

Estimo e Territorio

valutare e gestire l'ambiente

Nuova edizione di Genio Rurale



DOSSIER

Valorizzare il territorio: un quadro giuridico per l'agriturismo

Forme della domanda
nella valutazione contingente

Reti infrastrutturali
nella trasformazione dello spazio

Paesaggio culturale e
sistemi tradizionali

Architettura rurale:
il recupero di una masseria storica



Direttore responsabile:

Roberto Bartolini

Vice direttore: Beatrice Toni

Capo redattore: Giorgio Setti

Redazione: Alessandro Amadei,
Francesco Bartolozzi, Dulcinea
Bignami, Giovanni De Luca,
Angelo Gamberini, Gianni Gnudi,
Alessandro Maresca, Lorenzo Tosi

Coordinamento: Alessandra Furlani

Direttore scientifico: Paolo De Castro

Comitato scientifico: Giorgio Amadei,
Ettore Casadei, Donato Romano,
Riccardo Roscelli, Gualtiero Tamburini

Comitato tecnico: Sebastiano Carbonara,
Marco Fabbri, Patrizia Lombardi, Stefano
Pareglio, Tiziano Tempesta

Progetto grafico: Anna Macri

**Direzione, Redazione, Pubblicità,
Abbonamenti, Amministrazione:**

Via Goito, 13 - 40126 Bologna
Tel. 051/65751 - Telefax: 051/6575856
Cas. Post. 397 Ufficio Postale Bologna Centro
40100 Bologna

Internet web site:

www.edagricole.it - e-mail: gr@gce.it

Direzione commerciale:

051/6575834 - 6575859
Reg. Tribunale di Bologna n. 5003
del 30-7-1982

Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane s.p.a. - Spedizione
in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv.
in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, DCB Bologna"

Abbonamenti e prezzi Italia

(c/c postale 24102550)

Abbonamento annuo: Euro 62,00

Un numero: Euro 6,20

Arretrati e numeri doppi: Euro 12,40

Annate arretrate: Euro 90,00

Abbonamento annuo prioritaria: euro 110,00

Fax ufficio abbonamenti: 051/6575900

Rinnovo abbonamenti Italia: Attendere

l'avviso che l'editore farà pervenire un mese
prima della scadenza. Per enti e ditte che ne
facciano richiesta l'avviso verrà inoltrato tramite
preventivo. Iva assolta alla fonte dall'Editore ai
sensi dell'art. 74, 1° comma, lett. C, D.P.R. 26-
10-1972 n. 633 e successive modificazioni ed
integrazioni. La ricevuta di pagamento del conto
corrente postale è documento idoneo
e sufficiente ad ogni effetto contabile. Gli articoli
e le fotografie, anche se non pubblicati, non si
restituiscono.

*Tutti i diritti sono riservati: nessuna parte di questa
pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata o trasmessa
in nessun modo o forma, sia essa elettronica, elettrostatica,
fotocopia, ciclostile, senza il permesso dell'Editore.*

Stampa: Officine Grafiche Calderini Spa
Via Emilia, 6 - 40064 Ozzano Emilia (BO)
©2004 Il Sole 24 Ore Edagricole S.r.l.

Foto di copertina: Alessandra Furlani



Questo giornale è associato alla
Unione Stampa Periodica Italiana

è associato a:
A.N.E.S.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
EDITORIA PERIODICA SPECIALIZZATA

CONFINDUSTRIA

ed è membro italiano di **EUROFARM**

l'Associazione dei più importanti giornali
e periodici agricoli europei



Presidente: Giuseppe Cerbone
Amministratore Delegato: Eraldo Minella

RUBRICHE

- 2** Tribuna aperta
a cura di Sebastiano Carbonara
- 7** Osservatorio sul mercato immobiliare
a cura di Nomisma
- 42** Lettere e quesiti
- 60** Biblioteca

VALUTAZIONE

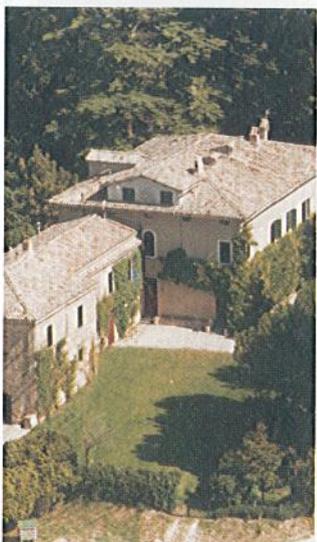
- 9** Formati di domanda nella
valutazione contingente
*di Antonio Ascianto - Fabio Fiandaca
Emanuele Schimmenti*

GESTIONE DELL'AMBIENTE

- 22** Paesaggio culturale dei sistemi tradizionali:
l'olivo in Italia
*di Giuseppe Barbera - Paolo Inglese
Tommaso La Mantia*
- 32** Tutela dell'architettura rurale: un caso di studio
*di Carlo Manera - Salvatore Margiotta
Maria Beatrice Carretta - Luigi Gioviola*

