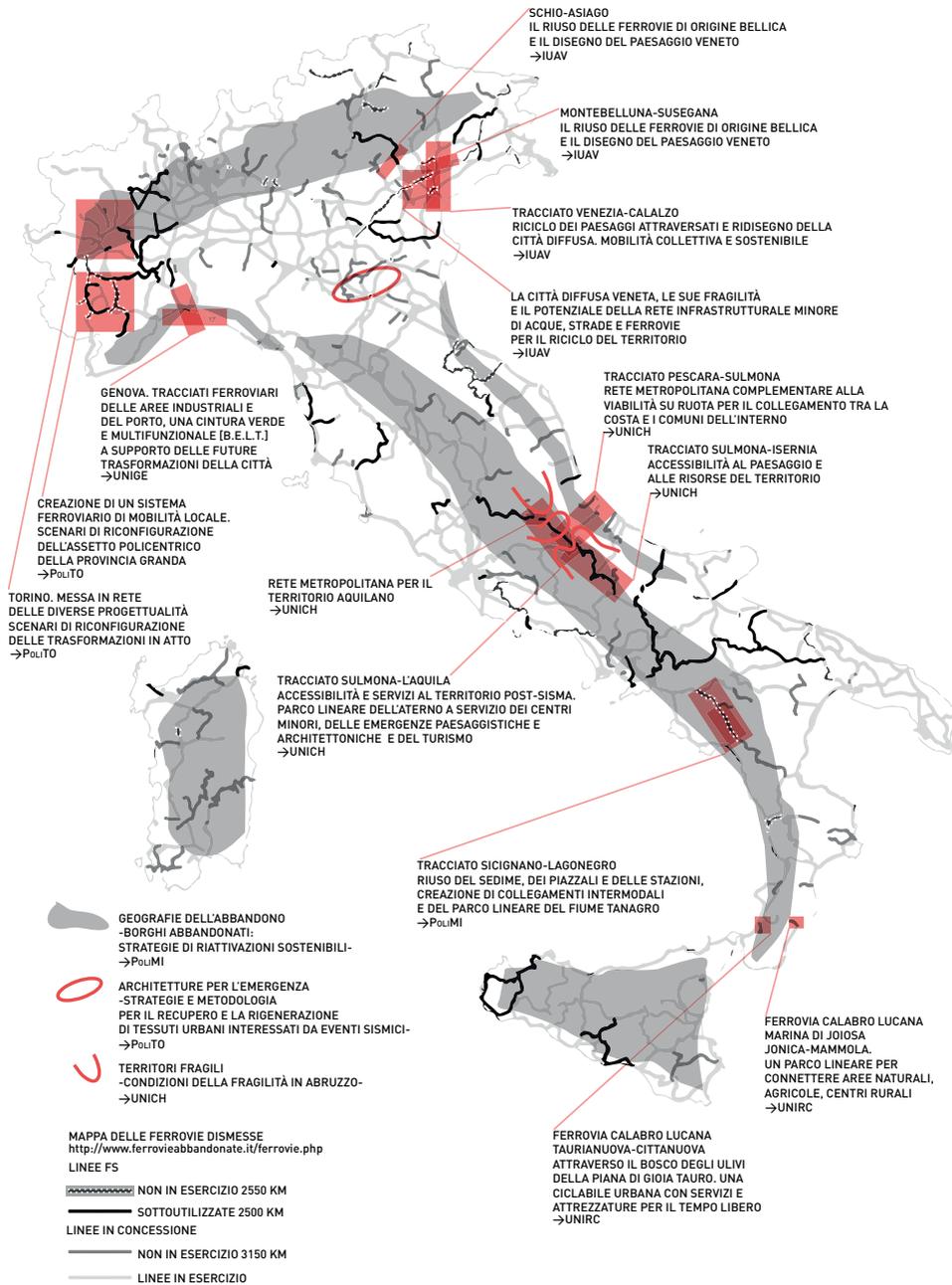
Dall'altro abbiamo la possibilità di attraversare i territori e comprenderne peculiarità e domande, di suggerire possibili azioni come frutto della selezione di temi e progetti. Una mappa così intesa deve poter rendere evidente qualcosa che attualmente non ha né voce né rappresentanza e possibilmente, tentare di dare delle risposte.

\*Il presente testo è stato pubblicato in *Op-Position*, Marini S., Rosselli S. C. (a cura di), Aracne ed. Roma, 2014, pagg. 139-146.

#### Note

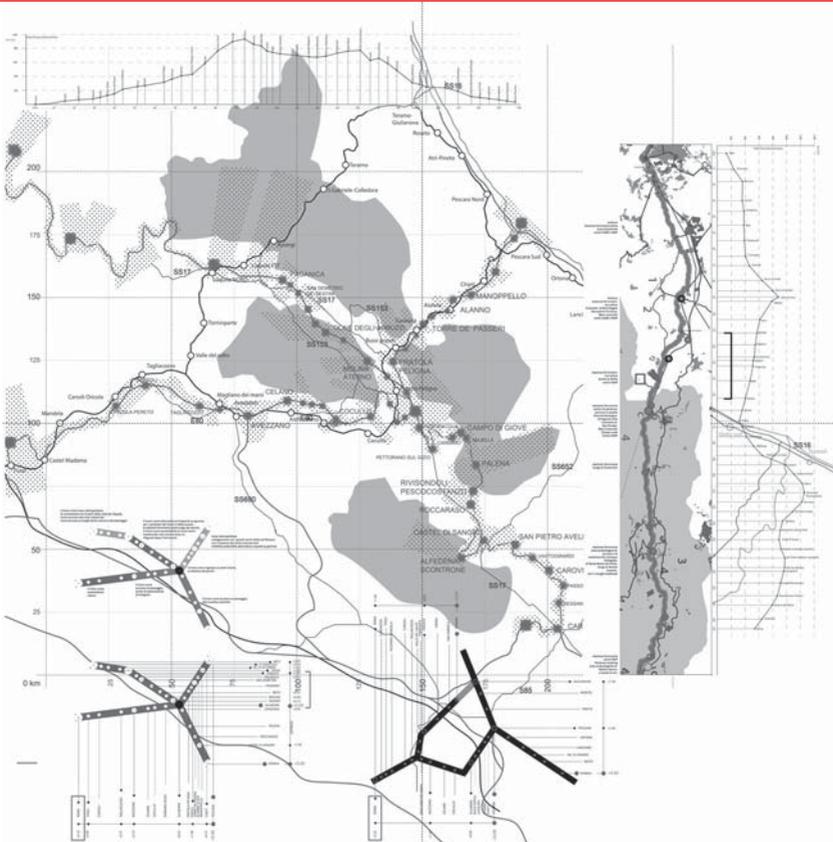
1. Secchi B., *Disuguaglianza ed ingiustizia spaziale*, note al testo di Pizzorno A., in Pizzorno A., Crosta P. L., Secchi B., *Competenza e Rappresentanza*, a cura di Bianchetti C. e Balducci A., Donzelli Editore, 2013.
2. Bernardo Secchi, *ibidem*.
3. Bianchetti C., *Un diverso campo concettuale*, in Bianchetti C., Balducci A. (a cura di), Pizzorno A., Crosta P. L., Secchi B., *Competenza e rappresentanza*, op. cit.

QUADRO SINOTTICO DEI TEMI PROPOSTI DALLE UNITÀ DI RICERCA PER IL RICICLO DELLE FERROVIE DISMESSE E SOTTOUTILIZZATE  
-SEMINARIO RECYCLE ITALY-PESCARA



**Rigenerare territori fragili\_  
Le reti infrastrutturali nei  
territori dell'abbandono.  
LABORATORIO DI TESI  
DI LAUREA**

**Carmen Andriani, con Emilia  
Corradi, Raffaella Massacesi  
→UNICH**



**Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Tavola manifesto, 2013**

Nell'ambito della ricerca PRIN Re-Cycle dell'unità di Pescara si è strutturato un laboratorio di tesi di laurea, coordinato dalla Prof. Carmen Andriani con Emilia Corradi e Raffaella Massacesi con l'obiettivo di redigere un sistema di mappe dinamiche che restituissero sia la condizione di territori minori e nello specifico dell'entroterra abruzzese, ma nello stesso tempo evidenziassero potenzialità e contenessero al loro interno progettualità a diverse scale da quella del territorio a quella del recupero di manufatti infrastrutturali o edilizi.

