paesaggio urbano

dossier di cultura e progetto della città

1 '96

gennaio
febbraio

Progettare il paesaggio

- Il Piano territoriale di coordinamento per la Provincia di Ferrara
- Il Delta del Po venticinque anni dopo
- Comacchio città e paesaggio
- Gli insediamenti turistici dei lidi comacchiesi
- Le delizie estensi: il caso di Belriguardo



TERRITORIO

- Il ruolo dei Parchi Prenestini nel sistema metropolitano di Roma

ARREDO

- Una via e tre piazze a Gela

PERCORSI

- Il Civico Museo Orto Lapidario di Trieste

IMMAGINE

- La tutela dell'immagine del centro storico nella città del ferro di Steyr in Austria

DEGRADO

- Il degrado delle zone agricole

ACCESSIBILITA'

- La mobilità pedonale a bassa velocità: un veicolo per utenze diversificate

GEOGRAFIA URBANA

- Scenari possibili per la società dell'informazione

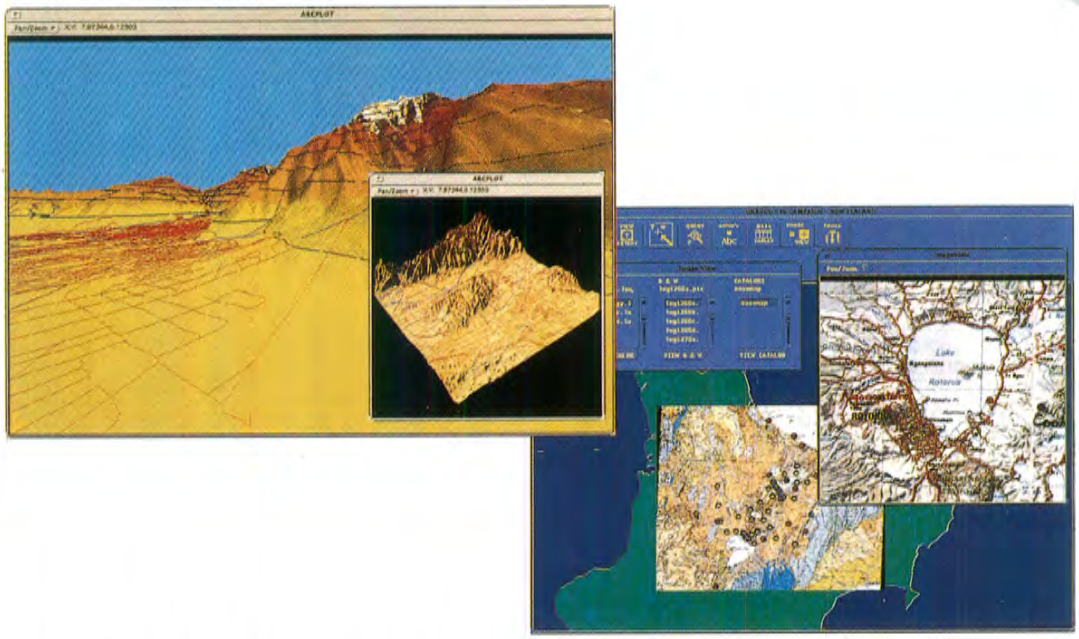
L. 37.000

P 18.9601 Rivista bimestrale
Anno V • gennaio - febbraio 1996
Sped. in abb. post. 50 % • ISSN 1120-3544

MAGGIOLI EDITORE

ESRI ITALIA S.p.A.
Via Tiburtina 755
00159 Roma
Tel. 39-6-40 69 61
Fax 39-6-40 69 63 33

ESRI ITALIA, protagonista nelle applicazioni dell'informatica territoriale



ARC/INFO, ArcView, ArcCAD, Tecnet, gli strumenti software GIS più avanzati per la costruzione di sistemi informativi territoriali

Il nome e logo ESRI sono denominazione sociale e marchio registrato, anche di servizio, di ESRI. Environmental Systems Research Institute Inc. ARC/INFO e PC ARC/INFO sono marchi registrati di esclusiva proprietà di ESRI Inc., così come di esclusiva proprietà di questa sono i segni e marchi ArcView e ArcCAD. Copyright (c) 1991. Tecnet é marchio di proprietà ESRI ITALIA S.p.A.
ESRI ITALIA S.p.A. é licenziataria e distributrice esclusiva per l'Italia, dei programmi, prodotti, servizi e dei nomi, marchi e segni distintivi di titolarità e proprietà di ESRI INC. Tutti i diritti sono riservati.

paesaggio urbano

dossier
di cultura e progetto
della città

MAGGIOLI
EDITORE

Direttore responsabile
Amalia Maggioli

Direzione Scientifica
Nicola Assini, Paolo Baldeschi, Lorenzo Berna,
Pierluigi Giordani, Mario Zaffagnini

Redazione
Marcello Balzani,
Gianfranco Corzani, Fabrizio Vescovo,
Raffaella Antoniacci

Progetto grafico
Anna Maria Swenson

Registrazione presso il tribunale
di Rimini al n. 2/92 del 25.2.1992

Pubblicità
Divisione pubblicità di MAGGIOLI EDITORE S.p.A.
47038 Santarcangelo di Romagna, via del Carpino, 8/10
Tel. 0541/626777 - fax 02/622020

Direzione e redazione
Maggioli Editore, via Guerrazzi, 10 - 40125 Bologna
tel. 051/229439-228676 - fax 051/262036

Amministrazione e diffusione
Maggioli Editore
Casella Postale 290, 47037 Rimini - tel. 0541/626777
Divisione periodici - tel. 0541/628666 - fax 0541/624457

Condizioni di abbonamento
La quota di abbonamento alla Rivista per il 1996
è di L. 184.000 da versare sul c.c. postale n. 12162475
intestato a Maggioli Editore - Divis. Periodici - Rimini.
La rivista è disponibile nei punti vendita Maggioli Ufficio
e nelle migliori librerie.
Canone promozionale per privati e liberi professionisti L. 160.000
Il prezzo di ciascun fascicolo compreso nell'abbonamento è di
L. 37.000. I prezzi suindicati si intendono IVA inclusa. L'abbonamento decorre dal 1° gennaio con diritto al ricevimento dei fascicoli arretrati e si intenderà automaticamente rinnovato se non interviene disdetta a mezzo lettera raccomandata, entro e non oltre il mese di novembre; la disdetta comunque non è valida se l'abbonato non è in regola con i pagamenti. Il rifiuto e il ritorno dei fascicoli della Rivista non costituiscono disdetta di abbonamento a nessun effetto.

I fascicoli non pervenuti possono essere richiesti dall'abbonato non oltre 20 giorni dopo la ricezione del numero successivo.

Il materiale utilizzato per la pubblicazione degli articoli
non viene restituito

Stampa: Titanlito
Dogana - Rep. San Marino

La **Maggioli Editore** S.p.A.
è iscritta nel Registro Nazionale della Stampa
in data 01.09.1983 al n. 996 Vol. 10 Foglio 761

MAGGIOLI EDITORE

Associato a:

A.N.E.S. Associazione Nazionale Editoria Specializzata

Hanno collaborato a questo numero:

Giuseppe Arcidiacono
Ricercatore presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Reggio Calabria

Claudio Bertola
Ingegniere, Direttore Pubblitecnica

Costanza Caniglia Rispoli
Docente di Complementi di tecnica urbanistica presso la Facoltà di Ingegneria di Napoli

Paolo Ceccarelli
Preside della Facoltà di Architettura di Ferrara

Romeo Farinella
Architetto, Dottorando di Ricerca in Tecnica Urbanistica presso l'Università "La Sapienza" di Roma

Gianfranco Franz
Architetto, collabora alle attività didattiche e di ricerca della Facoltà di Architettura di Ferrara

Alberto Guzzon
Architetto, Ufficio Lavori Pubblici del Comune di Ferrara

Hans-Jörg Kaiser
Dott. D. Ing. Responsabile Ufficio Urbanistico della città di Steyr

Adriano Lazzari
Architetto, Assessore all'Urbanistica del Comune di Comacchio

Francesca Leder
Architetto, collabora alle attività didattiche e di ricerca della Facoltà di Architettura di Ferrara

Nicola Marzot
Architetto, professore a contratto presso la Facoltà di Architettura di Ferrara

Raffaele Mazzanti
Docente di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Ferrara

Leo Medori
Architetto in Teramo, Dottore di ricerca in Tecnologia dell'Architettura

Erica Michelini
Diplomata I.S.I.A., Firenze

Daniele Pini
Docente di Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Ferrara

Moreno Po
Architetto, responsabile dell'Ufficio Programmazione della Provincia di Ferrara

Pier Francesco Ricci
Architetto in Forlì

Alvaro Ronzani
Architetto in Roma

Laura Stefani
Architetto, collabora alle attività didattiche e di ricerca della Facoltà di Architettura di Ferrara

Leonardo Tizi
Architetto, collabora alle attività didattiche e di ricerca della Facoltà di Architettura di Ferrara

Mario Zaffagnini
Direttore dell'Istituto di Architettura della Facoltà di Architettura di Ferrara

Le immagini che illustrano gli articoli della prima parte della rivista sono tratte da lavori di ricerca e progettazione svolti per i corsi di Urbanistica 1 e Urbanistica 2 della Facoltà di Architettura di Ferrara nell'anno accademico '94-'95 dai seguenti studenti:
M. Bardella, A. Bergamini, F. Bonfà,
M. Bosi, S. Brunoro, D. Cavallini,
P. Cenacchi, M. Chiorboli, G. De Sandre,
V. Fava, M. Forlani, E. Gandolfi,
E. Goberti, G. Guerzoni, G. Hilden,
E. Lazzari, F. Lorenzetto, A. Luci,
M. Maini, N.M. Mani, M. Mantovani,
D. Mascellani, M. Matteotti, C. Moro,
G. Occari, S. Pellegrino, F. Pozzi,
A. Randi, D. Rossi, M.R. Rossi,
M.P. Sala, A. Sartori, M. Schincaglia,
S. Solera, F. Tartari, D. Venturelli,
V. Veratti, P. Zambrini, W. Zannoni