DOSSIER

- Valorizzare il territorio rurale:
un quadro giuridico per l'agriturismo**
- 48** Sviluppo ed evoluzione dell'agriturismo in Italia:
analisi socioeconomica e giuridica
di Caterina Pacucci - Carmela Pacucci



Estimo e Territorio
valutare e gestire l'ambiente

BUONO PRENOTAZIONE ABBONAMENTO

Desidero sottoscrivere un abbonamento a "Genio Rurale" a 62,00 euro.
Pagherò solo su vostra richiesta al ricevimento del bollettino di conto corrente. BPRS

Cognome _____
 Nome _____
 Via _____ N. _____
 CAP _____ Città _____ Prov. _____
 Età _____ Professione _____

Compili e spedisca il coupon in busta chiusa a: Estimo e Territorio Il Sole 24 ORE Edagricole S.r.l. - Via Goito 13 - 40126 Bologna

TERRITORI SENZA EVIDENTI PERIMETRAZIONI

Forme e paesaggi infrastrutturali del territorio italiano

Uno sguardo al paesaggio delle infrastrutture viarie, consente di cogliere l'influenza che queste hanno avuto nella trasformazione del territorio italiano. Nel corso degli anni si è constatata l'evidente realtà di una spazialità propria dell'infrastruttura che ha reso necessario coniugare la scala di que-

st'ultima con l'amplificazione di ciò che la sua forma di rimando ha prodotto sui luoghi, sia alla scala territoriale che urbana.

La comprensione della modalità di sviluppo del territorio è fondamentale per leggere l'evoluzione del ruolo delle infrastrutture stradali e dei manufatti di cui si compongono

poiché attraverso di essa è possibile ricostruire i processi con cui queste ultime hanno contribuito a creare paesaggi, sia attraverso le mutazioni formali e tecniche e sia attraverso le modificazioni morfologiche dei luoghi che hanno attraversato e costruito. Rilevare le relazioni fra trama di questi ultimi e

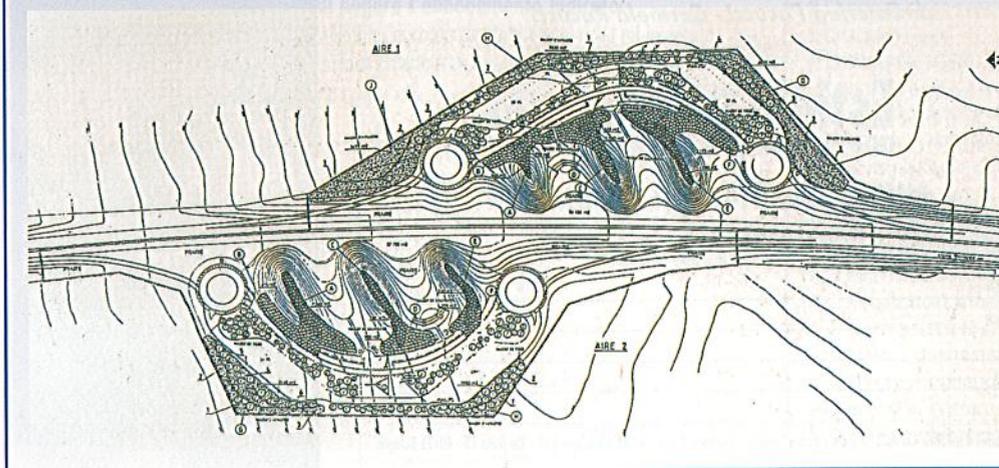
il passaggio delle infrastrutture e dei manufatti che la compongono, in una lettura parallela della loro evoluzione, permette inoltre di fondare possibili modelli metodologici nel progetto contemporaneo delle stesse, consentendo soprattutto di descrivere le reciproche influenze nel cambiamento di ruolo e di significati. Prioritaria è quindi la necessità di definire il paesaggio delle infrastrutture (o della contemporaneità) ed individuarne gli strumenti necessari per una sua codificazione e interpretazione. Il primo passo fondamentale da compiere per comprenderne problemi e introdurre riflessioni è quello dell'individuazione della scala del paesaggio a cui riferire l'infrastruttura. Da tempo immemorabile i collegamenti viari hanno costituito lo strumento fondamentale per la circolazione di uomini e merci strutturando il territorio, localizzando centri urbani e strutture insediative lungo assi (es. la via Emilia o la via Francigena) escludendo od includendo aree produttive o politico/strategiche. L'unica condizione era quella di adattarsi a tracciati dettati da un'orografia adeguata, sfruttando la naturale ondulatione del terreno, intercettando guadi o punti di attraversamento dislocati dove le condizioni del suolo lo consentissero. Alla logica che legava il tracciato all'orografia si è sostituita, nel momento in cui il percorso è divenuto strumento economico dove alla sicurezza del percorso o alle relazioni stabilite con il territorio,

J. Simon - Progetto per l'area di sosta a Villechetif A26, Troye - Francia, 1993

Il progetto individua nella lettura filologica dei luoghi attraversati dall'infrastruttura il modo per relazionarli, selezionando e usando il tracciato per scandire il paesaggio in alcune particolari visuali tali da poter condizionare la forma e la funzione delle soste le quali, realizzate con i materiali di risulta dello scavo del tracciato vengono individuate dapprima dal suo essere deposito di cantiere e poi trasformate in punto

di osservazione per il paesaggio agricolo circostante.