La redazione di queste mappe ha inteso individuare una serie di criteri scientifici e quindi estendibili a casi analoghi in cui il dato di interesse primario è l'individuazione quantitativa e qualitativa della dimensione trasversale di interazione del sistema infrastrutturale, normalmente considerato elemento lineare, con il territorio attraversato.

Tale costruzione tiene conto non solo di caratteri ambientali, morfologici e strutturali del territorio indagato, ma anche di vocazioni e di possibili relazioni sociali, culturali ed economiche in una proiezione futura per nuovi sviluppi sostenibili sia per scala che per azioni sul tessuto economico e sociale. La riconoscibilità del concetto di fragilità come valore e non come disvalore ha consentito di mettere in relazione scale e dimensioni a

volte incomparabili, dati economici con aspirazioni locali, grande scala a confronto con il dettaglio del territorio, del paesaggio, azioni alla microscala confrontate con processi normativi o di assi di finanziamento fino ad indagare il progetto del territorio e dei suoi manufatti alla scala architettonica.

Quello della interazione con i sistemi economici è stato un elemento che ha reso necessario un approfondimento sulla questione temporale in ogni senso, dalla doppia velocità di trasformazione delle aree a quella tecnica dei collegamenti viari, all'insediamento di economie sostenibili e al loro sviluppo nel tempo sia per dinamiche che per condizione socioculturale.

Il progetto, in sintesi, parte dalla mappatura ed è intrinseco ad essa, contiene in embrione tutti gli elementi che poi indaga e risolve con particolare attenzione ai materiali, ai contesti, al paesaggio ma soprattutto agli utenti, veri soggetti a cui la ricerca deve rispondere non risolvendo tutti i problemi dei territori minori con le loro fragilità ma individuando proprio all'interno di questi le possibili interazioni che aiutano comunità e sistemi a progredire partendo dal recupero e valorizzazione dell'esistente.

Nei casi presentati, la dimensione degli elementi considerati per la costruzione delle mappe oscillano tra i grossi centri di eccellenza presenti soprattutto nella valle del Fucino rappresentati da Telespazio, l'importante sistema rappresentato dai Consorzi Industriali e Agricoli dell'area del Fucino che costituiscono una delle maggiori realtà economiche e sociali dell'Abruzzo interno e i territori rurali montani con economie di sussistenza e con la piccola scala dei centri storici e del paesaggio agromontano.

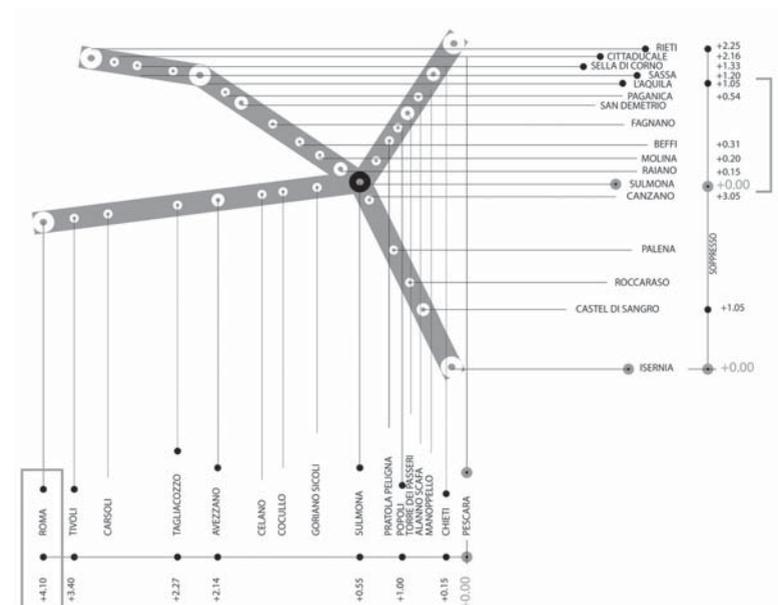
Questi vengono a loro volta confrontati con il sempre più denso sistema di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili come il parco eolico di Collarmele o l'esteso sistema di impianti fotovoltaici che borda la valle del Fucino, l'A25 e gli insediamenti agricoli maggiori presenti.

Nel confronto tra dinamiche dimensionalmente ed economicamente importanti con la scala del sistema dei paesi intercettati dalla ferrovia, costituiti da sistemi urbani piccoli dalla forte identità sociale, si individuano sistemi e azioni idonee per una riconnessione di dinamiche presenti e future. Su queste vengono strutturati il telaio di azioni e le strategie di progetto, con particolare attenzione ai temi della sostenibilità dei processi in termini economici, ambientali e architettonici. (EC)

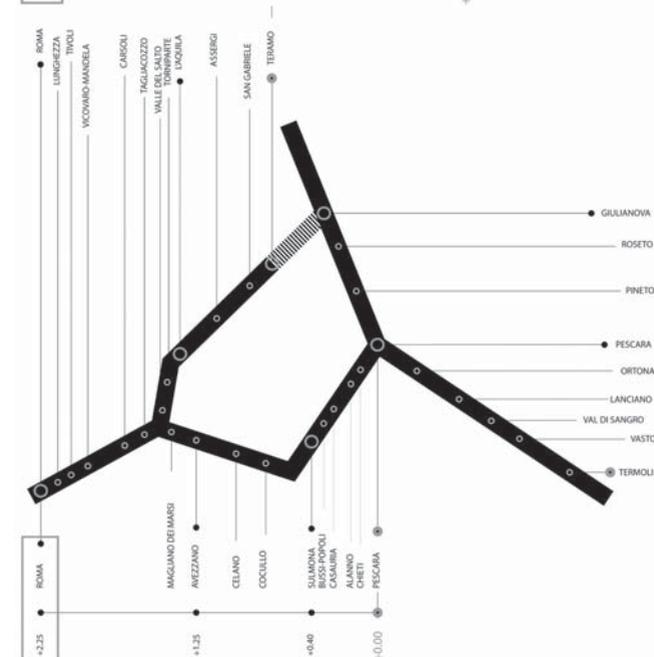
### Immagini

1. Il telaio infrastrutturale nei Territori fragili dell'Abruzzo
2. Le relazioni territoriali
3. Ambiti di influenza della rete ferroviaria minore

1



2





**PESCARA-SULMONA**  
 linea metropolitana di collegamento con i centri e le frazioni della Val Pescara, con il sistema dei centri commerciali, l'aeroporto

**IL NODO DI SULMONA**  
 connessione delle direttrici principali nord-sud, est-ovest;  
 il treno come accesso ai centri d'arte, al sistema dei parchi naturali.

**SULMONA-ISERNIA**  
 il treno come accesso al paesaggio, alla montagna, al territorio, punto di osservazione privilegiato

**SULMONA-AVEZZANO**  
 il treno come accesso al paesaggio, alla montagna, alle risorse ambientali, paesaggistiche e culturali del territorio, punto di osservazione privilegiato

**AVEZZANO-ROMA**  
 il treno come connessione veloce

**SULMONA-SAN DEMETRIO**  
 il treno come alternativa al trasporto su gomma per i pendolari del lavoro e della scuola, le stazioni ferroviarie come luogo dei servizi, il treno come accessibilità ai nuovi centri residenziali così come si sono configurati dopo il terremoto

**SAN DEMETRIO-L'AQUILA**  
 il treno come linea metropolitana, di connessione tra le parti della città de L'Aquila, come accesso alle aree industriali, come accesso ai luoghi della cultura e del paesaggio



## →TESI DI LAUREA

**Rigenerare territori fragili\_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono. La ferrovia da Isernia a Castel di Sangro\***

