



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2012

Disegnare il paesaggio

Camillo Orfeo

Università Federico II di Napoli
Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica
Email: camillo.orfeo@tin.it
Tel/fax 347.0065971 / 087.257715

Abstract

Il disegno rappresenta la forma più semplice di appropriazione di un luogo, di un paesaggio, perché implica un'operazione di identificazione e misurazione, un atto di conoscenza della realtà, capace anche di proporre spiegazioni, avanzare giudizi e determinare programmi. Le teorie dell'architettura e della progettazione fondate su principi logici fissano i propri riferimenti sulla classificazione, sulla sequenza ordinata di esempi, sull'atteggiamento manualistico. Il progetto stesso, in quanto atto conoscitivo, coincide con la comprensione delle regole che progressivamente si sono codificate, e si rivela uno strumento per la conoscenza della realtà.

La modernizzazione della rete ferroviaria italiana con la costruzione delle nuove linee ad alta capacità/velocità, permette di liberare grandi aree in territori di pregio. La trasformazione dell'infrastruttura da sistema isolato e indipendente a sistema paesaggistico strutturante, costituisce l'occasione per ipotesi di lavoro capaci di rendere intelleggibili le forme del territorio e del paesaggio.

Il disegno del paesaggio

Immaginare

Il termine paesaggio, più ambiguo di territorio e di natura, è sempre più spesso usato nel lessico comune anche in architettura e in pianificazione, cioè in quelle attività che presuppongono la costruzione e la trasformazione dell'ambiente. La maggior consapevolezza degli approcci progettuali nei confronti della natura e del territorio ha imposto studi specialistici complessi e fortemente integrati tra loro, un processo interdisciplinare aperto a competenze eterogenee con influenze dirette sulle politiche territoriali, e capace di controllare i processi di trasformazione. Il progetto di paesaggio può occupare intere regioni o piccole superfici, ma ha sempre la responsabilità delle decisioni, delle scelte, dei tempi e della durata delle trasformazioni.

L'integrazione tra le diverse competenze specialistiche ha, di fatto, sostituito l'approccio statico e anacronistico poetico e pittorico, con uno scientifico costruito sulle mutazioni fisiche e ambientali. Possiamo, quindi, definire *paesaggio* una relazione di fatti in continuo movimento. Il movimento, o *mouvance*, come definito dalla scuola francese, si riferisce alle mutazioni fisiche, alla dinamica che comporta il continuo spostamento di ciò che percepiamo. Un movimento perpetuo riferito non solo ai mutamenti fisici, ma al fatto stesso che il paesaggio non è statico poiché nasce dalla dinamica del trascorrere del tempo, dall'alternarsi delle stagioni, dei cicli naturali e biologici della natura, e dal complesso delle azioni antropiche sul territorio. Un ambiente capace di modificarsi, e caratterizzato da dinamiche che si manifestano attraverso le interazioni fra i diversi elementi.

Quando ci occupiamo di progettazione paesaggistica, dobbiamo anticipare i futuri assetti, prevedere il divenire, che coinvolge progettisti, committenti, gestori sociali e utenti. Uno strumento che si costruisce attraverso un programma a varie scale spaziali, con l'obiettivo di assicurare la coerenza tra l'insieme e le singole parti del territorio in trasformazione. Il progetto di paesaggio permette quindi di definire politiche di pianificazione, scelte di governo e di sviluppo sostenibile. La progettazione dei nuovi paesaggi è possibile solo attraverso la comprensione delle regole della costruzione del territorio, attraverso lo studio della sua evoluzione, tentando una sintesi e integrando studi specialistici su natura, architettura, agronomia, geografia, sociologia, storia, ecc.

L'architettura del paesaggio si è costruita nella storia, è stata fatta non solo da specialisti e non solo in questo secolo. Basti pensare agli interventi paesaggistici su parchi e giardini di alcuni architetti a partire dal rinascimento, ma anche a tutte le opere che strutturano e costruiscono il nostro paesaggio agrario. E se il 90% del territorio italiano è stato disegnato, modellato, attraversato, il merito del risultato va anche ha chi ha lavorato e vissuto su questo territorio per costruire e vivere questi luoghi.

I territori, e di conseguenza i paesaggi, hanno subito negli ultimi anni vaste alterazioni, soprattutto di quei delicati equilibri tra le forme naturali e antropiche. L'uso indiscriminato e banalizzante delle risorse territoriali, l'assenza di una programmazione lungimirante e consapevole, fa riflettere sull'uso e sulle strategie da usare nel rispetto degli assetti naturali e biologici, per una generale qualificazione dell'ambiente in cui viviamo. Ma più importante è forse pensare allo "spazio immaginario del paesaggio", capire in che modo possiamo creare paesaggi integrando i tratti di territori più naturali, la campagna e le coltivazioni agricole, con quelle aree trasformate dai recenti processi di urbanizzazione. Per dirla con Conan (2008) «lo spazio non è altro che tempo compromesso, e il paesaggio può rendere visibile l'immaginario archeologico delle società contemporanee».¹ Paesaggi critici in cui è possibile immaginare scenari della realtà, spazi materiali e condizioni reali della vita dell'uomo. Possiamo raccogliere i frammenti delle sedimentazioni urbane, dei segni lasciati dall'uomo sul territorio, e attraverso di essi ricostruire un progetto capace di assicurare la coerenza tra le singole parti del territorio in trasformazione.