Di questo, il progetto recupera essenze arboree e trame poderali evitando di adottare soluzioni progettuali di mascheratura dell'infrastruttura, in cui è il suolo e non il nastro stradale ad innalzarsi invertendo le relazioni che potrebbe stabilire il viadotto: è l'intorno a modificare la sua quota e non l'asse viario, al fine di relazionarsi visivamente con l'intorno.



viene sostituita la logica della velocità di percorrenza alla quale si mettono al servizio le nuove tecnologie sia dei mezzi di trasporto (ferrovia e automobile) e poi le nuove tecniche costruttive (acciaio e successivamente cemento armato) sancendo il definitivo distacco del tracciato stradale con l'orografia naturale del terreno. Di sicuro, la città e il territorio strutturatisi a loro volta nei secoli hanno necessariamente cercato forme di adattamento all'automobile e alle nuove tipologie stradali nel breve tempo di 100 anni⁽¹⁾. A ciò si aggiunge il vertiginoso sviluppo economico ed industriale che negli ultimi secoli ha visto coinvolti i processi di trasformazione territoriale in un paese già densamente abitato come appunto l'Italia che ne ha completamente trasformato la geografia ribaltando gli equilibri demografici ed insediativi.

Paesaggio contemporaneo

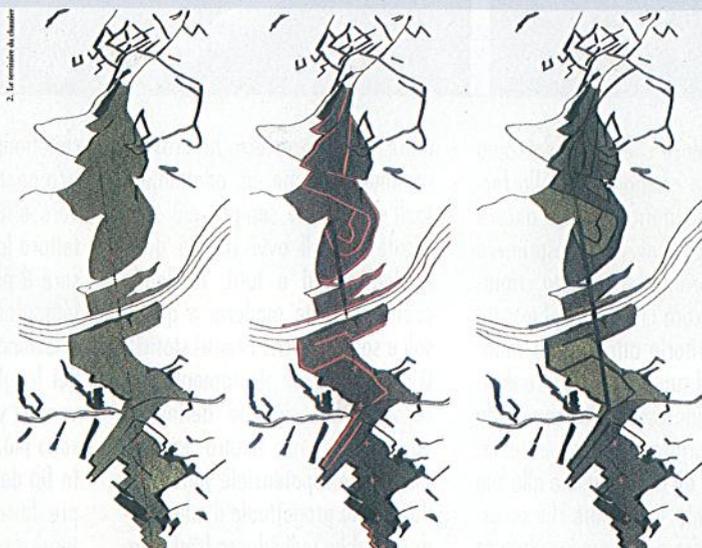
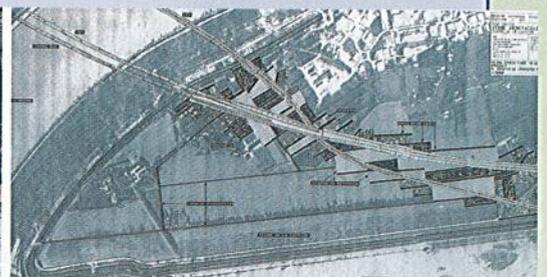
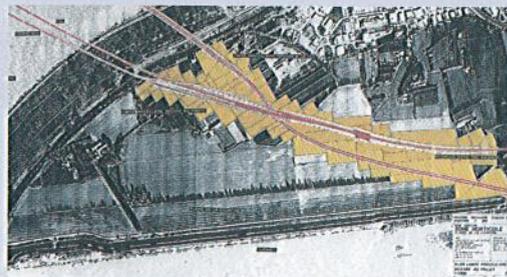
In questa rapida sintesi del processo di sviluppo delle infrastrutture⁽²⁾ sono contenuti alcuni dei temi principali che riguardano il dibattito teorico contemporaneo. Il primo è quello della definizione e descrizione⁽³⁾ di paesaggio contemporaneo, l'altro è quello di individuazione dei criteri interpretativi dello stesso attraverso la comprensione degli attori protagonisti della sua costruzione e il ruolo svolto nella identificazione dell'attuale paesaggio.

Mutazioni urbane, (periferie divenute centri anche se commerciali, centri storici trasformati in vetrine/uffici, strade trasformate in esposizioni pubblicitarie, autostrade che divengono quasi strade urbane con tanto di "autogrill ritrovo" al posto delle piazze o dei teatri ecc. ma soprattutto enormi porzioni di territorio agricolo trasformato in vetrina sono in fondo tra-

M. Desvigne, C. Dalnoky, F. Soler - Progetto di gestione paesaggistica dei viadotti SNFC sul Rodano - Francia, 1993

Obiettivo primario di questo progetto è l'integrazione dell'impianto di cantiere per la realizzazione dei viadotti della linea ferroviaria dell'alta velocità. Tre gli elementi che costituiscono il progetto e che individuano anche le fasi esecutive: *Il cantiere quale strumento di lettura del paesaggio.* La lettura delle trame agricole diviene mezzo di programmazione e individuazione delle aree di deposito dei percorsi e delle piazzole alla base dei piloni onde evitare la distruzione dell'immagine della valle. Per cui si cerca di far coincidere le aree e i percorsi con quelli dei campi e dei sentieri esistenti e ove non possibile si provvede a darne definizione figurativa. *La trasformazione del paesaggio.* Attraverso l'attenta progettazione si prevedono tutte le fasi di realizzazione adattandole al sistema arboreo esistente e costruendo con questo il sistema di cortine visive che nascondono il cantiere.