Rossella Guglielmi, Federica Graziano

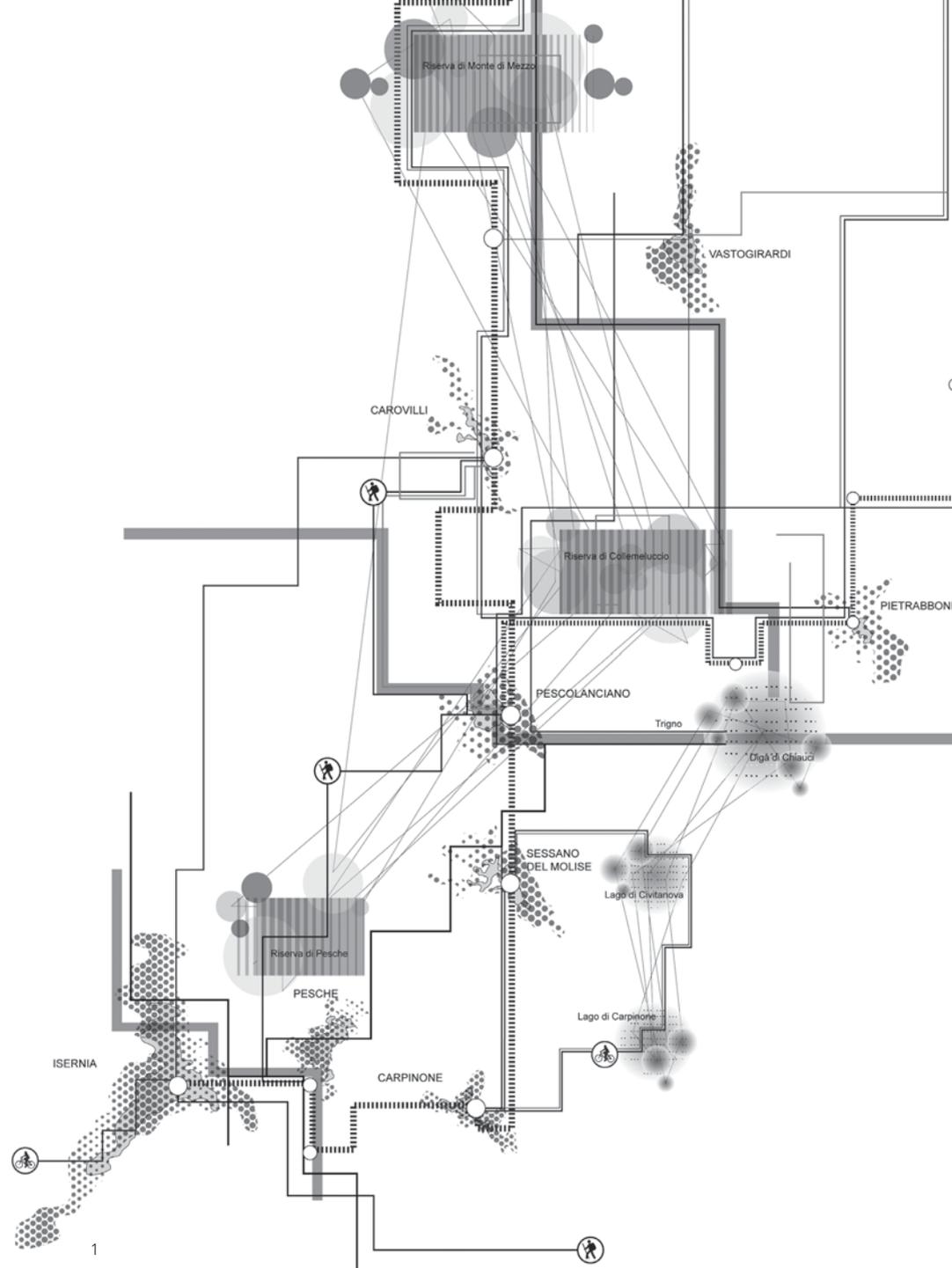
La tesi si occupa delle infrastrutture minori nei territori dell'abbandono, indaga il tratto ferroviario della Sulmona-Carpinone-Isernia e nello specifico il segmento Isernia/Castel di Sangro. Lo studio condotto su questi territori descrive le condizioni dei territori minori attraversati usando un approccio critico di racconto per illustrarne le fragilità. Il dato che ne è emerso è quello della "non omologazione" quale risorsa identitaria. L'identità rappresenta un dispositivo capace di generare processi di trasformazione futuri". Dalla sovrapposizione delle risorse presenti sul territorio con il sistema infrastrutturale e naturale si viene a creare un nuovo telaio. L'interazione di questo telaio con le reti quali ferrovia, tratturo e sentieri, individua i nodi territoriali che rappresentano punti di innesto di nuovi dispositivi. A loro volta, questi, vengono ricollegati attraverso una rete trasversale a lentezza controllata con i luoghi di interesse dislocati nel territorio. Questa nuova configurazione permette di rivitalizzare porzioni di territorio ricche di opportunità inesprese attraverso la realizzazione di spazi pubblici attrezzati per la recettività turistica, interventi minimi sulle trasversali come spazi per la sosta con attrezzature e supporti informativi per la mobilità. Lungo il tratturo si prevedono progetti di recupero di manufatti identitari dismessi che vengono riconvertiti in strutture a servizio del nuovo flusso turistico.

**Immagini**

1. Il sistema territoriale complessivo della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone-Isernia
2. Il sistema morfologico
3. Confronto altimetrico dei sistemi infrastrutturali esistenti
4. Le relazioni con i centri abitati

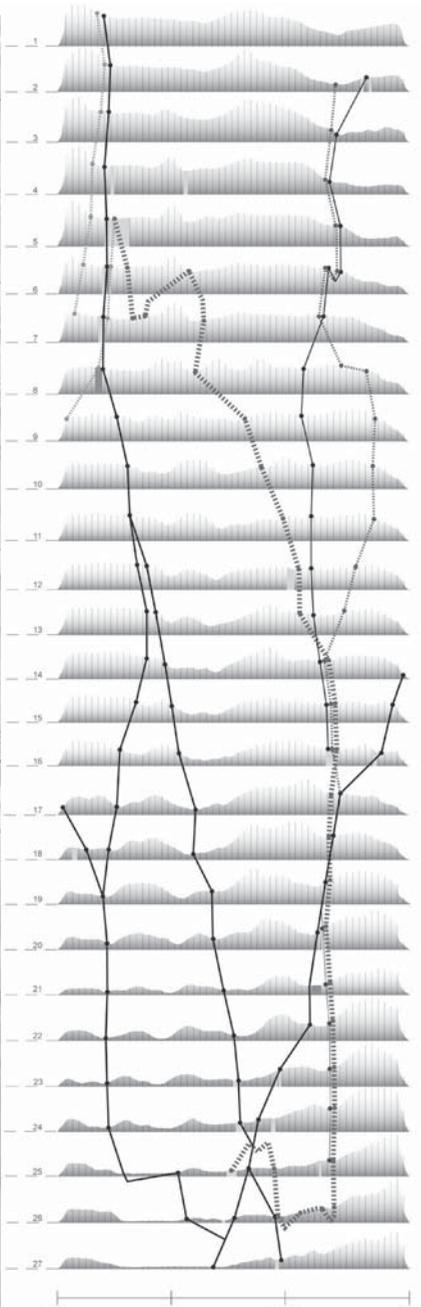
\* Laboratorio di Tesi di Laurea 2013-2015 "Rigenerare territori fragili\_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono"; Dipartimento di Architettura\_Pescara\_Unich.;

relatore: Carmen Andriani, correlatore: Emilia Corradi, Raffaella Massaccesi.