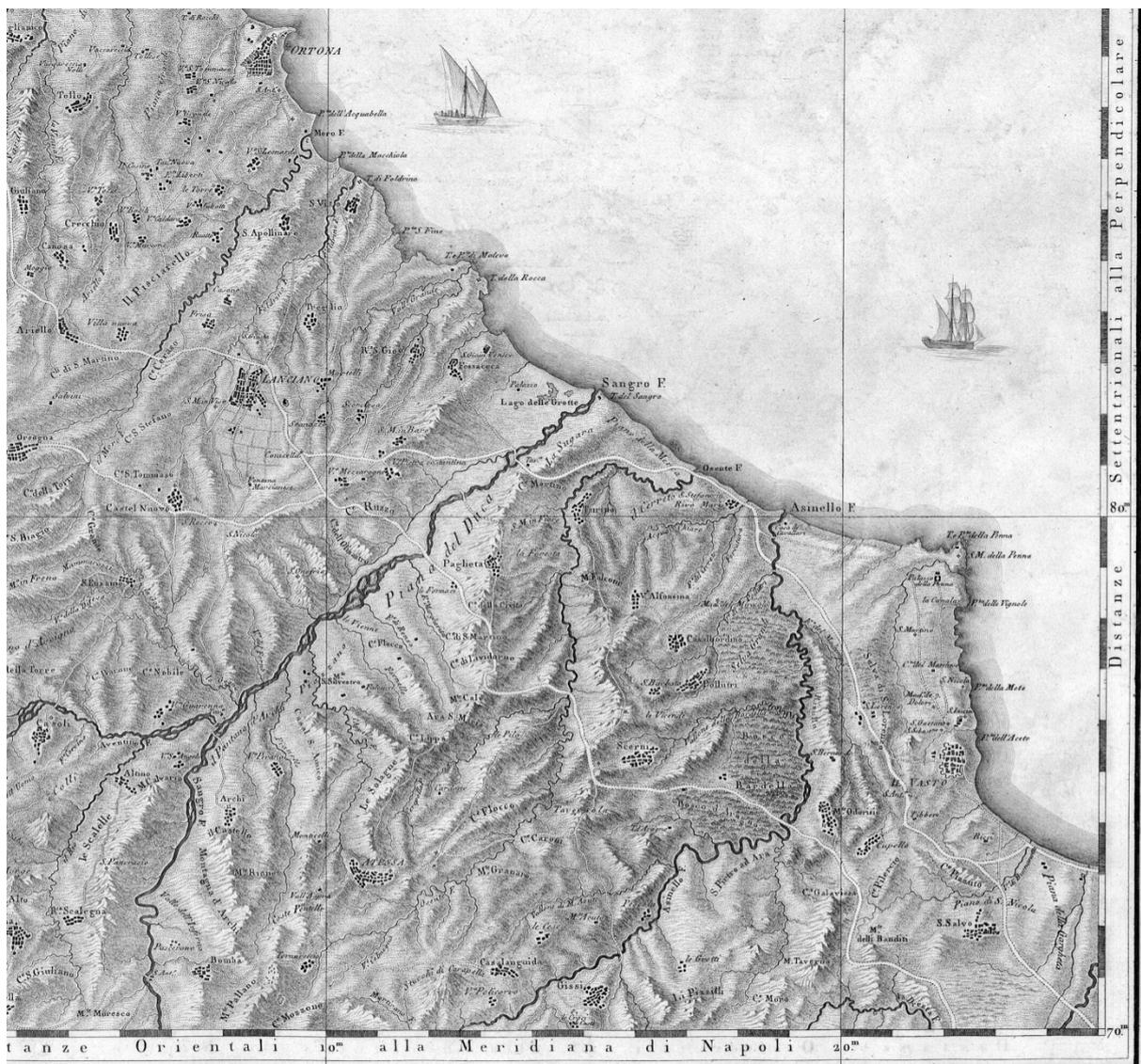


Figura 1. La costa Teatina tra le città di Ortona e Vasto nella tavola di dell'Atlante Geografico del Regno di Napoli, G.A. Rizzi Zannoni, Napoli 1808.

¹ Conan M. (2008), *Gardens and Imagination: Cultural History and Agency*, Dumbarton Oaks Research Library, Washington DC.