Traduzioni
in inglese: Luisa Pece
dal tedesco: Stefano Molnar

In copertina:
IL VERGINESE, acquerello di Alexandra Bjerke

paesaggio urbano



Progettare il paesaggio

il caso del basso ferrarese

Una scuola per un territorio
Mario Zaffagnini **5**

Stratificazione storica e progetto
Raffaele Mazzanti **6**

La lettura del territorio per parti.
Il Piano Territoriale di Coordinamento per la Provincia di Ferrara
Moreno Po **11**

Il Delta del Po venticinque anni dopo.
Le zone povere sono diventate ricche?
Gianfranco Franz **20**

Geometrie, segni, forme:
il caso di alcuni centri urbani della bonifica ferrarese
Romeo Farinella **24**

Le delizie estensi: presenza e latenza nel sistema territoriale. Il caso di Belriguardo
Francesca Leder **28**

Il sogno svanito della industrializzazione
Alberto Guzzon **33**

Differenze e discontinuità.
Riflessioni sul piano direttore di Comacchio
Daniele Pini **36**

L'urbanistica comacchiese:
da Caporetto a Vittorio Veneto
Adriano Lazzari **42**

Comacchio, città e paesaggio:
storia di una evoluzione, ipotesi di recupero
Laura Stefani **46**

Il centro storico di Comacchio:
l'analisi tipologica come strumento di comprensione del territorio
Nicola Marzot **50**

Quale futuro per gli insediamenti turistici dei Lidi comacchiesi?
Leonardo Tizi **54**

Quale identità e per chi ?
Paolo Ceccarelli **58**

AMBIENTE

Il territorio e l'ambiente
Costanza Caniglia Rispoli **60**

IMMAGINE

La tutela dei centri storici e la conservazione dei monumenti.
Alcune considerazioni sulla tradizione edilizia e sull'architettura di domani sull'esempio della città del ferro di Steyr
Hans-Jörg Kaiser **66**

ARREDO

Dall'immagine al progetto:
una via e tre piazze a Gela
Giuseppe Arcidiacono **76**

TERRITORIO

Il ruolo dei parchi prenestini nel sistema metropolitano romano
Alvaro Ronzani **84**

PERCORSI

Sfiorando la storia di una città:
il Civico Museo Orto Lapidario di Trieste
Erica Michelini **96**

SCENE DI ORDINARIO DEGRADO

a cura di Gianfranco Corzani

Alla ricerca dell'omogeneità perduta.
Il degrado nelle zone agricole
Gianfranco Corzani **104**

ACCESSIBILITÀ

a cura di Fabrizio Vescovo

Mobilità urbana per le diverse esigenze individuali
Fabrizio Vescovo **110**

La mobilità individuale a bassa velocità.
Ipotesi di progetto di un "sistema-veicolo" rispondente ad utenze diversificate
Leo Medori **112**

GEOGRAFIA URBANA

a cura di Pier Francesco Ricci

Scenari possibili per la società dell'informazione
Claudio Bertola **121**

INFORMATICA

a cura di Pier Francesco Ricci

Programmi in prova
Atlas Gis 3.0 Eurostat per Windows
Pier Francesco Ricci **126**





Natura ed artificio
nel paesaggio del basso ferrarese.
La salina e le valli di Comacchio
e l'edilizia turistica di Lido degli Scacchi

Una scuola per un territorio

Mario Zaffagnini

Quando alla fine degli anni '80, sotto la pressione spaventosa del costante aumento degli iscritti, si pensò seriamente di aumentare il numero delle facoltà di architettura per rendere più gestibili le poche esistenti, si aprì un dibattito a livello nazionale dal quale emersero due linee di pensiero a commento della proposta.

La prima, contraria, proponeva in alternativa, per risolvere il problema, il potenziamento delle sedi "tradizionali", le sole che avrebbero potuto svolgere dignitosamente il proprio ruolo per le dotazioni di base (biblioteche e laboratori), per il supporto esterno alle attività di ricerca (case editrici, riviste specializzate) e, infine, per il loro inserimento in contesti culturali urbani e territoriali già abituati alla presenza della scuola e disponibili ad un continuo utilissimo confronto.

I fautori di questa linea sostenevano che non sarebbe stato corretto scendere sotto a una dimensione economicamente accettabile, calcolata non sulla base del numero degli studenti, ma su quella, più pertinente, dell'entità (numero e qualità) di attrezzature scientifiche, di docenti, di strutture di servizio, elementi questi che — se concentrati — concorrono normalmente a garantire la validità di quella ricerca che deve poi alimentare la didattica.

Ancora, sostenevano che a questa struttura didattica di tipo superiore era stata attribuita la denominazione di *Universitas* perché era stata intesa come momento di aggregazione di studenti organizzati in *Nationes*, in base alla loro provenienza, a testimonianza di una dimensione internazionale della cultura che prescindeva da problemi geografici, e che era basata solo sulla qualità dell'apprendimento.

La seconda, favorevole, vedeva, in un aumento coordinato e ponderato delle scuole di architettura basato sull'istituzione di nuove strutture di piccola dimensione da collocarsi in aree geografiche che ne erano prive, la possibilità di operare un riequilibrio territoriale e, contemporaneamente, istituire un rapporto più umano tra studenti e docenti e ottenere una maggiore efficacia nell'uso degli spazi e delle attrezzature didattiche.

L'istituzione di nuove facoltà di architettura in atenei ricchi di tradizione, come sarebbe poi avvenuto, ad esempio, per Bari e Ferrara, avrebbe utilizzato un potenziale organizzativo e gestionale già esistente di grande qualità ed avrebbe operato per un bacino di utenza di grandi dimensioni, anche se limitato all'ambito regionale, ben dotato di potenzialità sia sul piano delle strutture di servizio che su quello dei "posti lavoro" effettivamente disponibili.

I fautori di questa linea, infine, ritenendo le motivazioni iniziali dell'Università valide, ma operativamente superate dall'evoluzione delle esigenze della società, delle discipline, della stessa struttura universitaria, che non si limita più al solo conferimento della laurea, ma offre gamme articolate di approfondimenti successivi (dottorati di ricerca, scuole di specializzazione ecc.), aprivano alla considerazione che alle due tradizionali funzioni dell'Università, la didattica e la ricerca, dovesse di diritto affiancarsi una terza — trasversale —, il servizio.

Questo poteva essere letto in una duplice ottica:

— servizio per gli studenti, calato nel territorio secondo una griglia a maglie regionali, per limitare gli spostamenti e le conseguenti dispersioni di risorse e di tempo;

— servizio per il territorio assunto quale campo di approfondimento conoscitivo e di sperimentazione.

Se le sedi di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Chieti (Pescara), Roma, Napoli, Reggio Calabria e Palermo potevano considerarsi come le sedi regionali del Piemonte, della Lombardia, del Veneto, della Liguria, della Toscana, degli Abruzzi e Molise, del Lazio, della Campania, della Calabria e della Sicilia, l'istituzione di nuove sedi quali Ferrara, Bari, Camerino (Ascoli Piceno) si poneva come la risposta all'istituzione di un servizio regionale in Emilia-Romagna, Puglie, Marche, mentre Roma Tre, Caserta e Moncalieri andavano a contribuire ad alleggerire la pressione sui grandi atenei di Roma "La Sapienza" e Napoli e sul Politecnico di Torino.

Le posizioni precedentemente indicate rimangono ancora vive dopo l'avvio delle nuove sedi.

Coloro che prima erano contrari, oggi esprimono severe critiche per il fatto che le nuove sedi hanno sottratto docenti dall'organico di quelle precedenti e risorse necessarie al loro potenziamento, senza che si riesca ad avvertire appieno il contributo delle nuove facoltà in termini di riduzione del carico degli studenti e, quindi, di riequilibrio delle strutture didattiche esistenti, per la concomitante adozione generalizzata del numero programmato.

Coloro che prima erano favorevoli, oggi vedono rafforzata la loro posizione dalla verifica della reale portata del "decentramento" (se riferito alle sedi precedenti) soprattutto in rapporto alla possibilità di fornire un servizio al territorio.

Personalmente sono stato in questi ultimi anni sufficientemente coinvolto nell'avvio della nuova Facoltà di Architettura di Ferrara per non dare la mia piena adesione alle motivazioni che l'hanno supportata anche se, talvolta, le difficoltà che si incontrano quotidianamente in un organismo in crescita fanno rimpiangere le potenzialità delle sedi già da tempo consolidate ed auspicare, purtroppo vanamente, una disponibilità di queste a collaborare allo sviluppo di quelle più giovani con intenti non solo "colonialisti".

Una scuola per un territorio, dunque, per aiutarlo a prendere coscienza delle proprie potenzialità, per consigliarlo verso linee di sviluppo corrette e compatibili, per far crescere ed estendere a tutti, attraverso i tecnici che in essa saranno formati, quella "educazione" che deve essere alla base di ogni trasformazione civile.

Il presente numero di Paesaggio Urbano cercherà di documentare, nei limiti di spazio disponibili, alcuni risultati di un possibile servizio al territorio e alcune risposte che questo, opportunamente stimolato, ha fornito come espressione dell'apertura di un dialogo che si auspica duraturo e fecondo.

Stratificazione storica e progetto

Raffaele Mazzanti

Re-individuare valori storici e naturali di città e territori travolti o dimenticati da recenti processi di urbanizzazione o di abbandono, può portare ad ipotesi di intervento che non si sovrappongano con violenza alla specificità dei luoghi come purtroppo accade usualmente.

Cogliere appieno la vocazione naturalistica del basso ferrarese non solo per difenderne i resti ma per qualificarla e potenziarla ulteriormente, significa compiere un'operazione culturalmente doverosa ed insieme contribuire ad uno sviluppo economico e sociale a lungo termine che si fondi proprio sui valori unici ed irripetibili di questo straordinario e tormentato territorio.