Successivamente viene organizzato il programma di ripristino degli elementi arborei attraverso il reimpianto, la conservazione del suolo decapato, e la predisposizione di speciali griglie lungo i sentieri camionali onde limitare il danno al suolo e consentire un più rapido accrescimento delle essenze nella fase di recupero ambientale. *Il paesaggio definitivo.* È il risultato finale del programma progettuale in cui il graduale inserimento del viadotto nella valle è anticipato dall'inserimento nelle trame agrarie di aree di servizio e di belvedere che recuperano le forme di queste. I parcheggi, i percorsi e i depositi di materiali e attrezzature seguono il percorso delle siepi, mentre le acque di raccolta del viadotto vengono raccolte in una vasca e poi convogliate nei canali d'irrigazione per l'attecchimento della vegetazione reimpiantata, e restaurata.



sformazioni genetiche catalizzate dall'invenzione dell'automobile. Data l'attuale condizione del territorio sopra descritto in cui città diffusa e campagna urbanizzata non stabiliscono più un confine certo

tra attori diversi dei processi di trasformazione è indispensabile chiedersi come gli elementi infrastrutturali viari possono diventare non più elementi di cesura⁽⁴⁾ e divisione ma elementi capaci di ricu-

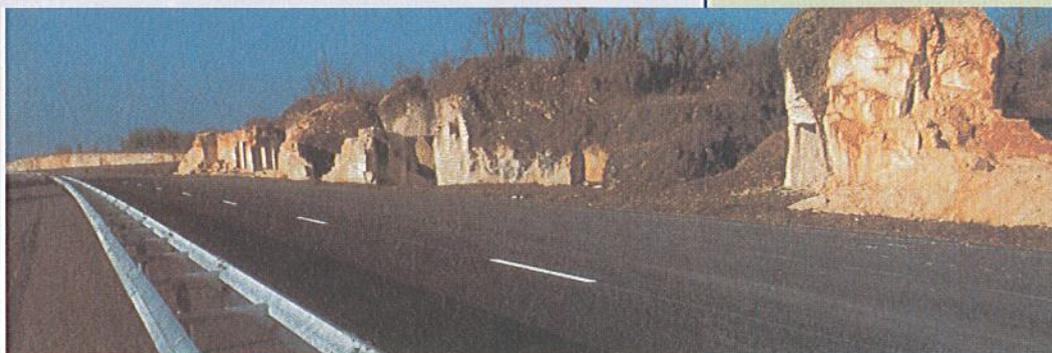
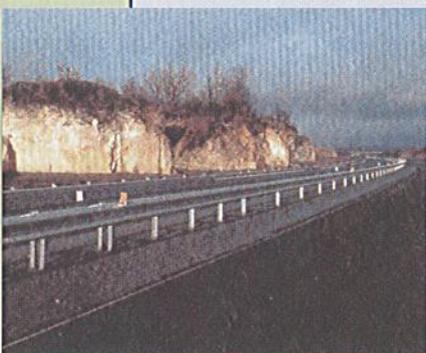
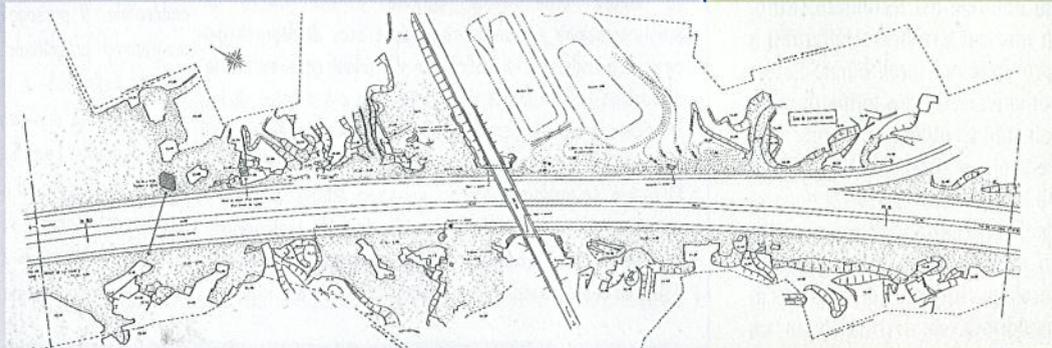
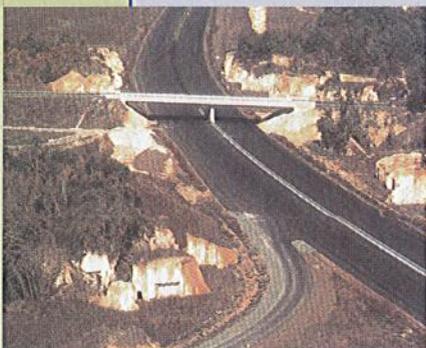
rire condizioni così diverse dell'abitare i luoghi in cui, il progetto di paesaggio non è solo un risarcimento *a posteriori* risolto con un po' di arbusti, qualche piantumazione e barriere antirumore.