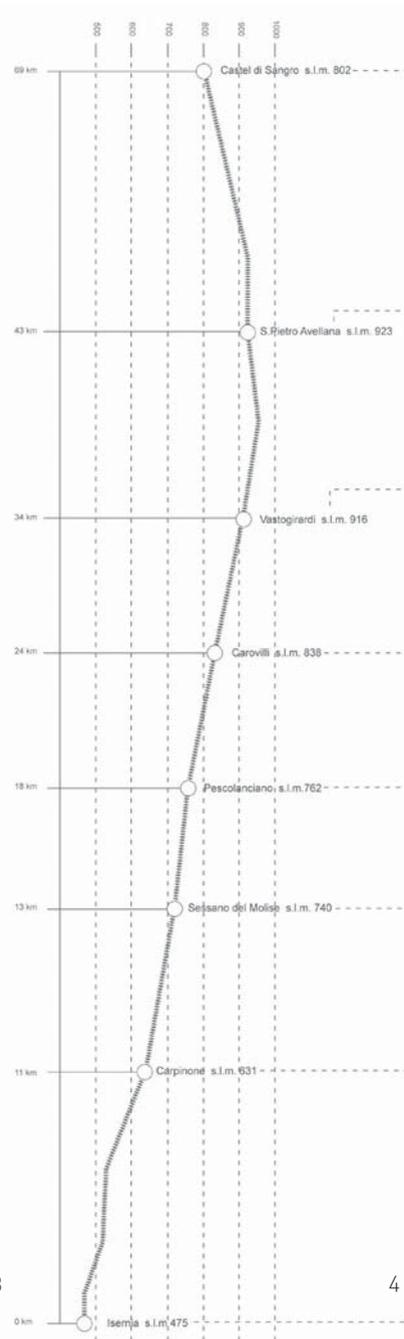




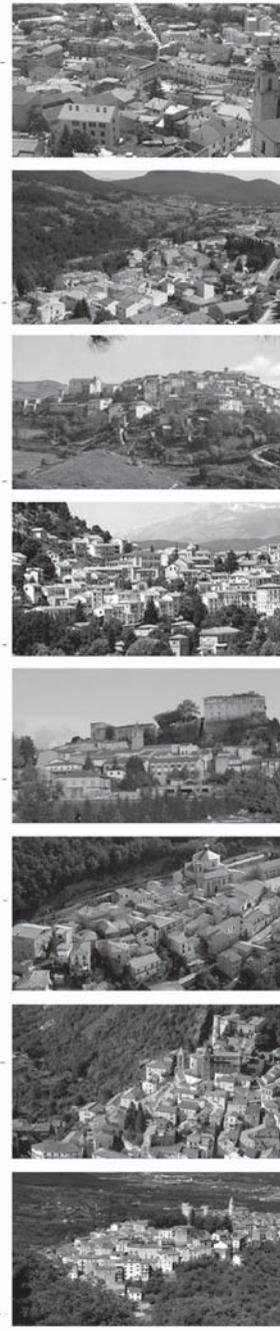
2



3



4



## →TESI DI LAUREA

**Riciclo di territori fragili. Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Recupero e valorizzazione del tratturo come ecotipo di infrastruttura agricola\***

Federica Acquaviva, Giulia D'Ignazio

L'obiettivo della tesi è quello di MAPPARE il territorio al fine di individuare specifiche azioni di progetto riproponibili sullo stesso.

Oggetto di studio della tesi è il TRATTURO L'Aquila-Foggia ed il suo rapporto con le altre linee infrastrutturali viarie dell'interno appenninico abruzzese. Questo sistema assume una nuova valenza funzionale e paesaggistica all'interno di un circuito a mobilità lenta e le cui caratteristiche endogene dipendono dall'interazione del tratturo stesso con l'ambiente ecologico in cui vive.

Lo studio è stato condotto su diversi elementi del paesaggio e del territorio scomponendoli e riaggregandoli secondo criteri diversificati per scala e temi costruendo un TELAIO INFRASTRUTTURALE, nato dalla discretizzazione dei tracciati, per una lettura immediata del territorio e delle sue caratteristiche.

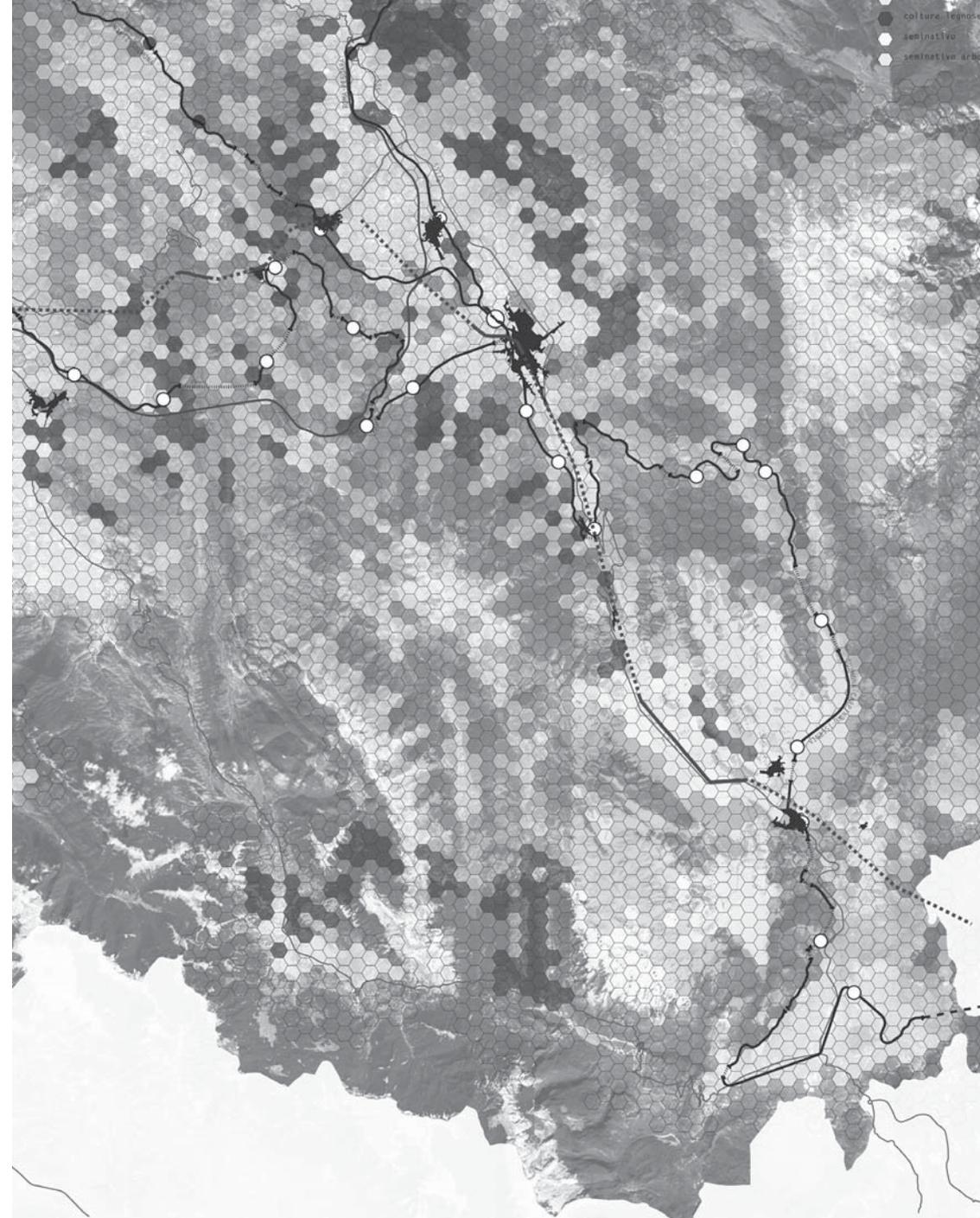
La scomposizione in telai minori, in cui si intersecano alternativamente gli elementi cardine (TRATTURO E FERROVIA) con quelli dell'analisi, ha portato all'individuazione di tipologie diverse di nodi a conferma della complessità delle reti e dei sistemi ambientali presenti.