Identifying anew the historical and natural qualities of cities and territories overwhelmed or forgotten by recent urbanization or abandonment might lead to interventions that do not necessarily imply "violent" intrusions affecting the peculiarity of sites.

The lowlands around Ferrara show a "naturalistic" bent and it is important to safeguard their remnants in order to further improve them. This is culturally desirable and it also means fostering an economic and social development that, in the long term, would found itself on the very values, unique and unrepeatable, of this extraordinary and tormented territory.

Permanenze e modificazioni nei processi urbani e territoriali

In ogni momento nel corso della storia della città e del territorio che va dallo stato di natura originario alla configurazione attuale, chi ha operato trasformazioni dell'assetto fisico si è posto, con maggiore o minore consapevolezza, il problema dell'atteggiamento da assumere nei confronti delle pre-esistenze, di cosa conservare, cosa modificare, cosa sostituire, cosa abbandonare all'azione del tempo.

Questo succedersi di gesti frutto di "progetti" che di volta in volta, reinterpretando l'esistente alla luce di necessità emergenti, ne determinano ulteriori cambiamenti, non procede nel tempo in modo omogeneo: ai momenti delle grandi e radicali trasformazioni succedono periodi — a volte lunghi anche secoli — caratterizzati da cambiamenti di modesta entità che tendono semmai, nel permanere delle configurazioni fisiche, a modificarne le modalità d'uso o le attribuzioni di significato. Gli stati di fatto nei cui confronti ci troviamo ad agire, non sono così che la risultante provvisoria della stratificazione di questo alternarsi di momenti fondativi e di periodi di adattamento attraverso i quali sono leggibili quei caratteri di lunga durata che di città e territori rappresentano l'irriducibile specificità.

Che il progetto urbanistico e territoriale si trovi a confrontarsi — dovunque e comunque — con un contesto fisico storicamente determinato, può apparire, a prima vista, affermazione scontata e da tutti condivisa; se però rivolgiamo l'attenzione alle trasformazioni avvenute nelle città o negli spazi territoriali non urbani in quest'ultimo secolo, od a quelle che quotidianamente si svolgono davanti ai nostri occhi, non fatichiamo ad accorgerci di quanto questa comune convinzione di principio stenti a tradursi in azioni che producano alterazioni consapevoli del contesto.

Anche tralasciando quanti agiscono sull'ambiente fisico per pure ragioni di sfruttamento economico a breve termine (la razionalità del cui operare non è influenzabile da nessun'altra finalità che non sia quella del raggiungimento del massimo vantaggio economico-finanziario nel limite di tempo prefissato) neppure nelle categorie professionali istituzionalmente deputate alla progettazione di interventi sull'ambiente fisico sembra particolarmente diffusa la coscienza della natura storica e stratificata dell'esistente rispetto al quale sono chiamate ad apportare ulteriori modificazioni nell'infinitesimale frazione di tempo che separa ed unisce il passato ed il futuro dei luoghi.

Conoscenza e coscienza della natura sedimentaria degli stati di fatto

Capire il senso storico del nostro agire, comprendere cioè che città e territori non sono supporti neutrali sui quali è possibile inscrivere tutto od il contrario di tutto ed informare di questa comprensione le nostre metodologie progettuali: tutto ciò appare tanto più irrinunciabile oggi che città e territori si trovano sempre più minacciati da una nuova ondata di sconvolgimenti o dal riprodursi di azioni che ne hanno già pesantemente compromessa l'identità specifica e, con essa, spesso, le stesse possibilità di uno sviluppo economico e socio-culturale non appiattito entro modelli di comportamento e di consumo alienanti che passano anche attraverso la banalizzazione dei modi della trasformazione fisica. È a partire da questo nucleo di considerazioni che si è svolto il lavoro didattico per il secondo Corso di Urbanistica della Facoltà di Architettura di Ferrara, nella convinzione che comprendere la natura sedimentaria dei contesti nei quali siamo chiamati ad intervenire e saperne leggere i caratteri fondamentali di lunga durata, può educare ad atteggiamenti progettuali responsabili ed alla consapevolezza che la qualità del progetto non risiede tanto nella qualità a sé stante dell'oggetto progettato, quanto nella qualità della relazione che quest'ultimo istituisce con il contesto e che, anzi, il vero risultato della progettazione è da individuare nel contesto modificato dal progetto.

Non è quindi questione di negazione della modernità o di repressione di legittime esigenze di miglioramento della vita sociale dei luoghi; non è questione di paralisi di fronte all'eredità del passato o di castrazione di energie espressive del nostro tempo.

Si tratta semmai di ritrovare attraverso la lettura intelligente dell'esistente e della sincronicità della sua immagine, la diacronicità del suo processo di formazione,e di lì individuare limiti e potenzialità entro i quali inscrivere risposte creative alle esigenze insorgenti, con discrezione, senso della misura e del tempo, quand'anche si pongano come gesti di rottura o di calcolata dissonanza.

La riduzione del sistema vallivo attorno a Comacchio ad opera delle bonifiche dal 1814 ai nostri giorni
(Elaborazione di Roberta Benatti, Mara Bardella, Michela Mantovani, Giovanna Occari, Valentina Veratti per il Corso di Urbanistica 2 della Facoltà di Architettura di Ferrara, 1994-'95, dalla Carta Napoleonica del 1814 pubblicata dall'IBC della Regione Emilia Romagna, da cartografie IGM e dalla CTR della Regione Emilia Romagna)



1814



1893



1960



1984

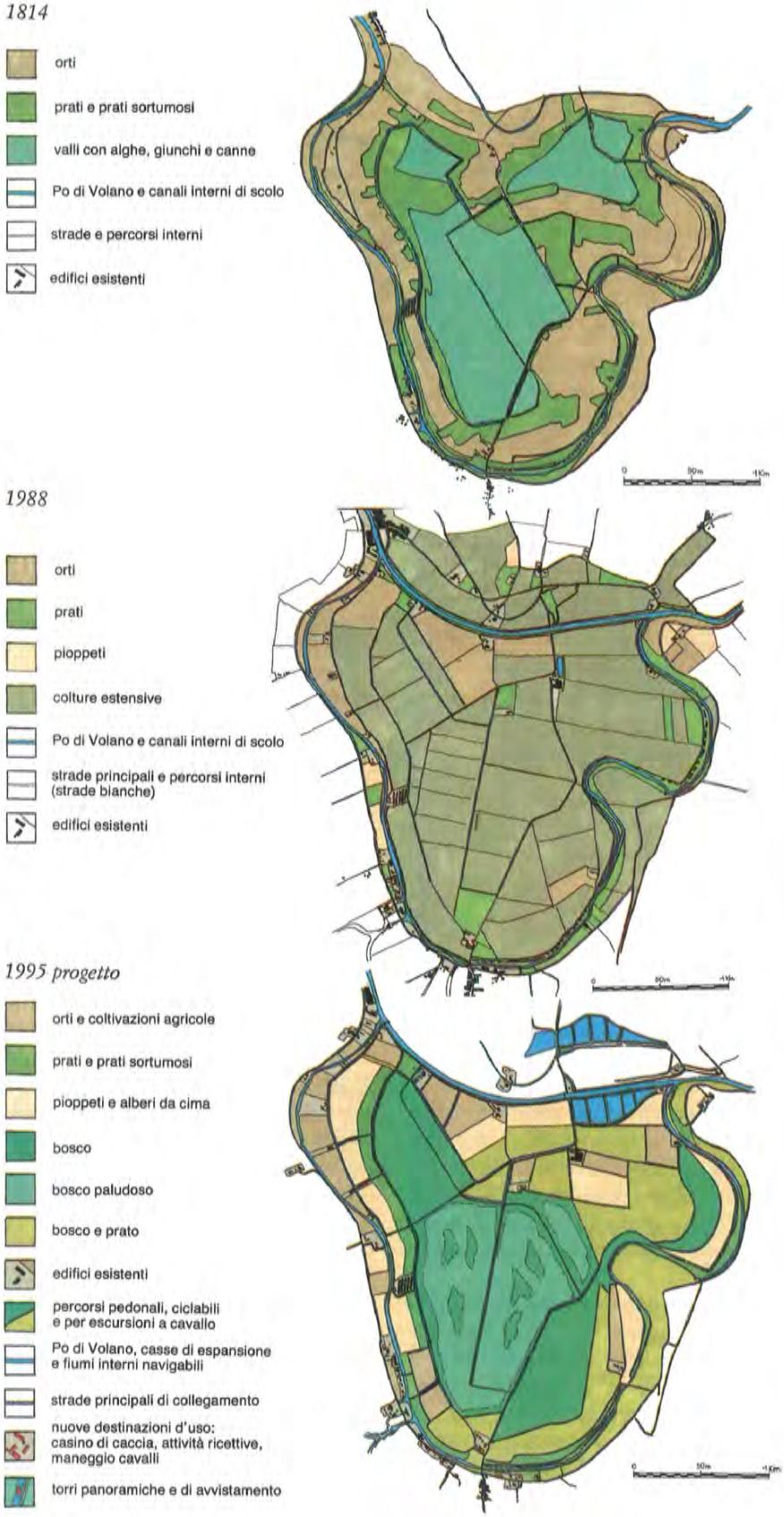
Progetto come reinterpretazione consapevole dell'esistente

Questo rileggere l'esistente per scoprirne i caratteri di lunga durata e le risorse trascurate o nascoste da assumere come potenzialità per ipotesi di sviluppo e di intervento che nascano proprio dalla specificità delle situazioni e non, come avviene usualmente, dalla sovrapposizione di modelli indifferenti alla singolarità dei luoghi, porta anche a riflettere sulla definizione e sull'articolazione degli strumenti dell'urbanistica e della pianificazione territoriale, sui processi di costruzione delle decisioni, sul ruolo dei protagonisti sociali e delle loro interazioni, così come sull'assunzione della variabile "tempo" in modo meno meccanicistico della successione cronologica delle fasi di attuazione del piano, al di fuori di quell'astratto concetto tecnoburocratico di " tempo zero" di formulazione del piano dal quale tutto dovrebbe partire, cercando invece di aderire ad una realtà che è fatta di tempi lunghi della storia e di tempi brevi delle contingenze, come di tempi diversi (della natura, della vita degli uomini e di quella delle cose) che scorrono gli uni sugli altri, talvolta coincidenti, talaltra in completo disaccordo.