B. Lassus - Progetto per l'area di sosta a Saintes-Rochefort A837 - Francia, 1997

Il progetto mira al recupero della memoria storica dei luoghi attraversati dall'infrastruttura. La sequenza di sistemi rocciosi lungo il tracciato modellati dalla dinamite usata per la realizzazione dell'autostrada servono ad introdurre un vero e proprio sito di archeologia industriale consistente in un'area di

vecchie miniere in disuso completamente avvolte dalla vegetazione spontanea. Il graduale processo di riscoperta da parte dei visitatori/viaggiatori è il pretesto per addentrarsi in area densa di suggestioni e risultato della modificazione secolare del territorio.

sua natura anche quando si trasformerà in scuola di specializzazione per ingegneri, attraverso un programma di studi in cui il disegno e la conoscenza del territorio per mezzo della sua rappresentazione (rilievi, mappature, tecniche di rappresentazione, oltre che la



Se ne deduce che la strada come soggetto e protagonista della forma del territorio non ha ancora avuto modo di poter esprimere una propria referenzialità, rimanendo ancora un vuoto nel tessuto e nel territorio attraversato mantenendo il suo ruolo di chiara derivazione rinascimentale acquisendo solo un carattere di specializzazione legato all'automobile e alle sue prestazioni. È evidente che occorre inventare nuovi modi di lettura del territorio/città soprattutto per quello della città diffusa vista la contemporanea condizione di continua periferia non più campagna ma non ancora città, (considerando che la città storica, tra zone vietate, permessi di accesso, teleca-

mere inquisitorie ecc. ha trovato comunque forme di adattamento all'automobile sempre più sofisticate con gli ovvi rovesci della medaglia noti a tutti, rendendo profondamente moderni e quindi soli e solitari anche i centri storici). D'altro canto, se sicuramente non consideriamo ciò che definiamo vuoto uno spazio neutro, ma con un notevole potenziale narrativo, il racconto progettuale di una strada potrebbe individuare frammenti che hanno forza narrativa di un racconto lungo quanto l'infrastruttura viaria. Forse un'ipotesi potrebbe essere quella di ripartire dalla strada e dalla sua capacità di narrazione restituendole il ruolo di protagonista con nuove forme ar-

chitettoniche che con spirito critico e/o poetico siano capaci di descrivere attraverso una nuova architettura la sua capacità di attraversare il paesaggio, di unire e contemporaneamente di dividere, di selezionare o di accentuare aspetti dei luoghi commentando o riscrivendo "vuoti" che tanto vuoti non sono più.

In fin dei conti è ciò che si è sempre fatto nel passato, quando la tecnica consentiva poco e la conoscenza profonda dei luoghi e del paesaggio era lo strumento progettuale per eccellenza⁽⁵⁾. Nata essenzialmente come "Bureau des dessinateurs-geographes" ovvero scuola di cartografia e disegno del paesaggio, conserverà sempre la

pratica di cantiere) sono essenziali per la formazione di ogni esercizio progettuale.

Il suo merito principale sta soprattutto nell'invenzione di un territorio che va oltre quello tecnico trasformandolo in spazio progettuale non più codificato ma studiato proprio nelle differenze e modificazioni, in cui l'architettura, si origina attraverso la sua immaginazione. Ripartire dalla conoscenza dei luoghi è il primo passo, la lettura della maglia podereale, dell'orografia, delle stratificazioni possono essere i primi elementi che conducono al progetto di infrastrutture viarie a partire dal tracciato, dalla sua rispondenza alle logiche del contesto e non alle logiche di realizzazione/cantiere o di velocità.

Occorrerebbero azioni radicali ma anche una profonda conoscenza e selezione dei dati del territorio oltre che un recupero di una cultura estetica anche non convenzionale (quattrocentesca) da parte della collettività.

In realtà basterebbe invertire la logica che induce a interpretare il tema delle infrastrutture viarie secondo la sequenza tragitto/paesaggio/percezione affine all'automobile (ovvero percezione dall'interno), privilegiando la sequenza tracciato/architettura/disegno del paesaggio (ovvero percezione dall'esterno) acquisendo così l'infrastruttura viaria il diritto a definire una sua estetica attualmente annullata dal funzionalismo e dalla logica del tragitto, dal tempo di percorrenza, dalla velocità.

Potremmo in sintesi individuare dei campi d'azione nell'interpretazione progettuale del tema delle infrastrutture viarie.