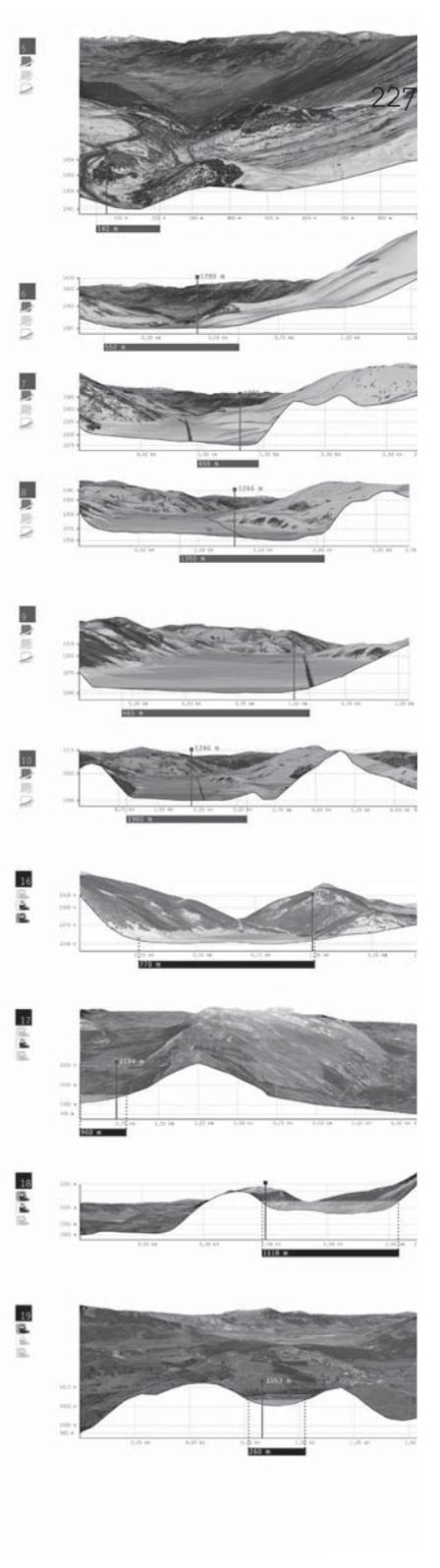
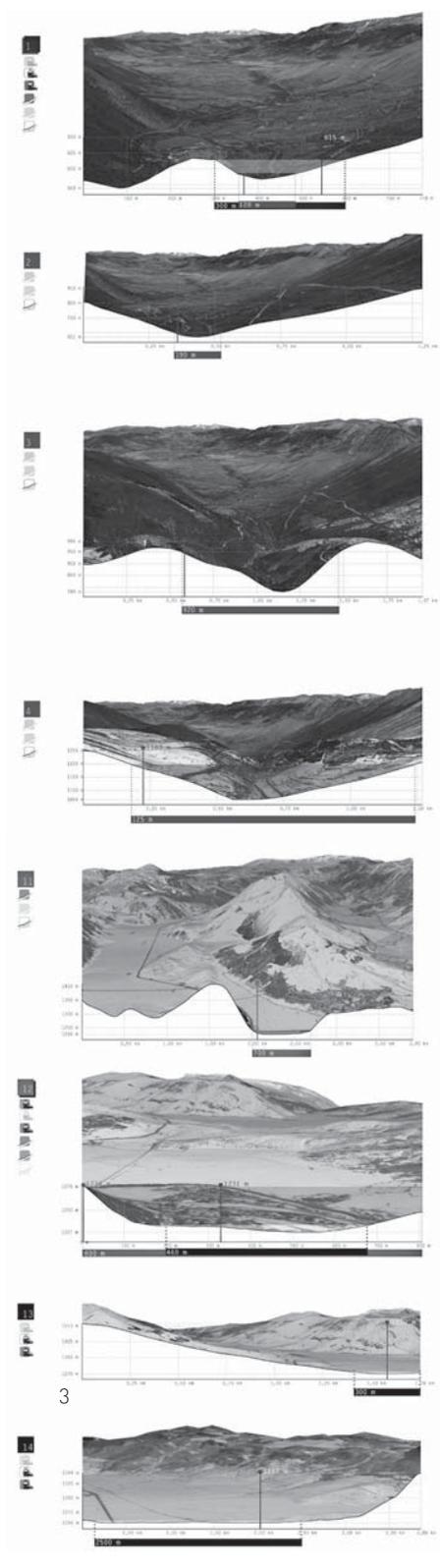
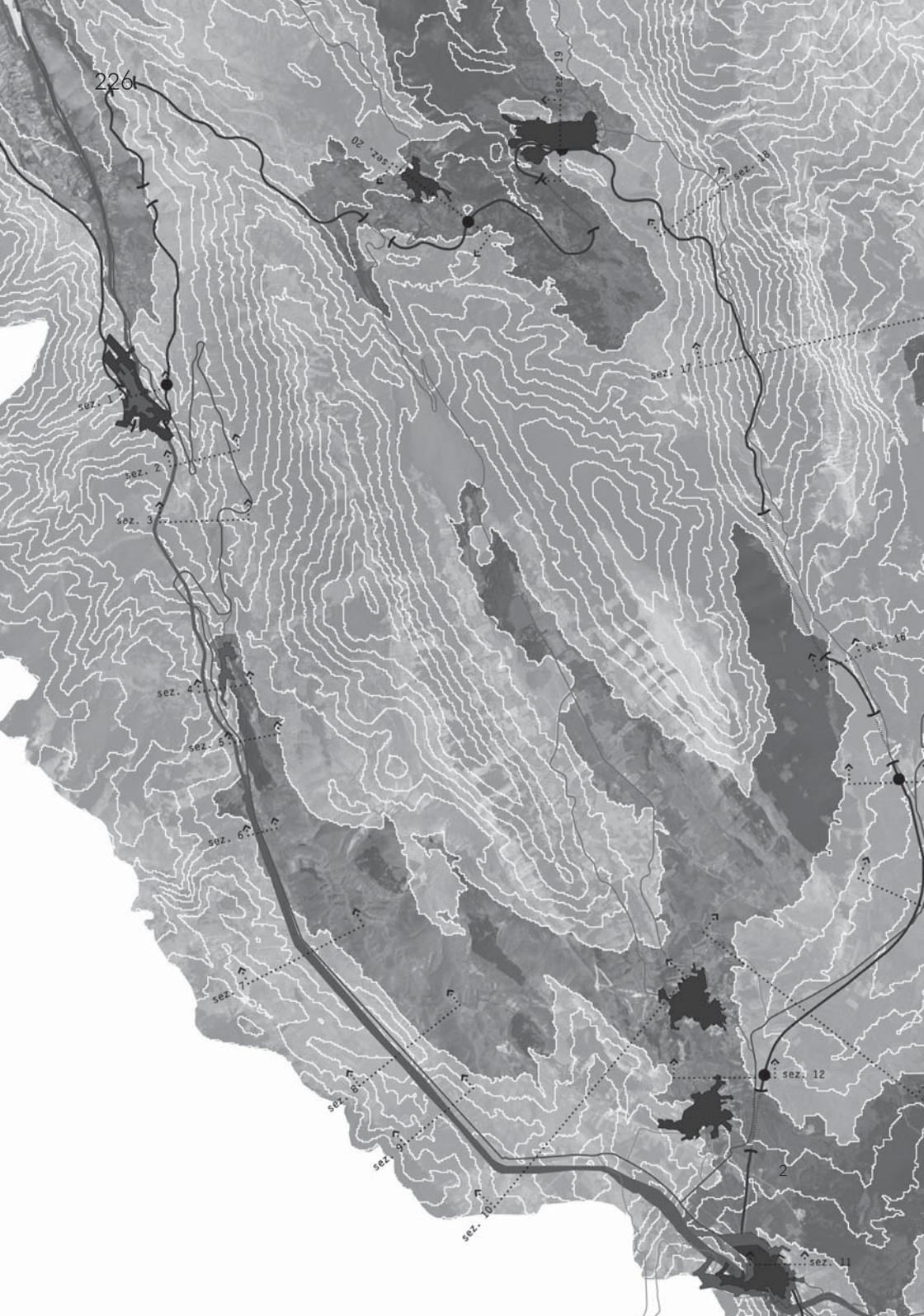
La metodologia d'intervento proposta ha reso necessario la redazione di un ABACO di caratteristiche fisiche visibili in diversi punti del circuito stesso associando ad ognuno degli elementi azioni progettuali, che rispondono a strategie di riqualificazione, potenziamento e valorizzazione delle infrastrutture minori come assi in grado di concretizzare un bisogno umano di riabilitarsi da questo stato di territorio fragile attraverso nuovi cicli di vita.

**Immagini**

1. Sovrapposizione del sistema Tratturo L'Aquila-Foggia/Linea ferroviaria Sulmona-Carpinone-Isernia con il sistema agricolo
2. Il sistema morfologico
3. Sezioni territoriali con individuazione dimensionale dei sistemi di influenza trasversale

\* Laboratorio di Tesi di Laurea 2013-2015 "Rigenerare territori fragili\_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono"; Dipartimento di Architettura\_Pescara\_Unich.;  
relatore: Carmen Andriani, correlatore: Emilia Corradi, Raffaella Massaccesi.