Disegnare

Il disegno rappresenta la forma più semplice di appropriazione di un luogo, di un paesaggio, perché implica un'operazione d'identificazione e misurazione, un atto di conoscenza della realtà, capace anche di proporre spiegazioni, avanzare giudizi e determinare programmi. Non solo la rappresentazione dello spazio euclideo entro cui i fatti reali prendono vita ma, descrizione dei caratteri in cui si evidenziano corrispondenze, singolarità, differenze, affinità, essenza e natura dei fatti stessi.

Il progetto di paesaggio dagli anni trenta del secolo scorso, è stato spesso assimilato al «progetto “alla grande scala”, che tende a distinguere parti definite e ordinabili attraverso sequenze lineari di incrementi e decrementi (di valore, di uso, di trasformazione, ecc.)»². Un modo per imporre un nuovo ordine territoriale, per ricondurre a razionalità, a funzioni pure e specializzate un territorio complesso attraversato da grandi infrastrutture che ne permettevano il collegamento. Questo processo di zonizzazione a scala vasta, si specializza dal secondo dopoguerra, attraverso l'individuazione e la separazione delle “zone”, scegliendo quelle da conservare e quelle da trasformare. In questa direzione si redigono i primi piani paesistici, e in alcuni casi anche l'istituzione e la costruzione dei piani dei parchi naturali risentono di questa impostazione. La fiducia *oggettiva* nell'individuazione delle zone omogenee e il presupposto che tali aree possano specializzarsi in ambiti funzionali, ha innescato un processo distorto nel tipo di pianificazione, nella pesantezza delle procedure autorizzative e più in generale nel governo del territorio.

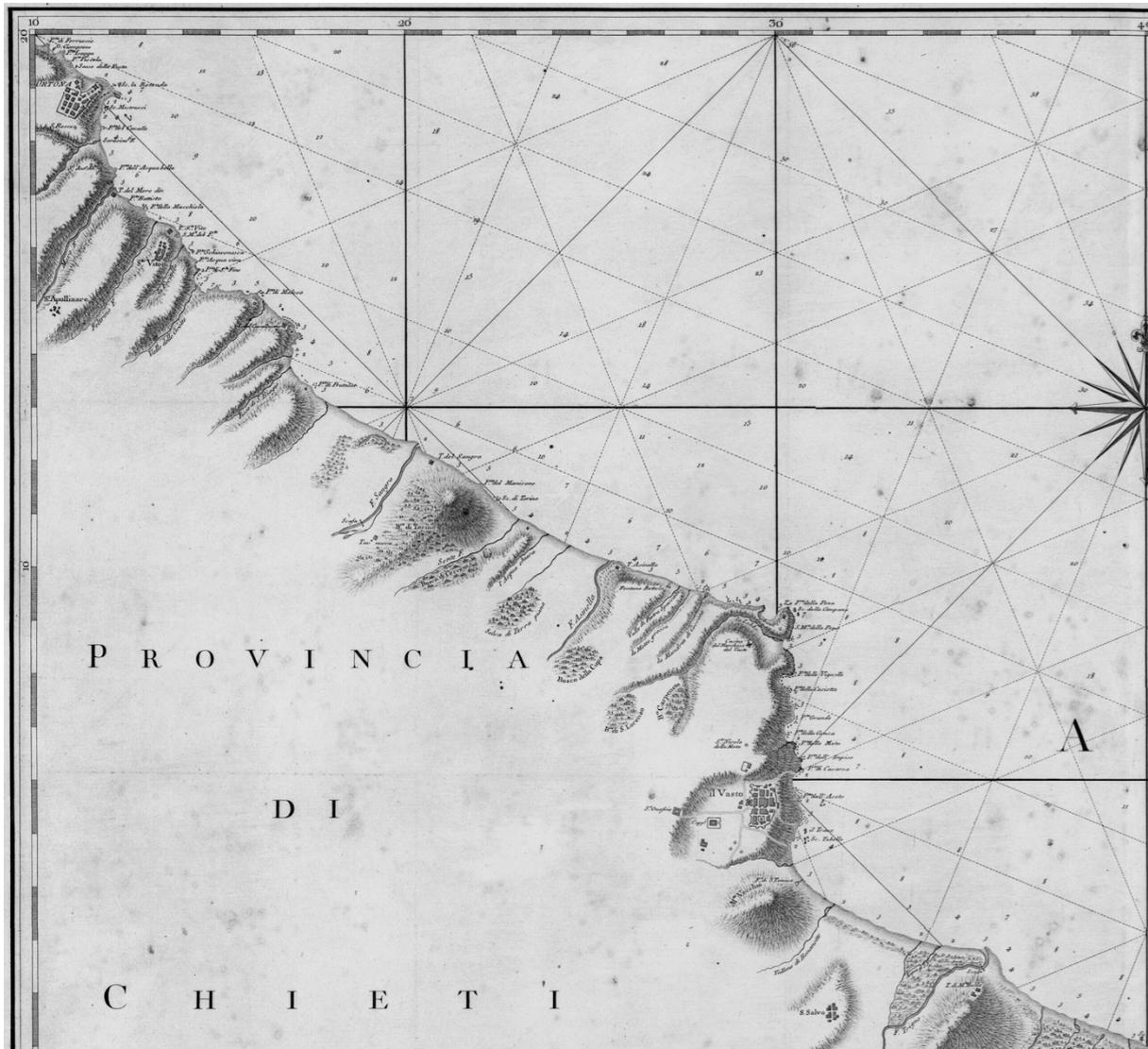


Figura 2. La costa Teatina tra le città di Ortona e Vasto nella tavola di dell'Atlante Marittimo delle due Sicilie, G.A. Rizzi Zannoni, Napoli 1792.