Essi riguardano essenzialmente il disegno dell'infrastruttura come manufatto attraverso l'architettura dell'ingegneria di cui abbiamo esempi notevoli⁽⁶⁾, e il disegno del paesaggio intorno all'infrastruttura come strategia di adattamento al contesto ed è di questo campo d'azione che si intende illustrare alcune questioni fondamentali ed alcuni esempi. Di quest'ultimo diversi sono gli approcci teorici e progettuali e principalmente passano attraverso la lettura multidisciplinare (analisi percettiva interna ed esterna alle infrastrutture, analisi dei tessuti urbani, velocità di percorrenza, analisi delle trame agricole, individuazione di fuori scala (o land-marker), catalogazione dei ritmi e delle pause del paesaggio, individuazione dei caratteri delle vegetazioni, misura dei vuoti e delle aree interstiziali, ecc.) che tiene in considerazione fattori estremamente eterogenei e cerca di porli in relazione tra loro.

Infrastruttura come categoria di interpretazioni

Ci si rende conto che l'infrastruttura implicitamente costruisce delle categorie di interpretazione ricorrenti che possono divenire materia di progettazione architettonica e paesaggistica attraverso l'interpretazione in ogni contesto dei seguenti elementi: *manufatti, misure, trame, ecologie*. Di questi bisognerebbe indagarne natura e rela-

zioni e successivamente trasformarli in azioni progettuali anche a partire dalla costruzione di un semplice abaco rispondente ad azioni compositive (misurare, piegare, ordinare ecc.) per poter dar luogo a diverse e molteplici interpretazioni tematiche. Problema fondamentale è stabilire il criterio di perimetrazione progettuale ovvero qual è la fascia trasversale di influenza dell'infrastruttura tale da individuare una sezione terri-

riale d'intervento più ampia di quella tecnica o della percezione visiva del paesaggio collinare tipico dell'Italia, dove la maglia podereale acquisisce una dimensione verticale divenendo disegno fondante del paesaggio. Campi di applicazione potrebbero essere le due grandi direttrici autostradali la A1 e la A14 dove è in atto un processo di modernizzazione e di adeguamento al traffico veicolare in cui tra realizzazioni di variante di

E. Bru - Svincolo Trinidad a Barcellona

Programma funzionale: insediamento sportivo/ricreativo localizzato all'interno di un nodo viario.

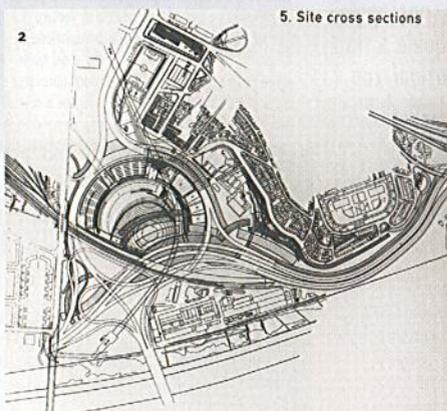
Gli elementi costitutivi del progetto:

Il suolo. Ad esso è demandato il compito di connettere attraverso la sua artificializzazione e trasformazione in piani, le diverse quote esistenti con quelle del progetto trasformando lo spazio all'interno dello svincolo in spazio abitato. Questa scelta mira a identificare un recinto verde che rafforza ulteriormente il disegno del nodo, assorbendo i terrapieni all'interno del sistema compositivo-funzionale.

I flussi. Alla stessa logica del percorso infrastrutturale viene

demandata la logica insediativa dei manufatti e dei tracciati interni quale "performance della coreografia della congestione infrastrutturale", attraverso il collegamento del sistema al tessuto urbano della città a cui è connessa per mezzo della linea metropolitana.

Gli oggetti architettonici. Recuperano la morfologia dell'infrastruttura con sistemazioni a verde quali volumi a scala territoriali che si contrappongono alla apparente mimesi degli impianti sportivi a loro volta legati per forma e programma ad una sequenza funzionale di attività sportive e di svago aprendosi a una serie di operazioni pluriscalarari.



valico e terze corsie, non ci si pone affatto il problema delle relazioni contestuali, delle tracce di cantiere che diverranno permanenti quanto il tracciato, del paesaggio consolidato ai bordi dell'infrastruttura, della larghezza della sezione trasversale che viene coinvolta e che non coincide con la mera sezione tecnica, del rapporto delle sequenze visive che verranno alterate e delle microecologie che subiranno modificazioni di gran lunga maggiori di quelle dell'infrastruttura. Non dimentichiamo inoltre la possibilità che avrebbe l'infrastruttura di legarsi alla scala del contesto stabilendo relazioni di prossimità che potrebbero essere occasione di qualificazione, sviluppo ambientale e turistico come già ampiamente dimostrato da esperienze americane, francesi⁽⁷⁾ e olandesi. Si potrebbe ripartire dal senso che ha guidato la progettazione delle park-way americane a partire dagli anni '30, con la loro capacità di narrare il paesaggio, di divenire strumento di propaganda del territorio⁽⁸⁾. Appare oltremodo interessante, la modalità di approccio al progetto di infrastrutture che da diversi anni viene perseguita dalla Francia e dai Paesi Bassi, dove attraverso alcune esperienze di architetti e paesaggisti si intende trasformare la realizzazione di un'infrastruttura viaria quale un'autostrada o una superstrada in occasione di valorizzazione del contesto attraversato, di propaganda del paesaggio riscoprendo luoghi storici o intervenendo con opere di *land art*, trasformando le aree di servizio in veri e propri parchi attrezzati, modellando le sezioni stradali al fine di armonizzarle con il contesto, realizzando opere d'arte (muri di contenimento, viadotti, sovrappassi, caselli ecc.). Basti pensare ai contributi di paesaggisti come Bernard Lassus per la A837, o alle esperienze di Michel Desvi-