Certo, in enunciati di questo tipo la parte dell'astrazione, rispetto alla tremenda semplicità ed alla conclamata concretezza delle domande che vengono usualmente poste all'architetto ed all'urbanista, può apparire grande; ma non è forse anche a causa di un persistente atteggiamento di indifferenza nei confronti dell'esistente, della sua storia e delle sue potenzialità specifiche (come delle sue difficoltà interpretative) che oggi ci troviamo a constatare tante distruzioni di patrimoni artistici, naturali, o di memoria collettiva, di spreco di risorse materiali ed immateriali, ci troviamo di fronte a tante crescite edilizie informi ed invivibili, a tante situazioni nelle quali l'aver pensato le trasformazioni ambientali solo nell'ottica del breve termine (un breve termine spesso misurato principalmente sull'esigenza di massimo profitto degli operatori di trasformazione) ha finito per compromettere le stesse possibilità di un migliore utilizzo del territorio a lungo termine anche dal punto di vista economico e con più grande vantaggio delle collettività locali?

Progetto di riconfigurazione del paesaggio della Tenuta Varano, dalla lettura al progetto

Monica Matteotti
Facoltà di Architettura di Ferrara, Corso di Urbanistica 2, 1994/95



I lidi e il basso ferrarese: dallo spreco al recupero delle risorse ambientali

Il caso dei Lidi ferraresi fornisce una dimostrazione esemplare (anche se non eccezionale) di questi ragionamenti: qui negli ultimi decenni si è sviluppata un'offerta turistica che ha puntato quasi esclusivamente sulla risorsa "mare" (la più inflazionata e, nel caso specifico, con non indifferenti penalizzazioni qualitative, se vista in un campo che comprenda anche soltanto il bacino adriatico), con la brutale sovrapposizione all'esistente di modelli insediativi in larga misura indifferenti ai caratteri specifici dei luoghi (sistemi dunosi, pinete litoranee, zone umide immediatamente retrostanti, ambienti vallivi, vie d'acqua e patrimonio storico-archeologico dell'entroterra ecc.) e poveri di qualità urbane proprie come di organici collegamenti con il restante tessuto economico e sociale locale.

Tutto questo che a molti (nonostante non siano mancate lucide e tempestive premonizioni) è forse sembrata una risposta positiva alla crisi dei grandi progetti di modernizzazione basati sulla bonifica e sull'integrazione agricoltura-industria, costituisce oggi , principalmente per le modalità dello sviluppo insediativo, un limite al superamento di una condizione di marginalità nell'ambito della stessa economia turistica costiera emiliano-romagnola.

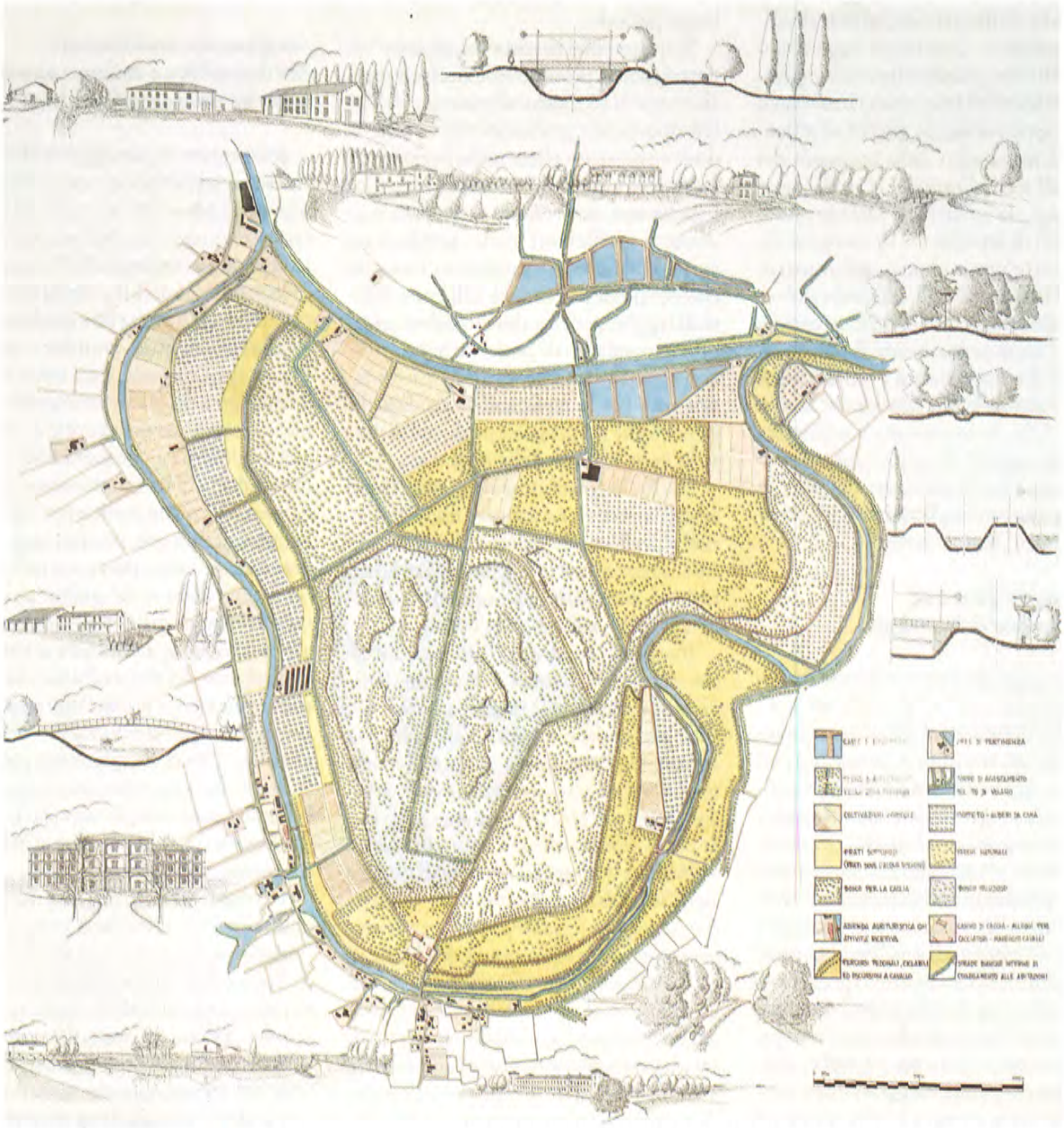
Ma tutto il territorio del basso ferrarese sembra oggi trovarsi di fronte ad un nuovo punto di svolta: un territorio che per il succedersi di eventi naturali, volontà principesche, conflitti politici ed economico-militari, disegni speculativi o riformatori, ha conosciuto più volte, nell'arco dei secoli, trasformazioni profonde dei propri caratteri geo-morfologici ed insediativi, trasformazioni che, nella loro diversità, hanno avuto in comune il costante prevalere di interessi esterni; si trattasse di Ferrara o di Venezia, di Ravenna o di Roma, di poderose concentrazioni di capitale finanziario o di politiche nazionali che dietro al paravento dell'esigenza di dare soluzione a gravi problemi locali, in realtà se ne sono serviti per conseguire tutt'altri scopi.

Un territorio, questo, nel quale la dimensione quantitativa e qualitativa dei fenomeni di dismissione e di abbandono (e quindi anche delle possibilità di ricupero e di riconversione funzionale e morfologica) ha assunto proporzioni gigantesche.

Esaurite (o fallite) anche le motivazioni delle più recenti ed imponenti trasfor-

Il Po di Volano, all'epoca navigabile, delimitava la Tenuta: orti e campi coltivati si trovavano in prossimità del fiume e nelle terre più basse e interne caratterizzate da prati e boschi ristagnava l'acqua.

Il nuovo corso del Po di Volano, a nord dell'area, ha trasformato la Tenuta in una vera e propria isola. La zona bonificata è adibita a coltivazioni estensive od è incolta. Nell'area si trovano ancora coltivazioni ortive e prati; la rete dei canali di scolo è stata rettificata senza però stravolgere quella preesistente. Il Casino di caccia, al centro dell'ansa meridionale dell'antico corso del Volano, appartenuto alla famiglia estense, è ora un maneggio con scuderie per cavalli.



casse di espansione
torre di avvistamento nella zona paludosa
coltivazioni agricole
prati sortumosi (prati dove l'acqua ristagna)
bosco per la caccia
azienda agrituristica con attività ricettive
percorsi pedonali, ciclabili ed escursioni a cavallo
aree di pertinenza
torre di avvistamento sul Po di volano
pioppeto-alberi da cima
parchi naturali
bosco paludoso
casino di caccia - alloggi per cacciatori - maneggio cavlli
strade bianche interne di collegamento alle abitazioni

Accanto al nuovo corso del Volano sono previste casse di espansione del fiume; verso l'interno una fascia a pioppeto, prati e boschi di essenze igrofile tipiche del vicino Bosco della Mesola; più all'interno ancora le zone d'acqua. Un vecchio essicatoio viene recuperato per attività ricettive; il percorso navigabile esterno lungo l'antico corso del fiume trova qui un punto di approdo e di partenza per visite all'interno dell'area dove alcuni canali permettono escursioni con piccole imbarcazioni a remi. Numerosi percorsi, per passeggiate a piedi, a cavallo, in bicicletta, sono stati disegnati sugli antichi tracciati ordinatori. Il nuovo paesaggio della zona, consentirà diverse possibilità d'uso: da quelle di orientamento "ecologista" più ortodosso ad altre con differenti finalità (azienda faunistico-venatoria, riserva di caccia, azienda agrituristica).

mazioni territoriali del nostro secolo, i segni fisici di queste — dalla griglia regolare dei campi delle bonifiche all'innalzarsi maestoso delle carcasse dei grandi edifici industriali — sono ormai leggibili più come relitti del passato che come espressioni pertinenti di una società in sintonia con il proprio paesaggio, pronti ad affiancarsi nel magazzino della memoria dei luoghi, ad altri più antichi resti di remoti naufragi, da quelli delle Delizie estensi, a quelli di antiche vie di navigazione interna da tempo in disuso, agli avanzi di dune, di foreste, di valli. La stessa violenta e banale crosta edilizia costiera contiene in sé i segni premonitori di una obsolescenza che non tarderà a manifestarsi (non è d'altronde per difenderne la mediocre anche se imponente consistenza che, aggiungendo deturpazioni a deturpazioni, si sono disseminate nel mare le orribili e costose scogliere artificiali od altri "soffolti" marchingegni?)