² Caravaggi L. (1999), Paesaggi e figure di connessione, *PPC Piano Progetto Città, rivista del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara*, 96-106.

Un passaggio utile da ricordare è rappresentato dalla riflessione sulla “forma del territorio” fatta negli anni sessanta, e raccolta nello storico numero di *Edilizia Moderna* 87-88 (1965), in cui Gregotti costruisce un punto di vista che rompe gli schemi «suggerendo così una diretta operabilità formale: se il territorio ha un disegno, il territorio può essere trasformato attraverso un disegno»³. In questo modo si «tende a fondare la legittimità del progetto come strumento conoscitivo epistemologicamente fondato, e del fare progettuale come modo di conoscenza»⁴. Nella separazione dei momenti di *pianificazione* e *formalizzazione*, si misurano le possibilità operative di un lavoro costruito «sugli insiemi ambientali a tutte le scale dimensionali: una specie di progetto e di esperimento a partire dal tentativo di strutturare in senso significativo lo spazio fisico che l'uomo abita sulla terra non solo lavorando ed operando in modo estetico nella costruzione del manufatto, ma conferendo senso estetico anche ad insiemi la cui presenza al mondo è, per così dire, precedente alla nostra azione diretta»⁵. Una ricostruzione del senso e dei valori del *paesaggio antropogeografico*, attraverso un programma che ambiva alla revisione del concetto stesso di *natura* come valore in se, e al modo in cui è stato considerato nella tradizione dell'architettura moderna.

Le teorie dell'architettura e della progettazione fondate su principi logici fissano i propri riferimenti sulla classificazione, sulla sequenza ordinata di esempi, sull'atteggiamento manualistico. Il progetto stesso, atto conoscitivo, coincide con la comprensione delle regole che progressivamente si sono codificate, e si rivela uno strumento per la conoscenza della realtà. Bisogna tuttavia fare attenzione alle posizioni che propongono soluzioni aprioristiche. Il meccanicismo deterministico che prende spunto dalle condizioni naturali, come ci ricorda Tricart, è uno schema semplicistico e generico, e non spiega le leggi della costruzione del territorio. L'ambiente fisico non solo non impone soluzioni, ma non c'è neppure un'influenza diretta e immutabile. Le soluzioni sono determinate dal complesso delle azioni e delle reazioni, delle interferenze tra ambiente fisico e società umane, dalle tecniche disponibili che mutano con lo sviluppo della civiltà. «Non vi è determinismo ineluttabile. Non c'è neppure un'influenza diretta e immutabile delle condizioni fisiche. C'è azione e reazione, interferenza tra ambiente fisico e società umane in contatto con esso. Questa interazione dipende essenzialmente dalle tecniche di cui dispongono i gruppi umani; ...bisogna abbandonare questo semplicistico e meccanico determinismo, che corrisponde a una fase dello sviluppo del pensiero scientifico, e sostituirlo con una concezione basata sulla contrapposizione dialettica tra ambiente naturale e società umana dotata di tecniche che mutano con lo sviluppo della civiltà»⁶.

Strutture e infrastrutture

La modernizzazione della rete ferroviaria italiana con la costruzione delle nuove linee ad alta capacità/velocità, permette di liberare grandi aree in territori di pregio. La trasformazione dell'infrastruttura da sistema isolato e indipendente a paesaggistico strutturante, costituisce l'occasione per ipotesi di lavoro capaci di rendere intelleggibili le forme del territorio e del paesaggio.

Le ferrovie si sono costruite con logiche autonome ed autoreferenziali, un carattere di indifferenza al territorio attraversato per collegare città molto lontane tra loro. Quando sono costruite a raso, producono un involontario processo di disgregazione delle topografie insediative, soprattutto in quei territori che conservano una struttura storica definita. In Italia le prime linee ferroviarie si sono localizzate spesso lungo la costa, basti pensare alla linea lungo la costa del Vesuvio⁷, a quella flegrea, alla costa ligure, o alla costa abruzzese. I sistemi costruttivi, i mezzi a disposizione permettevano la realizzazione rapida ed economica su territori naturali spesso di particolare pregio, attraversando in alcuni casi territori molto sedimentati, in altri poco antropizzati. In queste realizzazioni non era certo misurato l'*impatto*, e non si aveva nessuna consapevolezza degli effetti che si sarebbero generati sul piano fisico, sociale ed economico, un territorio spesso risultato scompaginato, diviso dalla barriera fisica della linea ferrata. Un'inversione di tendenza è costituita dalla modernizzazione delle reti e dalla consapevolezza che bisogna acquisire per coniugare i dati generali delle infrastrutture con quelle dei territori attraversati.