3

## →TESI DI LAUREA

**Rigenerare territori fragili\_ Il caso di Molina Aterno\***

Maria Baldassarre

Lo studio affrontato nella tesi ha come obiettivo la redazione di una mappa multidisciplinare al fine di costruire una serie di azioni in grado di rigenerare un sistema economico, ambientale, rurale, paesaggistico infrastrutturale in un territorio, come quello della valle dell'Aterno, ricco di emergenze ambientali, paesaggistiche e storico culturali nel quale Molina Aterno assume un ruolo rilevante per la sua posizione strategica lungo il tracciato ferroviario.

Il territorio in cui si colloca la tesi, è un'area nell'entroterra abruzzese attraversato dalla ferrovia Sulmona-L'Aquila e dal fiume Aterno e può essere considerato uno dei tanti territori fragili, caratterizzati non solo da una fragilità di natura economica, ma anche insediativa, infrastrutturale e sociale. L'assenza di servizi di base, lo spopolamento dei borghi, la diminuzione dell'utilizzo del territorio legato al mondo rurale sono punti di debolezza di questo territorio che presenta una grande ricchezza storica e paesaggistica.

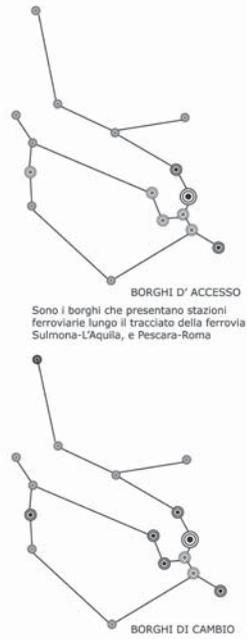
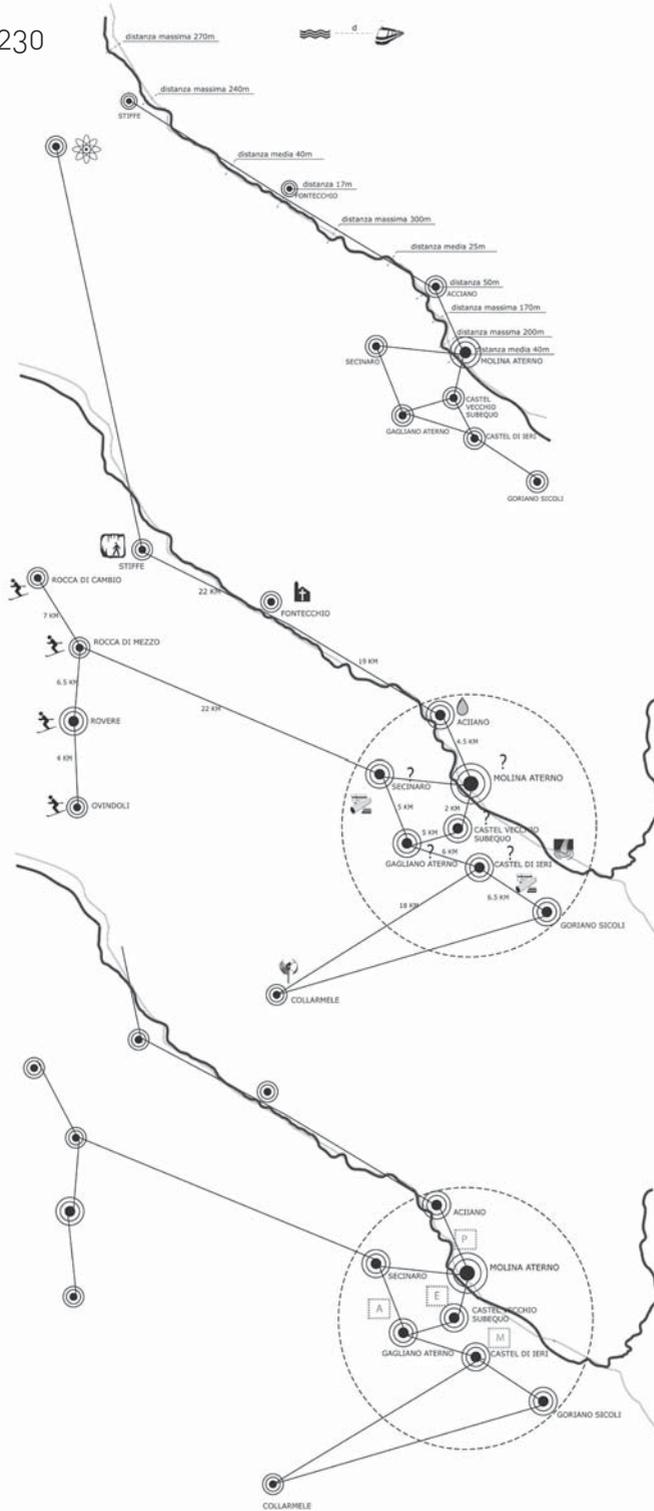
La presenza di queste due importanti infrastrutture, il fiume e la ferrovia, attualmente sottoutilizzate e relegate ad un ruolo marginale, è uno dei punti di forza del territorio: la ferrovia collega tra loro piccoli centri tracciando la valle dell'Aterno e attraversando paesaggi agricoli e paesaggi dell'abbandono; il fiume Aterno è una rete naturale, un'infrastruttura per l'agricoltura che determina la forma del paesaggio e il sistema insediativo, collegando in maniera naturale i piccoli centri.

**Immagini**

1. Area di influenza della linea Sulmona-L'Aquila con i centri abitati
2. L'offerta territoriale
3. Strategie di intervento
4. Paesaggio molecolare

\* Laboratorio di Tesi di Laurea 2013-2015 "Rigenerare territori fragili\_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono"; Dipartimento di Architettura\_Pescara\_Unich.;  
relatore: Carmen Andriani, correlatore: Emilia Corradi, Raffaella Massaccesi.

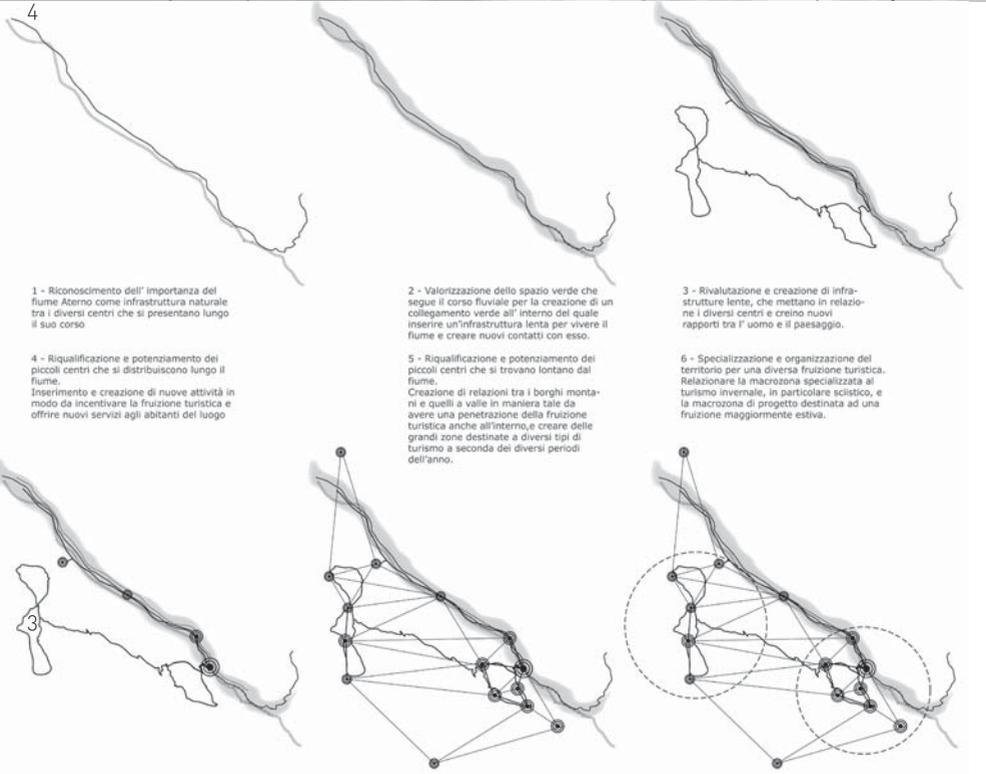




- OFFERTE ESISTENTI**
- Grotte di Stiffe
  - Uno dei borghi piu' belli d'Italia
  - Laboratorio del Gran Sasso
  - Piste sciistiche
  - Aree archeologiche
  - Gole di San Venanzio
  - Centro visite dell'acqua

- OFFERTE FUTURE**
- Museo del Vento

- OFFERTE DI PROGETTO**
- Parco fluviale
  - Centro esperienze agricole e culinarie
  - Centro del saper fare artigianato
  - Memoteca



## →TESI DI LAUREA

**Un nuovo ciclo di vita per l'asse ferroviario Sulmona-Carsoli****Mappe: percezione, selezione, aggiornamento\***

Davide Gerbasi, Paolo Sabatini

Il progetto di riciclo di un territorio attraverso l'infrastrutturazione minore deve avere ben chiari quali sono i soggetti e i materiali del progetto – La cultura, la storia, la natura dei parchi, le dinamiche sociali e antropologiche, il paesaggio, le risorse produttive, le valenze non fisiche.