gne e Cristine Dalnoky per le linee del TGV o Jacques Simon per la A26 insieme ad innumerevoli esempi di progettazioni attente al contesto come di seguito illustrate. Sono esempi in cui si introduce la trasformazione dei luoghi come parte del progetto, in cui il processo evolutivo è governato *a priori* attraverso la lettura dei segni apparentemente minimi, individuando gli attori dei luoghi e gli strumenti con cui condurre il progetto, dove le tracce di cantiere divengono la descrizione permanente di un processo di trasformazione apparentemente temporaneo, con una enorme capacità di ridefinizione dei luoghi attraverso le aree di deposito, i percorsi paralleli, le piazzole alla base dei piloni oltre che le modificazioni di corsi d'acqua o i villaggi temporanei per le maestranze, tutti elementi che normalmente sono strettamente legati alla realizzazione delle infrastrutture.

Attraverso questi tre esempi è possibile completare l'ambito dei ragionamenti introducendo l'individuazione e classificazione delle ricadute progettuali la cui illustrazione tende ad individuare una progressiva complessizzazione degli approcci tematici che sono: progetto di suolo, quale forma di recupero di segni e materiali di cantiere; progetto del verde, quale forma di recupero funzionale di aree conflittuali attraverso cui dare diverso valore al paesaggio; progetto di tracciato, quale forma di recupero delle relazioni con i tessuti diversi intercettati dall'infrastruttura viaria.

Emilia Corradi

Bibliografia

- A.A.V.V. (1988) - L'Architettura della Nuova Ingegneria. *Casabella*, 542/43.
 A.A.V.V. (1989) - Sulla Strada. *Casabella*, 553/54.
 A.A.V.V. (1991) - Il Disegno del Paesaggio Italiano. *Casabella*, 575/76.
 A.A.V.V. (1993) - Il disegno degli spazi aperti. *Casabella*, 597/98.
 A.A.V.V. (1994) - Il paesaggio Italiano nel Nove-

- cento - Le grandi trasformazioni del territorio nei cento anni del Touring. *T.C.I., Milano*.
 A.A.V.V. (1997) - *Sequenes Paysages*. Ministère De L'Environnement, Hazan, Parigi.
 A.A.V.V. (1996) - Riccardo Morandi - Innovazione, Tecnologia, Progetto. *Gangemi, Roma*.
 A.A.V.V. - *Quaderns d'Arquitectura. Mobilitat*, 218. Cerver A.F. (1998) - *International Landscape Architecture. Arcoedit, Barcellona*.
 Cullen G. (1976) - Il paesaggio urbano. *Calderini, Bologna*.
 Dejours J. (1983) - *Le Grand Oeuvre*. Centre National de la Photographie, Parigi.
 Dubbini R. (1994) - Geografie dello sguardo - Visione e paesaggio dell'età moderna. *Einaudi, Torino*.
 Ferrara G. (1968) - L'Architettura del paesaggio italiano. *Marsilio, Padova*.
 Gregotti V. (1989) - La strada, tracciato e manufatto. *Casabella*, 553/54.
 Fortier B. (1986) - La nascita dell'Ecole des Ponts et Chaussées. 1. Lo spazio; 2. Il progetto. *Casabella*, 495/496.
 Frampton K. (1986) - Storia dell'Architettura Moderna. *Zanichelli, 3ª Ed., Bologna*.
 Giedion S. (1989) - Spazio, Tempo, Architettura. *Hoepfl, 3ª Ed., Milano*.
 Moretti A. (a cura di) (1996) - Le strade un progetto a molte dimensioni. *Franco Angeli, Milano*.
 Purini F. (1991) - Un paese senza paesaggio. *Casabella*, 575/76; *Id., Il Disegno del Paesaggio Italiano*. *Elemond, Milano*.
 Turri E. (1979) - Semiologia del paesaggio italiano. *Longanesi, Milano*.
 Ventura N. (1996) - Lo spazio del moto. *Laterza, Bari*.
 Zambrini G. (1983) - Anni 30 più anni 50 non fa anni 80. *Casabella*, 489.
 Zambrini G. (1987) - La costruzione della direttrice a Roma - Firenze. *Casabella*, 540.
 Zapotka C. (1987) - The American Parkways. *Lotus*, 56.
 Zapotka C. (1982) - Il disegno del paesaggio americano. *Quaderni di Lotus*, 21.

Note

¹ È evidente il forte ritardo infrastrutturale rilevato in Italia fin dagli anni '40 e come in fin dei conti la prima vera opera infrastrutturale è la realizzazione dell'Autosole a partire dai primi anni '60 con tutte le vicende politico/economiche ad essa legate.

Per maggiori approfondimenti si veda: E. Menduni (1999) - *L'Autostrada del Sole*. Il Mulino, Bologna.