Il processo di ammodernamento delle reti ferroviarie è l'occasione per avviare una coerente politica di valorizzazione, a diverse scale territoriali, e per formulare delle proposte alternative con modelli capaci di coniugare sviluppo e salvaguardia. Porre le basi per la costruzione di infrastrutture ecologiche che sostituiscano quelle trasportistiche dismesse. Infrastrutture composte da sistemi lineari e nodi da realizzare anche attraverso piccoli interventi, in modo da recuperare quella frattura sui territori attraversati, riapertura dei corsi d'acqua, ripristino di suoli permeabili, ricostruzione dei corridoi ecologici, ripristino dei boschi, ecc.

In alcuni casi questi processi di trasformazione sono stati avviati, come sulla costa ligure tra Genova e Ventimiglia, grazie dall'arretramento in galleria della linea ferroviaria. Alcuni tratti dismessi sono stati

³ Durbiano G., Robiglio M. (2003), *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Donzelli editore, Roma.

⁴ Ibidem.

⁵ Gregotti V. (1965) La forma del territorio, *Edilizia Moderna*, N. 87/88.

⁶ Dematteis G. (1995), *Progetto implicito, il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, FrancoAngeli, Milano.

⁷ Per un approfondimento in Pezza V. (2005), *Città e Metropolitana, Vesuvio, Infrastrutture, Territorio*, Clean Edizioni, Napoli e Pezza V. (2012), *Orfeo C.*, a cura di, *Scritti per l'architettura della città*, FrancoAngeli, Milano.

riconvertiti in piste ciclopedonali o in vere e proprie promenade urbane, come quella di Albisola (Savona), trasformando completamente le relazioni spaziali e territoriali tra la costa e l'entroterra.

Il caso della Costa teatina

Un altro caso in corso di trasformazione è situato nell'Abruzzo meridionale in provincia di Chieti tra le città di Ortona e Vasto. Lo spostamento avvenuto nel 2005 della linea ferroviaria in galleria, ha liberato una fascia di territorio a ridosso del mare larga poco più di 10 metri e lunga circa 50 chilometri, oltre alle numerose aree occupate dalle stazioni ferroviarie e dai fasci di binari di scambio. Dal 1997 in previsione dello spostamento del tracciato ferroviario è stato avviato un processo per la costituzione di un Parco Nazionale, istituito con la L.N. 93/2001, non ancora costituito come ente e non ancora individuato nel suo perimetro.

La provincia di Chieti negli ultimi anni ha avviato la procedura per l'acquisizione delle aree dismesse dalle Ferrovie dello Stato, e ha previsto un intervento di riqualificazione chiamato "Progetto della via Verde della Costa Teatina" che prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale sul tracciato dismesso, e servizi e attrezzature turistiche nelle aree delle stazioni. La regione Abruzzo, impegnata nella definizione della perimetrazione del Parco Nazionale, ha elaborato una prima ipotesi inserendo tutto il territorio compreso tra l'autostrada A14 e il mare (Figura 3), e in secondo momento ha accolto le perimetrazioni fatte da alcuni comuni della costa, senza coordinare gli interventi.

Il progetto di Parco Nazionale e quello della trasformazione dell'infrastruttura ferroviaria devono essere necessariamente connessi, rappresentano un'occasione per sviluppare un progetto di paesaggio capace di definire le scelte di pianificazione territoriale, e gestire lo sviluppo sostenibile e consapevole del territorio. Nell'assenza di un punto di vista condiviso, di un'idea guida programmatica, emergono diversi punti di vista tra chi difende il paesaggio "che abbiamo ereditato", che assume la forma del testo da conservare, e chi vuole abolire qualsiasi forma di tutela per difendere un modello di sviluppo ormai anacronistico e incapace di un ruolo strutturante nella costruzione del territorio. La stessa perimetrazione di area protetta che coincide con l'infrastruttura autostradale ci mostra tutta l'incapacità di vedere il territorio, leggerne le caratteristiche, prendere consapevolezza della natura e dei paesaggi che si sovrappongono, e immaginare una strategia e un disegno politico.



Figura 3. La costa Teatina tra le città di Ortona e Vasto nella tavola IGM scala 1/100.000

Ci s'interroga sul modello di sviluppo di quest'area, sugli obiettivi e sui programmi economico-sociali da applicare. La risposta deve individuare una visione strategica capace di modellare sui territori esistenti quei dispositivi spaziali in grado di gestire in modo corretto le risorse e garantire un'equilibrata tutela ambientale. L'obiettivo è di comprendere le dinamiche dei processi naturali e misurare la sensibilità e la tolleranza dell'ambiente nei confronti degli interventi antropici. Ribaltare il concetto di perimetrazione di Parco che non può essere pensato come un sistema chiuso e statico all'interno di un recinto definito, ma come un sistema mobile, che si sposta a diverse scale e seleziona forme adatte alle reti di nessi che vogliamo costruire, segnalare, ripristinare.