La messa a rete e la catalogazione delle valenze del territorio hanno l'obiettivo di creare un sistema di mappe aggiornabile e dinamico; si è proceduto inizialmente ad un'attenta analisi e catalogazione dei dati, sintetizzati criticamente a ottenere una nuova lettura del territorio.

Il progetto su scala locale, invece, getta le basi per un sistema di mobilità lenta e di valorizzazione del paesaggio, in cui l'utente stesso diventa uno strumento attivo di aggiornamento delle dinamiche territoriali, contribuendo – attraverso dispositivi PDA - all'ampliamento del database di mappe virtuali che integrano costantemente i metodi di indagine.

La tesi è strutturata intorno al tema della "fragilità territoriale, concetto prossimo a quello della povertà e dell'abbandono, al recupero delle infrastrutture minori obsolete o sottutilizzate, alle reti di prossimità come scambio delle risorse fra centri minori, al loro riuso e nuovo ciclo di vita legato anche a forme diverse dell'abitare". (CA)

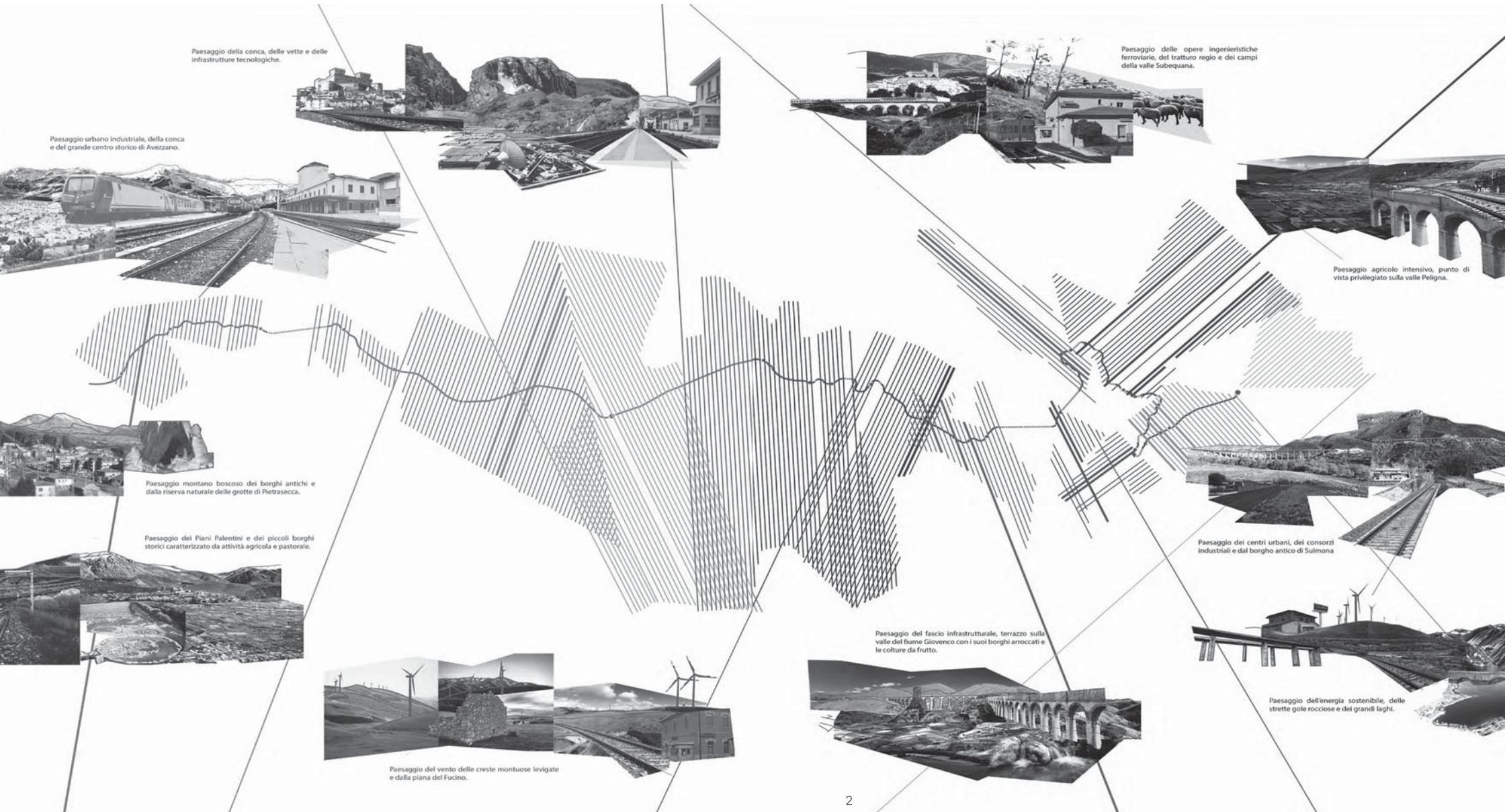
Lo studio affronta la costruzione di un modello scientifico della dimensione della percezione del territorio e del paesaggio attraverso la sovrapposizione di letture multiscalarì e multidisciplinari in un'ottica di catalogazione di elementi, azioni e potenzialità inesprese.

**Immagini**

1. Il territorio del Fucino\_Infrastrutture tecnologiche
2. Il paesaggio\_Percezione e selezione lungo il viaggio

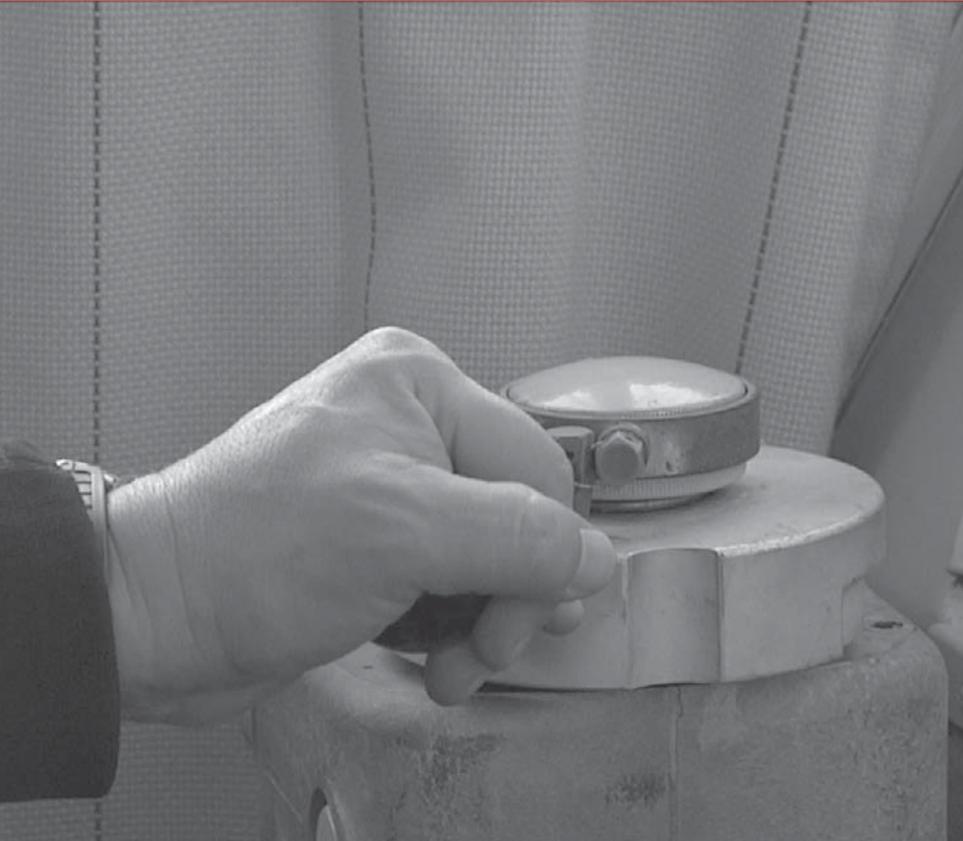
\* *Laboratorio di Tesi di Laurea 2013-2015 "Rigenerare territori fragili\_Le reti infrastrutturali nei territori dell'abbandono"; Dipartimento di Architettura\_Pescara\_Unich.; relatore: Carmen Andriani, correlatore: Emilia Corradi, Raffaella Massacesi.*