Verso nuove ipotesi di pianificazione del paesaggio

Il paesaggio del basso ferrarese (in pochi altri casi è così facile verificare la sostanziale interscambiabilità di termini come ambiente, territorio e paesaggio) può evolvere oggi in diverse direzioni: continuare nella progressiva marginalizzazione (e nel progressivo degrado) del patrimonio storico e naturalistico residuo (magari ricuperandone e difendendone alcuni degli episodi cui si riconosce maggior pregio), all'interno di una linea generale di modernizzazione che trovi i propri assi economici portanti nelle grandi opere infrastrutturali (superstrade, canali navigabili di grande portata ecc.) e nella canalizzazione di sempre maggiori flussi turistici sulla linea costiera (con la necessità di ulteriori crescite edilizie per adeguarne la capacità ricettiva); oppure trovare un nuovo punto di equilibrio fra sviluppo ed uso delle risorse dando finalmente consistenza operativa all'ipotesi del Parco inteso come estrema linea di difesa di ciò che ancora può essere difeso ed imponendo rigide soglie di compatibilità per gli ulteriori interventi infrastrutturali e per la ricettività turistica; oppure ancora, muovendo dall'ipotesi precedente, avviare un piano di riconversione più radicale che punti non soltanto alla difesa delle risorse naturalistiche residue ma ad un loro sostanziale incremento nel medio e lungo periodo.

Si tratterebbe in sostanza, in quest'ultimo caso, di promuovere decise e massicce azioni di rinaturalizzazione dell'area riportando gradualmente la valle là dove è stata cancellata dalle bonifiche a cominciare da dove le condizioni pedologiche non sono tali da assicurare rendimenti sufficienti della produzione agricola e ricreando ambienti forestali che qui possono contare sulla possibilità di raggiungere un elevato valore naturalistico nel giro di pochi decenni; ridisegnando infine, a partire dall'esistente, una rete per la navigabilità da diporto minore che si spinga in profondità verso le zone interne della pianura.

Tutto ciò potrebbe inoltre contribuire ad attivare nuove iniziative imprenditoriali a livello locale nei settori dell'itticoltura, della cantieristica, dei servizi ad un turismo diverso da quello che attualmente si rivolge soltanto alla costa, ecc..

In questo quadro il ricupero ed il riuso delle pre-esistenze edilizie dimenticate od abbandonate negli scorsi decenni (fino ai grandi contenitori dell'industria agro-alimentare in via di smantellamento che non sono da trattare, come qualcuno tende a fare, uno per uno, sulla base del ricupero della cubatura per farne villette o condomini) avrebbe il doppio significato di mantenimento di "figure" del paesaggio fondamentali per la comprensione delle sue vicende, ma anche di alternativa all'urbanizzazione aggiuntiva di nuove aree per soddisfare alle esigenze insorgenti (museali, ricettive, di servizio alla popolazione ed alle attività economiche) in un territorio che sceglie di valorizzare al massimo la propria vocazionalità naturalistica assunta, questa volta, non come elemento frenante dello sviluppo ma come risorsa strategica da potenziare; una scelta che non è soltanto culturale ma che appare anche essere oggi l'unica in grado di assicurare un futuro non dipendente o marginale all'economia locale, per la lunga durata (e la progressiva crescita di valore assoluto e differenziale rispetto alla media dei concorrenti) di un'offerta che si caratterizza in modo specifico proprio a partire dall'uso accorto ed intelligente di un patrimonio singolare ed irripetibile.

Scegliere fra omologazione che dequalifica e sviluppo appropriato a partire dalla specificità locale

Ridisegnare il paesaggio del basso ferrarese progettando un nuovo sistema integrato di zone umide, canali ed aree forestali che, a partire dall'esistente, risalga la pianura ricollegando Ferrara al mare in modo più solido, continuo ed efficace di quanto possa fare qualsiasi autostrada che, di fatto, conosce e serve solo i recapiti estremi, è un tema di grande impegno che potrà forse apparire utopico; si tratta invece proprio di ripartire con umiltà dalla conoscenza del reale come risultato di un lunghissimo processo di stratificazione storica per individuare potenzialità che, con immaginazione creativa, possono portare a prefigurare un futuro diverso da quello, altrimenti inevitabile, di progressiva dequalificazione ed omologazione alla sorte di tante altre aree del nostro Paese che hanno pagato con lo spreco delle proprie risorse migliori il prezzo di una prosperità destinata a deperire rapidamente al modificarsi della domanda turistica e culturale verso standards più elevati di qualità dei rapporti con la natura e con le testimonianze della storia.

Gli studi della pianificazione provinciale in corso sembrano confortare in qualche modo queste ipotesi; il Comune di Comacchio sembra deciso ad affermare una nuova volontà di condurre una cosciente azione di riqualificazione del proprio territorio dopo decenni di colpevole od inconsapevole abbandono al vento della speculazione immobiliare.

Esisterà una consapevolezza politico-culturale complessiva a livello locale, provinciale e regionale, esisteranno classi dirigenti ed imprenditorialità adeguate a questo disegno? Il fatto che siamo costretti a ripetere cose non molto diverse da quanto già alcuni scrivevano e dicevano venti o trent'anni fa, non permette di esser molto ottimisti al riguardo; alcuni segnali (e non sembrano soltanto di fumo) consentono però di intravvedere anche qualche apertura positiva per il futuro.

La lettura del territorio per parti
Il Piano Territoriale di Coordinamento per la Provincia di Ferrara

Moreno Po

Il Piano Territoriale della Provincia di Ferrara, viene costruito più come momento concreto di dialogo tra livelli istituzionali diversi, non ancora completamente abituati a discutere senza confliggere in materia di gestione del territorio, che non come strumento prettamente urbanistico. Ne deriva un oggetto sicuramente imperfetto e con livelli di vincolo nettamente sovrastati dalle parti dedicate alle indicazioni e suggerimenti alla pianificazione locale. Lo sforzo principale è rivolto alla ricerca di un lessico comune ed ai fondamenti della grammatica e della sintassi necessarie a costruire un linguaggio per la descrizione, interpretazione e progettazione del paesaggio locale comprensibile a tutte le parti interessate; un linguaggio applicabile da ognuno con le proprie capacità "di composizione", migliorabili solo con l'esercizio pratico e con la progressiva presa di coscienza della propria collocazione spaziale in un "luogo in divenire".

The Territorial Plan for the Province of Ferrara, rather than being a mere instrument for town-planning, represents a sound interaction between different institutional levels, not yet used to discuss rather than fight over territorial management. The result is no doubt defective and the level of constraints is sharply overrun by the sections devoted to indications and suggestions for local planning. The main effort is aimed at finding a common language for describing, interpreting and planning the local landscape. Such a language must be understood by all interested parties and everyone must be able to use according to their own ability to "compose". An ability that can only be improved through practice and a gradual consciousness of being part of a "place in progress".

Il quadro di riferimento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

La Legge 142 del 1990, ha introdotto ufficialmente nell'ordinamento delle autonomie locali una nuova categoria di pianificazione territoriale, individuando la competenza delle Amministrazioni Provinciali nel redigere Piani di area vasta, quali appunto il Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale.

La necessità di avere differenti livelli di governo del territorio e dei fenomeni che su di esso intervengono era comunque ormai già presente all'atto della emanazione di tale Legge, ed essa non ha fatto altro che evidenziare la domanda di riorganizzazione territoriale latente, tesa alla diminuzione di modi di agire che — prima ancora che diseconomici — si riflettono negativamente nella organizzazione sociale e produttiva del nostro Paese, sulla qualità della vita delle persone.

Lo stesso sistema delle imprese — che non poco aveva contribuito negli anni ottanta alla diffusione della deregolazione — comincia sempre più a richiedere efficienza ed efficacia nell'operare della pubblica amministrazione e trasparenza e rapidità nelle decisioni, come conseguenza diretta di programmi e piani determinati, noti a tutti, immediatamente operativi, veloci e sicuri nelle necessarie modifiche e adeguamenti.

Alla pianificazione di area vasta viene quindi assegnato il compito di avviare la riorganizzazione delle complessità territoriali, soprattutto di correlazione tra fattori fisico-ambientali di un territorio, suoi bisogni infrastrutturali e sue vocazioni (o ambizioni) economiche; un compito che necessariamente deve riuscire a travalicare la comprensibile tendenza al campanilismo della dimensione comunale o l'altrettanto comprensibile semplificazione dei fenomeni data dalla programmazione regionale.

Un compito quindi che, non solo per il dettato della Legge 142, si adatta alla dimensione provinciale ed al ruolo nuovo di Ente di Programmazione che alle Province viene affidato.