Una delle questioni centrali appare il ruolo della natura e degli aspetti ambientali nella prefigurazione di sistemi territoriali complessi, cioè si passa dall'abbandono della visione del paesaggio come "sfondo", che risponde a logiche percettive che presuppongono una visione statica e conservativa, ad una dinamica ed evolutiva.

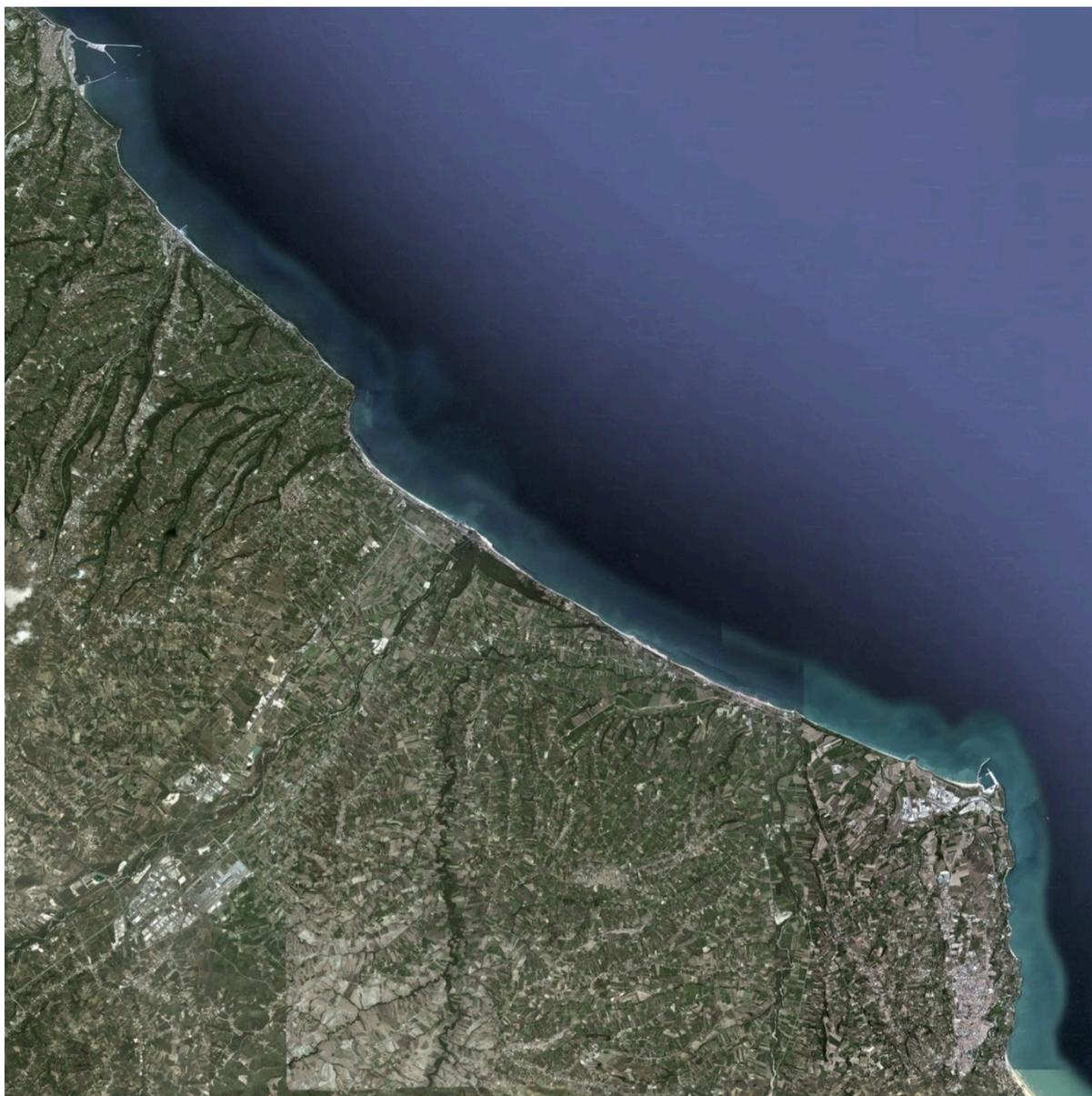


Figura 4. La costa Teatina tra le città di Ortona e Vasto nell'immagine satellitare di Google Maps, in cui è chiaramente visibile la struttura a pettine delle vallate rispetto alla costa e rappresentano degli scrigni di biodiversità