² Per maggiori approfondimenti sulla storia dei processi formativi del territorio delle infrastrutture si veda: N. Ventura (1996) - *Lo spazio del moto*. Laterza, Bari.

Queste riflessioni sono in parte tratte dalla lettura del testo su citato dove vengono approfonditi argomenti già enuncati in un precedente, articolo di Ventura dal titolo "Lo spazio del moto: specificità o estraneazione?" - pubblicato su *Casabella*, 553/554, 1989 e del quale l'A. si serve come pretesto per poter spaziare attraverso categorie pluridisciplinari per indagare aspetti e metodi del progetto dello spazio contemporaneo ritenendolo in accordo con l'A. elementi fondamentali della discussione.

³ Franco Purini (1991) - *Un paese senza paesaggio*. *Casabella*, 575/76; *Id., Il Disegno del Paesaggio Italiano*. *Elemond, Milano*.

⁴ Basti pensare alla frammentazione della maglia poderal e alla sua marginalizzazione in prossimità dell'asse viario con la conseguente dismissione e successivo degrado.

⁵ Su l'influenza esercitata dall'Ecole des Ponts et Chaussées si veda: B. Fortier (1893) - *La nascita dell'Ecole des Ponts et Chaussées - 1 Lo Spazio; 2 Il Progetto* - pubblicati su *Casabella*, 495/96, nei quali l'Autore dà un quadro completo dell'influsso che questa istituzione esercita, attraverso la descrizione dell'insegnamento e della prati-

ca svolta dagli studenti, dalle figure che l'hanno costruita come Perronet e una vivace popolazione di ingegneri, e nell'individuazione della struttura teorica dove non veniva mai perso di vista l'origine di istituzione scientifica: "testimoniata dalla storia del suo divenire: che si trattasse del lavoro, delle reti di infrastrutture o di costruzioni, tutti i problemi che si sono posti al suo interno sono stati dibattuti in termini più o meno matematici ma mai affrontati se non entro un più ampio ambito disciplinare, se non partendo da un sguardo capace di sottomettere ad una posta in gioco di tipo sociale, per cui il disegno dei ponti, la padronanza delle costruzioni di volte piane, la ricerca dei punti di rottura erano condizioni remote ma capitali, che analizzando gli influssi culturali su cui si forma costituirà la base per la nascita dell'Ecole Polytechnique, quale estremizzazione di un processo culturale che ha come 'confine temporale' in una Europa in cui la scuola continua a modellare lo spazio, la nascita delle grandi compagnie industriali e le grandi realizzazioni metalliche, e la coincidenza del loro apparire, con una impostazione didattica più tecnicistica, meno appassionata al paesaggio, meno sistematicamente orientata verso l'ordinamento spaziale, più indirizzata verso la trasformazione pratica dei territori che le prime andate di ingegneri avevano misurato e conquistato".

L'A. rileva che proprio il ponte la cui evoluzione in senso moderno è riconducibile alla scuola, a costituire uno degli elementi "manifesto" per approccio analitico e atteggiamento di ricerca sul metodo e sulla morfologia del progetto. E da ritenere fondamentale il contributo di questo articolo condividendo con l'Autore l'ipotesi di costituire modello attuale per la ridefinizione del ruolo delle diverse figure professionali.

⁶ Si pensi al periodo d'oro tra gli anni '50/'70 con le opere mirabili di Riccardo Morandi o Pier Luigi Nervi.

⁷ Esempio lo studio condotto dal Ministero dell'Ambiente francese sull'osservazione e la documentazione della trasformazione temporale di luoghi critici tra cui quelli delle infrastrutture ampiamente documentata in: A.A.V.V. (1997) - *Sequenes Paysages*. Ministère De L'Environnement - Hazan, Parigi.

⁸ C. Zapotka (1995) - *Il Disegno del Paesaggio Americano*. *Quaderni di Lotus*, 21 (a cura di M. Zardini). "Le strade che conducevano in questi luoghi - le park-way - introducevano il visitatore nel regno della progettazione a scala regionale".

In questa frase l'A. racchiude il senso di questo saggio, anticipato già da alcuni articoli apparsi precedentemente dove si completa e si definiscono le situazioni che hanno permesso la costruzione di un paesaggio il cui scopo principale, era quello dello sfruttamento per il piacere della gente, attraverso l'opera di F. L. Olmsted, artefice di questo modello di pianificazione del territorio e non solo ma anche di selezione sociale, il cui compito principale era quello di risanare ambienti malsani ma nello stesso tempo favorire lo sviluppo economico di paesaggi inaccessibili dalla popolazione con un ruolo della progettazione urbana e suburbana il cui obiettivo era quello di valorizzare riserve naturali e paesaggi prossimi ad essi.

Le park-way o autostrade turistiche nascono quindi come mezzo strutturale di propaganda dell'automobile quale mezzo perfetto per visitare il paese e inoltrarsi in lande selvagge.

Da qui la necessità di configurarsi come parchi lineari che a volte come nel caso della Lincoln Highway percorrono il paese da costa a costa strutturandosi con sapienza a parco territoriale per quasi 5.000 km modificando e assecondando il suo rapporto con il paesaggio miglio per miglio.