In questo ruolo la Provincia dovrà calarsi (e, per la verità, sta comincindo a farlo) con convinzione e con coerente impegno di risorse umane, economiche e politiche, esercitando una azione continuativa di coordinamento programmatico e di coinvolgimento di enti ed istituzioni che operano sul territorio e, in definitiva, dimostrando la propria capacità di governo effettiva.

Tra i diversi criteri di costruzione del Piano di Coordinamento discussi in questi mesi, la Amministrazione di Ferrara ha scelto un approccio "per attori" nel quale la Provincia assume un ruolo di interlocutore forte, dinamico e strutturato, avvalendosi di un complesso di strumenti paralleli e complementari al Piano vero e proprio, quali gli accordi di programma, i protocolli d'intesa, la partecipazione a stutture consortili per la valorizzazione di parti del territorio (è il caso dei neonati Consorzi per la gestione e valorizzazione ambientale delle Valli di Comacchio e della Sacca di Goro), la conferenza di servizi, tutti di recente introduzione nell'ordinamento degli EE.LL. e quindi bisognosi tanto di rodaggio quanto di effettiva sperimentazione sul campo, ma tutti in grado di esaltare le possibilità di dialogo con la decisione locale piuttosto che quelle di mero controllo sovraordinato.

Ovviamente il Piano è comunque parte del processo di pianificazione territoriale e di riordino di competenze in atto nella Regione Emilia-Romagna e, quindi, non poteva non contenere anche parti più prettamente connesse al filone "territorilista" della pianificazione di area vasta, in particolare là dove assume il ruolo di specificazione ed integrazione della strumentazione regionale di tutela del territorio.

La formazione del Piano

La Amministrazione Provinciale di Ferrara iniziò il lavoro di redazione del proprio Piano Infraregionale a partire dalla seconda metà del 1986.

Dello stesso anno è la ricostituzione dell'Ufficio di Programmazione — reinsediato con dimensioni molto contenute, dopo una precedente brevissima esperienza negli anni 1979/1981 — che viene incaricato di coordinare il lavoro di Piano e di avviare la costruzione del sistema informativo provinciale, oltre ad assumere compiti in materia di controllo del territorio.

Nel corso della precedente legislatura era stato redatto ed adottato il Piano

dei Trasporti di Bacino (PTB), come specificazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

La esperienza di pianificazione nel settore dei trasporti — così come quella coeva di riordino del sistema acquedottistico provinciale — aveva anche avuto il merito di "aprire" il funzionamento della Amministrazione verso il ruolo di soggetto di programmazione e coordinamento a scala infraregionale; ruolo che si stava dimostrando naturale per le Province, ripagandole delle "amarezze" vissute nella fase in cui la Regione tentò — inutilmente — di organizzare le proprie funzioni di governo periferico con la istituzione dei Comprensori.

Si erano quindi attivati molti canali di confronto e collaborazione con i Comuni che, quasi naturalmente, costituirono il veicolo di informazione e la sede di discussione delle linee di redazione del Piano Infraregionale sin dal suo avvio.

Nel corso dello stesso 1986 — anno in cui si affida l'incarico di progettazione del Piano — gli uffici provinciali producono materiali di ricerca e valutazione finalizzati alla redazione del Piano Paesistico Regionale, in particolare per il settore fiumi e corsi d'acqua, e partecipano attivamente alla scrittura del primo testo di legge istitutiva del Parco del Delta.

Tali materiali — seppure, letti oggi, di una certa ruvidezza — contengono molti elementi di giudizio che influenzeranno non poco la costruzione della parte ambientale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale nella sua versione definitiva ed in ogni caso costituiscono la prima occasione in cui si ragiona di pianificazione del territorio anche "per ambiti paesistici" o in cui si discute del ruolo delle aree protette e del parco del Delta nella economia locale. Nel novembre del 1987, il Consiglio Provinciale adotta un atto di revisione delle ipotesi di Piano formulate nel 1986 che ne mette in rilievo l'aspetto paesistico: con lo stesso atto infatti si estende l'incarico ai consulenti per affiancare l'Amministrazione anche nella redazione delle osservazioni alla prima stesura del PTPR.

Lo schema di Piano così predisposto dalla Giunta sul finire del 1988, viene approvato dal Consiglio Provinciale nell'aprile del 1989, sottoposto alla discussione con Comuni e soggetti decisori dell'economia e della società provinciale per essere, infine, adottato come Piano Infraregionale nel marzo del 1990 ed avviato all'*iter* di pubblicazione ed approvazione regionale.

Nel 1993 si richiede la sospensione della procedura di approvazione del Piano, per sottoporlo a revisione ed integrarlo con le elaborazioni nel frattempo portate a compimento dalla Amministrazione Provinciale, alcune delle quali — come il Piano Infraregionale delle Attività estrattive (PIAE) — di notevole impatto sulla struttura complessiva del PI.

Nel corso del 1994 vengono inoltre definite le componenti ambientali e paesistiche del Piano — in applicazione di quanto disposto dal PTPR — e completata la progettazione dei Piani Territoriali di Stazione del Parco del Delta; il PI assume quindi una più marcata connotazione territoriale avvicinandosi in maniera evidente ai contenuti previsti dalla Legge 142/1990 in materia di pianificazione sovracomunale.

Il Piano viene infine riadottato da parte del Consiglio Provinciale, nel marzo del 1995, in forma di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed inviato nuovamente alla Regione per la approvazione.

L'impostazione metodologica

Il lavoro di redazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato svolto prevalentemente all'interno della struttura della Amministrazione, usando quando del caso consulenze qualificate per specifici settori o problemi.

Sostanzialmente però, si è teso ad ottenere un prodotto fortemente partecipato e, se possibile, largamente "condiviso" che — seppure sicuramente bisognoso di integrazioni nei contenuti — costituisse anche la base di partenza per la successiva evoluzione della pianificazione di area vasta nel territorio ferrarese (meglio sarebbe dire della Padania orientale, vista la tendenza a "guardare" all'intorno interregionale di nostro interesse), in primo luogo per il riorientamento della pianificazione comunale, non solo urbanistica.

Per questo si è fatta la scelta di privilegiare il "sapere locale", dei Comuni, dei professionisti, della cultura ufficiale e di quella reale, della nascente specificità universitaria, della sedimentazione storica e talvolta anche di quella fantastica (che non poco peso ha nell'immagine di questo angolo di pianura piatta), consci della sua ovvia limitatezza e fallacità, ma anche consapevoli della necessità di mantenerlo alla base della costruzione del nuovo linguaggio comune di discussione ed intervento sul territorio.

Per lo stesso motivo si è accuratamente evitata la tentazione di far assurgere a "modello esportabile" le forme di lettura del territorio ferrarese e le proposte di intervento progettuale per mantenerne e migliorarne le qualità paesistiche ed ambientali: sarà sicuramente una scelta artigianale (e, a suo modo, forse non meno snob di quella dei tanto diffusi "costruttori di metodologie") e a rischio di errore per difetto di confronto, ma si è rivelata un terreno inaspettatamente democratico di confronto tra soggetti non proprio entusiasti di colloquiare, almeno su argomenti quali la forma del territorio.

D'altra parte, il processo di costruzione del Piano assomiglia al processo di costruzione di una nuova lingua: per definire un lessico comune si deve tener conto delle forme dialettali locali, della più usuale denominazione degli oggetti, fare attenzione alla utilità dell'uso di una garbata onomatopeicità, creare il percorso per una tranquilla confluenza dei diversi accenti idiomatici propri di ogni comunità coinvolta nel processo.

Si è poi cominciato a stabilire alcune — semplici — regole grammaticali e a delineare i rudimenti della sintassi, sapendo comunque che, come ogni lingua

viva, solo l'uso corrente ed intenso porterà alla ricchezza di contenuti lessicali, grammaticali e sintattici di un'idioma evoluto ed evolvibile.

Crediamo di essere, in definitiva, arrivati ad un discreto linguaggio comune seppure connotato da forti cadenze dialettali, su cui certo lavorare ancora molto ma senza tentare la strada di improbabili scuole di dizione.

La successiva fase di prima applicazione del Piano — soprattutto il modo con cui esso sarà recepito nella pianificazione comunale — dirà quanto sia già appresa la nuova lingua: anche qui facendo attenzione ad usare pochissimo (o per niente) il "dettato" e privilegiando "il componimento" con cui ognuno esprimerà, con le sue sempre rispettabili capacità linguistiche, l'immagine che ha del proprio territorio, l'evoluzione che ne auspica, le idee che ha da portare al confronto con gli altri interlocutori.

La scelta di fare un Piano "secondo i nostri mezzi" ha quindi portato ad un prodotto di eminente uso locale, se pure comprensivo di quelle prestazioni che la legge richiede al nuovo strumento di pianificazione sovracomunale, e di impatto non traumatico in una situazione istituzionale che di traumi ne sta già vivendo abbastanza in questa fase di complessiva ridefinizione dei ruoli nel governo della cosa pubblica e nella organizzazione della società civile.

La lettura del territorio per parti: l'organizzazione economica e funzionale. Le linee principali del sistema insediativo, le funzioni urbane ed i servizi di centro

Una delle debolezze del sistema ferrarese è individuabile nella carenza di qualità urbane diffuse o, se si vuole, nella mancanza di città di riferimento.

La stessa posizione della provincia — con Mantova e Rovigo fuori dai due sistemi metropolitani su cui si articola l'Italia Nord-Orientale — accentua tale carenza e rende ancora più evidente la necessità di agire per aumentare il livello gerarchico di alcuni centri (potenzialmente) ordinatori del territorio.

Osservando la organizzazione dei "servizi di centro" ed il modo con cui l'economia e la società ferrarese usano delle altre città dell'intorno interegionale, si possono individuare tre grandi "pezzi" su cui operare gli interventi di Piano.