Alcune linee d'indirizzo provengono da esperienze consolidate fatte su aree sensibili e di particolare pregio paesaggistico, orientate alla necessità di un controllo di gestione e di sviluppo tramite la riduzione di consumo di suolo per attività intensive, riduzione dell'espansione delle nuove costruzioni, recupero del patrimonio abitativo e edilizio esistente, riduzione dei conflitti ambientali nei contesti fragili. Un progetto che interpreta il paesaggio costiero adriatico, cioè quella fascia di alcuni chilometri sulla quale si sviluppano attività produttive, turistiche, per il tempo libero, generalmente nate in conflitto con l'uso del territorio, che convivono con aree in cui sono prevalenti i caratteri originari naturali, delle vallate e dei tratti preservati dalla linea ferroviaria che correva a pochi metri dalla costa. Un'infrastruttura che ha limitato rispetto ad altri paesaggi adriatici la costruzione della città diffusa preservando aree ricche di diversità biologica (Figura 4).

Un sistema territoriale sostenibile capace di mettere al centro la qualità dell'ambiente, in cui le aree protette non assumono un ruolo di difesa di zone a bassa antropizzazione, ma costruiscono la struttura dell'intero territorio. Un'interconnessione ecologica capace di occuparsi del recupero della continuità ambientale, in modo da difendere la biodiversità, e i rapporti evolutivi che ne possono derivare. Le zolle urbanizzate del territorio possono strutturarsi attorno a dei veri e propri corridoi biologici. Si tratta di costruire un progetto in cui le infrastrutture ambientali sono in grado di ricomporre il territorio, contribuire alla costruzione del paesaggio contemporaneo e contenere reti di comportamenti ed economie sostenibili.

Un'occasione per esplorare le possibilità di «indirizzo di sistemazione dello spazio volto a conciliare la conservazione degli elementi concreti del paesaggio per ragioni storiche, ecologiche, economiche, simboliche o

estetiche, e l'ideazione di forme innovative che corrispondono a nuove o antiche funzioni e utilizzazioni del territorio»⁸. Le città, le antiche fortificazioni, i monasteri che presidiavano il mare, i trabocchi (macchine da pesca sospese su palafitte), i porti, i fari e le lanterne, l'infrastruttura ferroviaria dismessa con i suoi ponti, rilevati, gallerie, stazioni, formano quel grande insieme di fatti definiti che appartengono e costruiscono il disegno di questo territorio, e che possono essere ricomposti all'interno di una rete di continuità ambientale. Un disegno (come progetto ma anche come strategia) che misura lo spazio, seleziona le forme e tiene insieme gli elementi e che a varie scale, interpreta i nessi attraverso nuove configurazioni spaziali.