## **SLOW TRAIN** **Racconto di un viaggio\***

**Richard Ingersoll\*\***



*still frame - riprese video seminario itinerante Pescara - L'Aquila, 2013*

“Buongiorno a tutti, mi sembra un’impresa acrobatica parlare sul treno, dopo aver detto ieri sera che la ferrovia è il primo atto di violenza contro la natura; quindi la mia riflessione inizia con un pensiero negativo. Ma devo anche confessarvi che il treno è il mezzo che preferisco per viaggiare. Sono americano, come sapete. Sono cresciuto nella California dove non era possibile viaggiare in treno. A quattordici anni mi sono trasferito in Connecticut per andare al college e lì ho scoperto il treno. Lo utilizzavo per il tragitto tra la scuola e New York City e quando sono arrivato alla Grand Central Station ho provato un’emozione nuova, direi il primo contatto con la Polis, il primo contatto con quello che è il pubblico, esperienza che fino ad allora in California non avevo mai conosciuto fino al mio arrivo a New York.

Nonostante la violenza che la ferrovia ha promulgato contro la natura e contro la forma della città, trovo che nel tempo è diventata una portatrice della libertà, perché rafforza la Polis che ci garantisce la libertà collettiva. La ferrovia rimane un grande segno di vita collettiva sempre da apprezzare. Avrei due o tre domande alle quali forse potreste rispondere meglio di me.

La prima domanda che mi faccio quasi sempre quando viaggio in treno è: *la ferrovia è un elemento che unisce o divide?!*

Io abito in una città in cui la ferrovia divide. In quasi tutti i contesti provinciali è così! Viene spontaneo chiedersi come si potrebbe risolvere la questione fondamentale della forma urbana rispetto alla ferrovia. Una soluzione potrebbe essere quella di creare dei tunnel, degli attraversamenti?

Ma rimane il problema di come operare su aree di proprietà della ferrovia. Sarebbe interessante conoscere esempi di progettazione in tal senso. In realtà vi sono molti più esempi all'estero, penso alla Francia, dove sono riusciti a scavalcare in modo *"elegante"* la questione. Dunque se qualcuno conosce un'esperienza italiana mi farebbe molto piacere condividerla.

Dall'altra parte vi racconto la mia esperienza personale.

Io faccio il pendolare da Montevarchi a Firenze, viaggiando per 40 km in andata e ritorno per tre o quattro volte alla settimana. Vedo sempre le stesse persone e noto che si tende a non usare la macchina prediligendo il treno. Il treno per noi è diventato una specie di casa: leggiamo il giornale, parliamo, ci guardiamo attorno: facciamo assieme cose che prima si facevano in una piazza. Per questo motivo il viaggio in treno è positivo: favorisce la condivisione. Il treno per andare a Firenze è abbastanza lento quindi un mio slogan per caratterizzare quest'esperienza del treno è *slow train*, come *slow food*.

In questa nostra esperienza di viaggio oggi siamo su un *very slow train* ed è molto più facile godere del percorso; magari ci sono anche cose che sarebbe meglio non vedere. Ti accorgi del paesaggio, ti accorgi degli elementi perché la velocità non è quella della macchina. È una condizione che va apprezzata perché l'unione con il paesaggio è un fatto metafisico. La seconda domanda è se il nostro periodo storico può essere definito come quello della *decrescita*.

Secondo Serge Latouche, che ha scritto un libro sulla *decrescita* come obiettivo, è una meta cui dobbiamo indirizzarci. Per fare questo possiamo servirci di un ossimoro, qualcosa che ha a che fare con il concetto di *"abbondanza frugale"*, da cui trarre la riflessione che si può vivere meglio con meno. È un concetto molto interessante, ma risulta ancora estraneo all'idea dello sviluppo alla quale siamo abituati e che ci porta a

domandarci se la decrescita è un fatto positivo o negativo e soprattutto se è un fenomeno che interessa o deve interessare la provincia o la metropoli, essendo queste due realtà molto diverse.

Nel 2010 in Germania, nella ex DDR hanno realizzato la grande mostra del IBA con un slogan delizioso *"il progresso senza crescita"*, ed allora viene da domandarsi che cosa si intenda per *progresso*.

Noi abbiamo sempre pensato che la crescita sia legata al progresso economico e alla distribuzione delle risorse. Ma il progresso è anche una questione di evoluzione sociale non necessariamente legata alla crescita economica quanto piuttosto alla qualità della vita e ad una sua equa distribuzione nella società. Quindi se riuscissimo oggi a sposare l'idea di rallentamento come questo *slow train* ci insegna, avremmo una crescita economica forse rallentata ma sicuramente una migliore qualità della percezione ed una maggiore occasione di condivisione.

Queste sono delle riflessioni generali.

Oggi giorno è molto difficile capire dove sia la responsabilità delle cose che accadono, dove sia e dove si localizzi lo spazio pubblico nel mondo. Cerco di spiegarlo attraverso una esperienza diretta. Ero in viaggio in Egitto nel 2001 prima dell'11 settembre. Stavo andando ad Alessandria quale inviato per scrivere un articolo sulla nuova Biblioteca Alessandrina; era un venerdì, giorno di preghiera per l'Islam. Quando sono tornato in stazione per partire per il Cairo ho avuto un'esperienza indimenticabile: la stazione, luogo pubblico per eccellenza, era stata trasformata in un luogo di preghiera, una moschea temporanea. C'erano tappeti ovunque: all'inizio ero molto sorpreso ma dopo ho trovato questa situazione particolarmente intensa e se c'è un esempio di come rallentare il funzionamento di una stazione questo è stato esemplare. Tappeti ovunque, silenzio totale, un'esperienza bellissima. Ma non c'è bisogno di avere un'esigenza religiosa per rallentare una stazione, basterebbe ogni tanto realizzare un evento al suo interno che ci faccia capire come questi luoghi del transito possano diventare spazio pubblico per eccellenza, una maniera di rallentare i ritmi accelerati della vita quotidiana e al tempo stesso migliorarne la qualità. Vorrei ora solo dire che la ferrovia oramai è un ente autonomo e che le potenzialità delle aree di proprietà delle ferrovie sono immense.

Si potrebbe allora ipotizzare una situazione analoga a quella che si prevede per i parchi fluviali.

Un parco ferroviario per ogni fascio di binari: questo sarebbe un obiettivo veramente interessante.

Esiste una legge sui parchi fluviali che vale per qualsiasi fiume. Sarebbe bello estenderne il principio anche alle ferrovie dimodochè ogni tracciato ferroviario dismesso o sottoutilizzato possa diventare esso stesso un parco ferroviario o essere affiancato da un parco con pista ciclabile e tutto il resto.

Ecco, quindi questa è la mia proposta”.

\*Questo testo è stato tratto dalla registrazione del “Viaggio Pescara-L'Aquila” tenutosi il 10 ottobre 2013 in occasione del seminario RE\_CYCLE. NUOVI CICLI DI VITA PER ARCHITETTURE E INFRASTRUTTURE DELLA CITTÀ E DEL PAESAGGIO VIAGGIO IN ITALIA\_1 PESCARA – ASCOLI PICENO 9-12 OTTOBRE 2013

\*\*Storico e critico dell'architettura





Finito di stampare nel mese di marzo del 2016  
dalla tipografia «la Cromografica S.r.l.»  
00156 Roma – via Tiburtina, 912  
per conto della «Aracne editrice int.le S.r.l.» di Ariccia (RM)