La più occidentale di queste parti è l'Alto Ferrarese, che potremmo definire un territorio-città poiché mostra della città alcune caratteristiche significative quali la presenza di funzioni direzionali/decisionali, la capacità di attrazione per lavoro, studio, spettacolo, la molteplicità delle occasioni di frequentazione, la capacità di dialogare autonomamente con diverse realtà urbane limitrofe.

Esso funziona tuttavia come un quartiere di un più vasto agglomerato urbano costituito anche dalla Bassa Modenese, dall'oltrePo Mantovano (o Destra Secchia), dalla pianura occidentale Bolognese, dall'Alto Polesine e dalla Bassa Veronese; una città dalle singolari forme di evoluzione, in cui il ruolo del "centro città" passa di mano in diverse epoche storiche, identificandosi con il centro dell'area territoriale che in quel momento assume il valore più alto di catalizzatore/decisore.

Questo territorio-città non dipende da nessuno dei poli urbani del sistema padano, potendo/volendo usarli tutti alternativamente a seconda dei bisogni contingenti o, meglio, a seconda dell'interesse che questi riescono a suscitare aumentando la gamma, la accessibilità e la convenienza dei propri servizi.

Il punto debole di questo sistema si sta sempre più dimostrando essere la incapacità ad "evadere" dal frazionamento amministrativo che lo costringe a fare i conti con tre sistemi legislativi regionali diversi e con sei diverse organizzazioni provinciali, innescando una "sindrome di Gerusalemme" per cui la spinta alla progressiva unificazione degli interessi e delle funzioni si scontra inevitabilmente ed invincibilmente con il frazionamento dei decisori istituzionali esterni.

La conseguenza più evidente è la frammentarietà del sistema delle relazioni — a partire da quelle trasportistiche per finire a quelle informative — e la duplicazione dei servizi amministrativi, fiscali, formativi, tecnici spesso — tra l'altro — di bassa qualità visto la qualifica di "marginale" che ogni provincia assegna al proprio pezzo di questa area territoriale.

Al centro geografico del sistema territoriale si colloca Ferrara che, per contro, si presenta come una città senza territorio, non in grado di diffondere un effetto urbano sull'intorno provinciale.

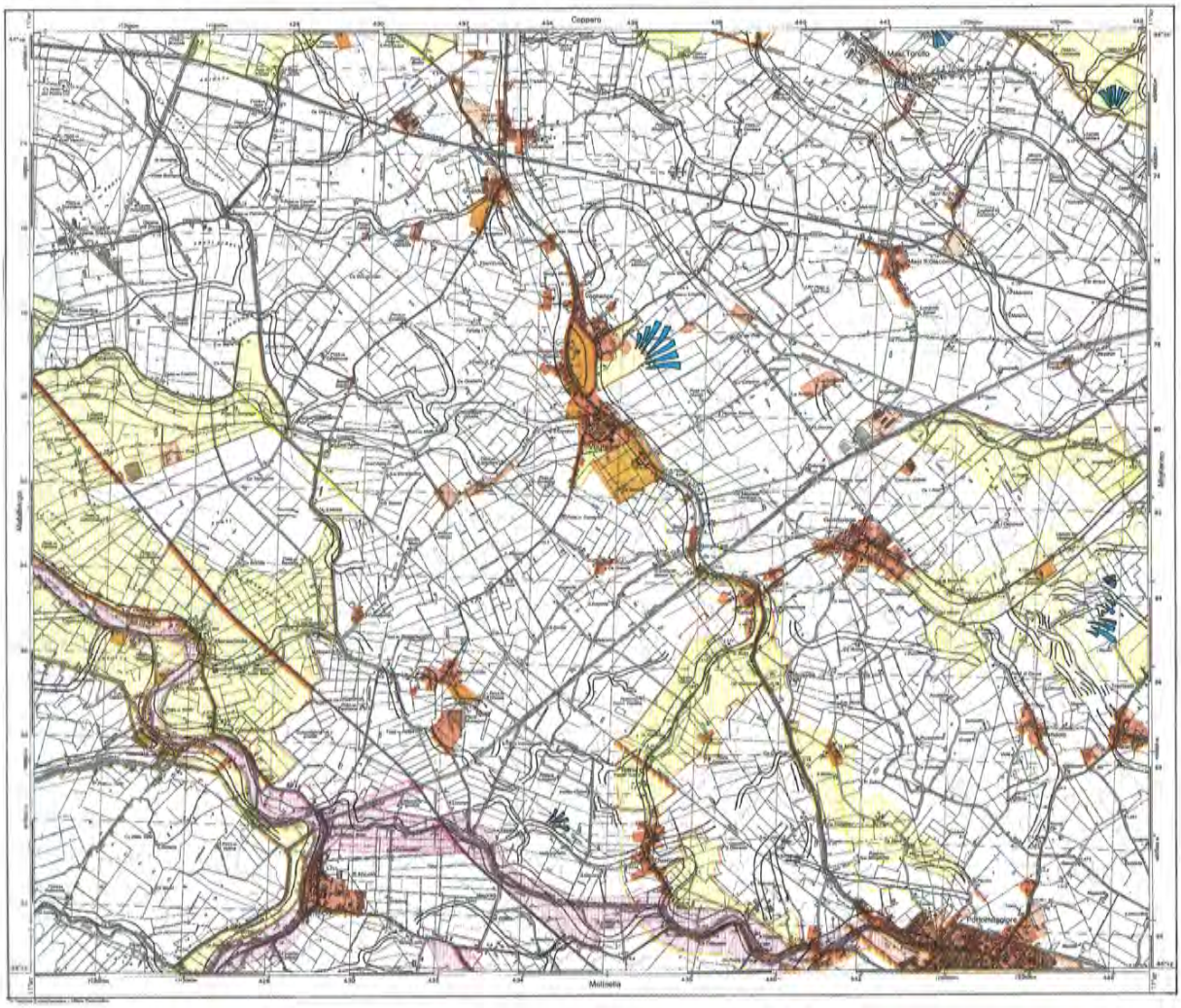
La vastità del territorio comunale non ha mai indotto quei fenomeni di periferizzazione dei problemi urbani che stanno alla base del conflitto/dialogo di ogni capoluogo con i Comuni limitrofi; così, pure, la mancanza in città dei veri soggetti decisori sull'economia locale ha privato Ferrara di molto peso nell'influenzare le scelte delle comunità vicine.

L'azione stessa della città, anche in campo culturale e di formazione scolastica superiore, ha sempre incontrato difficoltà ad estendersi diffusamente nel proprio intorno provinciale, non certo aiutata dal progressivo decentramento delle strutture per l'istruzione e comunque dalla influenza che molte parti della Provincia subiscono da parte di poli urbani ad essa esterni.

Questa, seppur spesso involontaria, mancanza di *leadership* programmatica ha acuito taluni problemi di iperautonomismo diffuso che in questi quarant'anni hanno segnato la diversità — evidentemente non sempre positiva — del territorio ferrarese rispetto all'intorno regionale.

Diversità che ha messo in notevole difficoltà la parte meno solida della Provincia, quella che meno risorse politiche aveva da giocare nelle scomposte fasi di sviluppo degli anni sessanta e settanta e meno riserve di energie primarie e finanziare nelle crisi evolutive degli anni ottanta e novanta: ovvero il Basso Ferrarese.

Gli interventi sulla città dovranno tendere a superare la separazione con il



territorio; non tanto volendo forzatamente far divenire Ferrara un capoluogo (cosa che, forse, non è mai stata) bensì spingendola ad incentivare quelle risorse che le sono riconosciute come proprie, in stretta connessione con (almeno) la parte orientale della Provincia in modo da divenire, per essa, un punto di riferimento attivo e costante nel percorso di riorientamento ed "irrobustimento" della economia locale.

Determinante per il riposizionamento della città rispetto al territorio provinciale, può essere la sua capacità di organizzare i servizi di base alla collettività, proseguendo con decisione nella trasformazione delle "aziende municipali" in aziende dotate di tecnologia e capacità umane in grado di fornire servizi all'intero territorio provinciale e di competere sul mercato (inter)regionale.

Il terzo ed ultimo pezzo, il Basso Ferrarese, può essere definito un territorio senza città.

In esso giocano diverse situazioni, fortemente differenziate in conseguenza di percorsi diversi di formazione delle gerarchie tra centri e, non di rado, di stessa formazione "fisica" del territorio; ad occidente l'area Copparese, la più strutturata riguardo alle funzioni direzionali in quanto storicamente costituita in forma di mandamento con funzione guida assegnata a (ed accettata da) Copparo, in grado di esercitare attrazione per servizi di scala urbana minima anche sulle parti più marginali del territorio di Ferrara; a sud-ovest l'ultima fascia di "terre vecchie", con Portomaggiore a giocarsi le sue capacità di essere punto di riferimento — almeno per i Comuni minori limitrofi — soprattutto come elemento di legame tra l'area metropolitana bolognese e la pianura ferrarese; a sud-est, Argenta che presenta analogie con Ferrara quanto a difficoltà nel diffondere un effetto città che pure sarebbe in grado di produrre, da un lato per effetto della grande estensione del territorio comunale, dall'altro per la ostilità insita nel consolidamento di rapporti di collaborazione con l'area Lughese per la fornitura di servizi di scala territoriale.

Il sistema geomorfologico locale. Sono individuati i principali paleoalvei, dossi e coni di esondazione ancora visibili sul microrilievo o, comunque, significativi per la valutazione delle tutele da attivare

Infine, i nove Comuni del Delta, che presentano tutti vocazioni e dimensioni differenziate senza che sia possibile individuare una situazione inequivoca intorno ad un polo ordinatore, evidenziando anzi la compresenza di più centri che non accettano di rapportarsi reciprocamente secondo precise gerarchie, in un quadro con problemi economici ed occupazionali di evidente marginalità ed isolamento dal contesto regionale.

Gli interventi nel Basso Ferrarese dovranno quindi essere orientati alla costruzione di punti di riferimento gerarchici per le funzioni urbane, selezionando le azioni in maniera che il quadro degli obbiettivi finali sia inequivoco e che ad esso possano affidabilmente riferirsi anche i decisori privati nel momento

della scelta localizzativa delle loro attività.