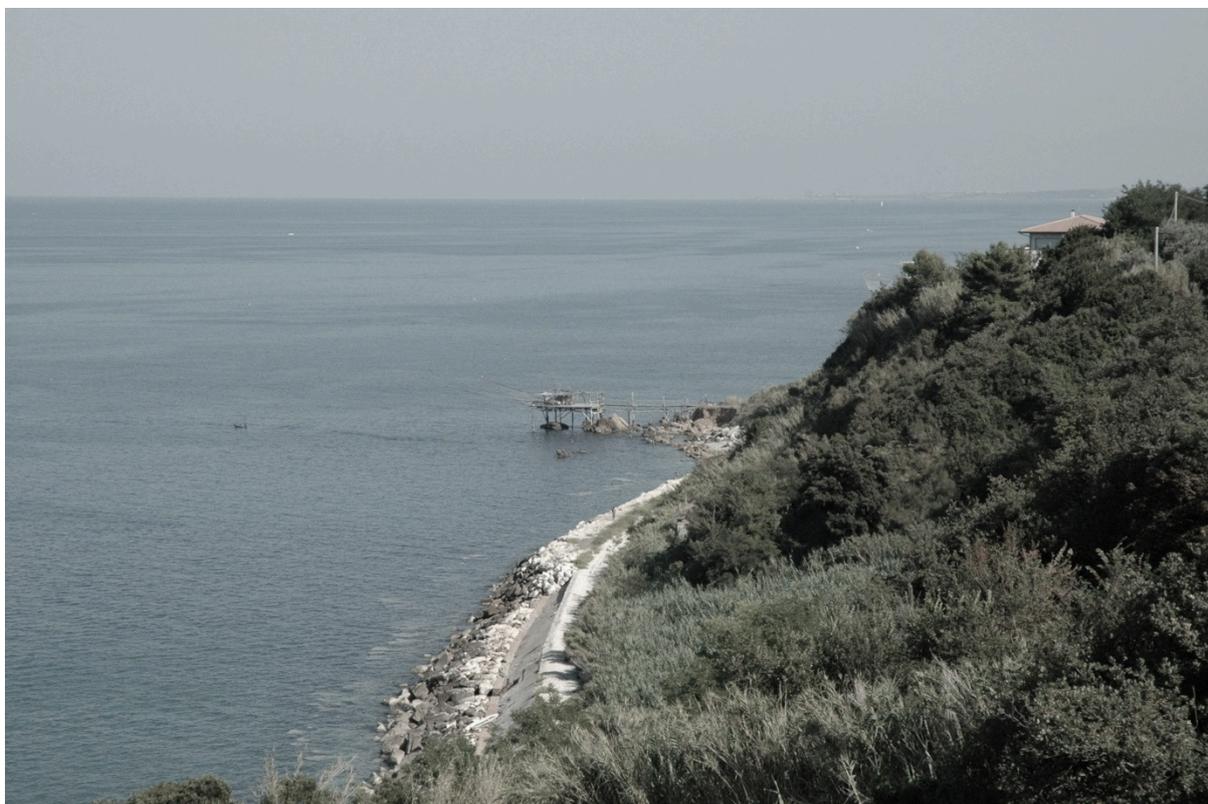


Figura 5. Un tratto della Costa Teatina nei pressi di San Vito Chietino, nei pressi del promontorio dannunziano, dove è visibile un tratto della linea ferroviaria dismessa aggredita dall'erosione e un trabocco, sullo sfondo il porto di Punta Penna a Vasto.

«Il pianeta si urbanizza, si attrezza, si riorganizza e parallelamente, il paesaggio si trasforma in maniera radicale. [...] In pochi decenni il nostro ambiente più familiare è stato trasformato. Le categorie di sensazione, percezione e immaginazione sono state sconvolte dalle innovazioni tecnologiche e dalla potenza dell'apparato industriale che le diffonde»⁹. In questo contesto le architetture, i territori, i paesaggi, assumono un significato solo quando ne scrutiamo il senso più profondo fuori dalla loro oggettiva utilità. La conservazione, la memoria, l'identità dei luoghi restano i punti necessari alla costruzione di un processo di trasformazione continuo e ineluttabile.

Il disegno è la disciplina che ha bisogno delle cose, delle figure, delle forme, ci aiuta a vedere le molteplici identità, a scoprire la memoria dei luoghi e le vocazioni dei territori analizzati. Le posizioni del progetto sono spesso sospese tra la salvaguardia delle emergenze paesaggistiche, ambientali e culturali, e la ricerca di ambiti territoriali da urbanizzare, da trasformare in quello spawl urbano diffuso e continuo delle periferie suburbane. Il progetto di paesaggio può "mettere a sistema" strati composti da reti, di viabilità, di acqua, di spazi pubblici, di sistemi di verde, ecc.. Una "Progetto Pilota" in grado di proporre strategie metodologiche flessibili di sviluppo, che facilitano la riqualificazione urbanistica anche attraverso la sostituzione edilizia, la ricostruzione del sistema delle reti ecologiche e di mobilità sostenibile, ecc. Un disegno di paesaggio costruito sulla stratificazione della memoria che, come per «la comprensione della storia, esige uno sguardo doppio, storico e arcaico, in grado di cogliere una doppia temporalità»¹⁰. La storia definisce la conservazione degli elementi da conservare, l'arcaico la ripetizione in cui i nuovi apporti progettuali possono trovare la propria identità attraverso uno sguardo sapiente e archeologico.

⁸ Donadieu P. (2002), Conservazione inventiva, *Lotus Navigator N. 5, Fare ambiente*.

⁹ Augé M. (2012), *Futuro*, Bollati Boringhieri editore, Torino.

¹⁰ Cassinari F. (1995), *Lo spazio, la distanza, la scrittura*, *Informazione Filosofica*. Bimestrale a cura dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Istituto Lombardo per gli Studi Filosofici Giuridici, anno IV.

Bibliografia

Libri

Augé M. (2012), *Futuro*, Bollati Boringhieri editore, Torino.

Conan M. (2008), *Gardens and Imagination: Cultural History and Agency*, Dumbarton Oaks Research Library, Washington DC.

Dematteis G. (1995), *Progetto implicito, il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, FrancoAngeli, Milano.

Durbiano G., Robiglio M. (2003), *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Donzelli editore, Roma.

Pezza V. (2005), *Città e Metropolitana*, Vesuvio, Infrastrutture, Territorio, Clean Edizioni.

Pezza V., Orfeo C. (a cura di, 2012), *Scritti per l'architettura della città*, FrancoAngeli, Milano.

Articoli

Caravaggi L. (1999), "Paesaggi e figure di connessione", *PPC Piano Progetto Città*, rivista del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara, 96-106.

Cassinari F. (1995), "Lo spazio, la distanza, la scrittura", *Informazione Filosofica*, Bimestrale a cura dell'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Istituto Lombardo per gli Studi Filosofici Giuridici, anno IV.

Donadieu P. (2002), "Conservazione inventiva", *Lotus Navigator* N. 5, Fare ambiente. Gregotti V. (1965) La forma del territorio, *Edilizia Moderna*, N. 87/88.