In particolare, nel Delta le azioni di livello sovracomunale dovranno concorrere ad identificare Comacchio quale città nel Delta, spingendo quella Amministrazione a prendere definitiva coscienza della sua straordinaria individualità, del peso considerevole sulla economia d'area che hanno le attività collocate nel suo territorio, degli obblighi che da ciò derivano nei confronti delle altre collettività e che debbono prevedere una azione di governo locale ed una destinazione della spesa pubblica proporzionate al rango di città.

Dovranno essere promossi accordi con le Università regionali, a partire da quella di Ferrara, per la attivazione a Comacchio dei punti di organizzazione della ricerca applicata in materia di gestione ambientale delle zone lagunari e in materia di sviluppo delle risorse ittiche e della molluschicoltura.

La nascenda Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale dovrà individuare in Comacchio uno dei suoi punti di specializzazione regionale per il monitoraggio e la sperimentazione di interventi sulla qualità delle acque e sulla gestione di bacini a debole ricambio.

Il sistema della formazione professionale dovrà essere riorientato e potenziato sul versante delle professioni turistiche, andando oltre il ricettivo-alberghiero e la ristorazione ed intervenendo anche nel recupero delle professioni tipiche locali quale settore non secondario nella formazione del reddito indotto dal turismo sia stagionale che ambientale.

La funzione di città dovrà infine essere massimamente esaltata nei settori più tipici di una città, ovvero sul versante dell'offerta culturale integrata e di qualità, rivisitando (e correggendo) le strade percorse in passato, liberi però dalla logica "della stagione balneare" e concentrati — anche in termini di risorse — al consolidamento di appuntamenti riconoscibili ed "attesi" a livello almeno regionale, facendoli anche diventare motore di attività permanenti, in grado esse stesse di arricchire l'offerta di qualità urbana della città.

In questo contesto diventa determinante il completamento del recupero dell'edilizia storica e la attivazione del Museo delle civiltà umane nel suo ruolo di elemento centrale (ed organizzatore per tutto il Delta) del Sistema Ecomuseale Provinciale. Tale attività dovrà consentire l'avvio di collaborazioni permanenti con le istituzioni preposte alla conservazione del patrimonio culturale, monumentale, archeologico ed ambientale del Delta in modo da realizzare attività di educazione, animazione e formazione professionale nel settore dei Beni Culturali, in una realtà ambientale ed urbana di assoluto valore.

La lettura del territorio per parti: il sistema fisico. Le Unità di Paesaggio

Il paesaggio ferrarese è descritto, nel PTPR, come composto da quattro UP di livello regionale e precisamente, da ovest ad est: "pianura bolognese, modenese e reggiana"; "bonifiche estensi"; "bonifica ferrarese"; "costa nord".

Le componenti del paesaggio e gli elementi caratterizzanti elencati negli elaborati di PTPR sono sostanzialmente corretti e completi e rendono a pieno l'idea della relativamente bassa complessità del sito.

Già nel 1988 la Amministrazione Provinciale ha iniziato lo studio del paesaggio ferrarese, in concomitanza con i lavori di redazione del Piano Infraregionale previsto dalle ll.rr. 6/1984 e 36/1988, arrivando ad alcune prime discriminazioni fondate su un metodo di lettura proposto dalla Coop. Architetti ed Ingegneri di Reggio Emilia, all'epoca consulente per il Piano.

La matrice ambientale di orientamento era sostanzialmente derivata dalla lettura ed analisi dei modi di insediamento antropico nel paesaggio ed ha portato alla elaborazione di quattro tavole sintetiche, descrittive della struttura geomorfologica, di quella morfo-idraulica, di quella agro-vegetazionale e di quella storico-insediativa, con un primo tentativo di sintesi (prevalentemente cartografico e non descrittivo) nella tavola generale di accompagnamento del Piano.

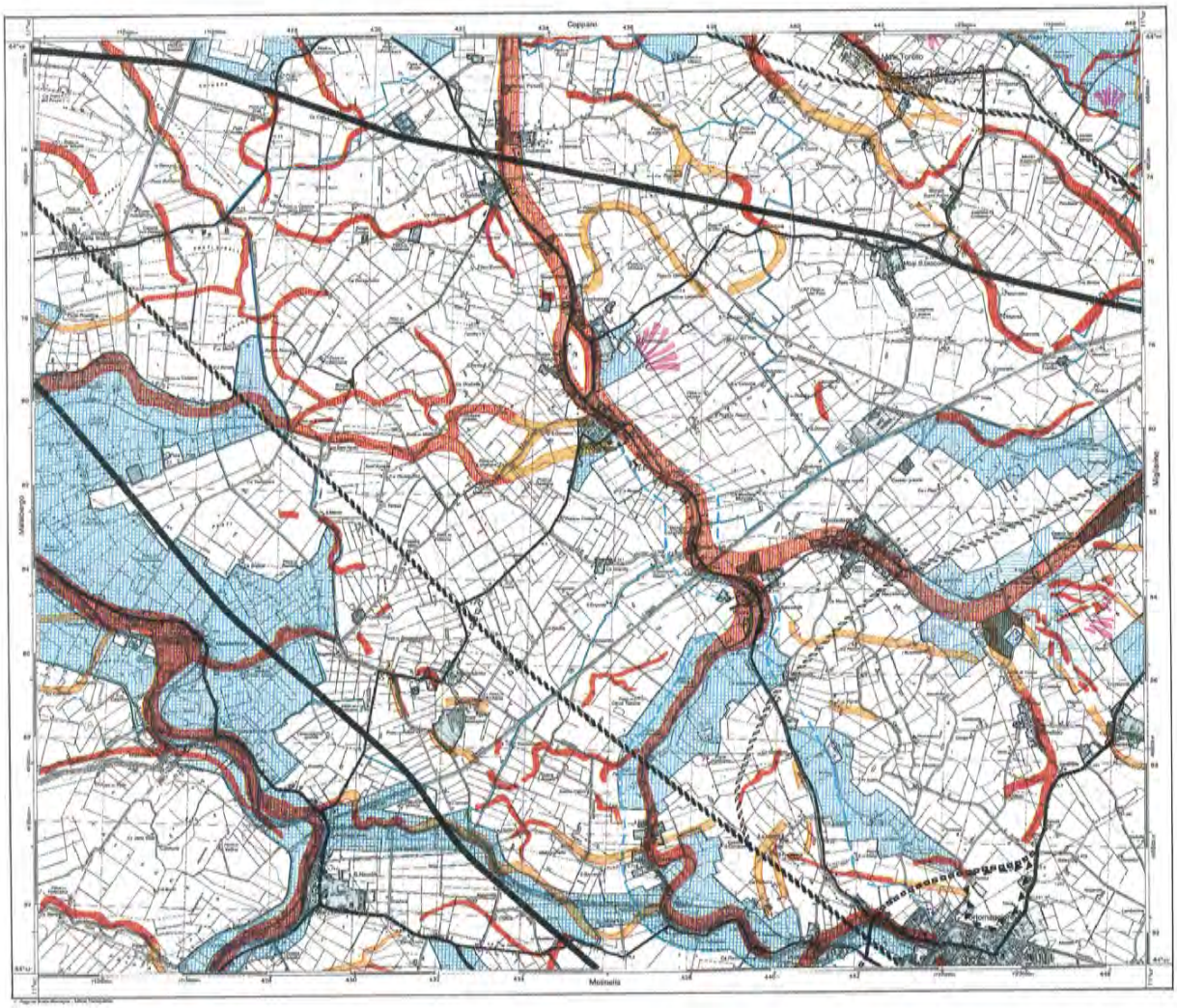
In tale elaborato — oltre ovviamente agli elementi progettuali, alle ipotesi infrastrutturali ed alle indicazioni degli ambiti di svolgimento delle singole politiche settoriali — è tratteggiata una suddivisione del territorio in ambiti paesisticamente omogenei (o forse sarebbe meglio dire affini) indicati in: aree di media e bassa pianura, aree della pianura deltizia interna, aree della pianura deltizia esterna, aree della piana costiera, aree del delta, aree a dominante forestale, aree vallive e sistema dei principali corpi idrici naturali ed artificiali.

Pur considerando che tali definizioni sono — in maniera non marginale — legate anche alle prospettive di intervento ed alle politiche di valorizzazione dell'offerta ambientale da attivare, si può notare una articolazione che si discosta in parte da quella del PTPR ma che, tutto sommato, non arriva ad individuare un numero molto superiore di ambiti di paesaggio.

Prima di tali elaborazioni, lo staff dell'Ufficio Programmazione aveva iniziato a redigere alcuni materiali allora propedeutici (si era nel 1986) alla prima stesura del Piano Paesistico, concentrando la propria attenzione principalmente sul sistema delle acque e sulle forme di aggregazione e giustapposizione delle aree di diversa bonifica.

Tale forma di lettura tendeva a descrivere il territorio ferrarese come somma di una serie di "addizioni", progettate a tavolino e realizzate con rigoroso rispetto del progetto né più né meno di quanto si fosse fatto per la costruzione della grande città rinascimentale.

Un "progetto" di territorio in cui la forza dell'uomo non si manifesta tanto con la quantità di manufatti, con la loro intensità o con la "evidente" eliminazione degli elementi naturali preesistenti, quanto con la capacità di trasformare un paesaggio a forte naturalità in un altro "apparentemente tale", ovvero altrettanto povero di presenza antropica evidente.



Il mosaico della pianificazione vigente. Sono individuati tutti gli ambiti a qualche titolo sottoposti a norme di tutela di carattere ambientale o paesistico, nella pianificazione comunale ed in quella regionale vigente

Da una tale lettura appariva evidente — tra le altre cose — come esista anche una rete di sistemi ambientali che si estende su tutto il territorio provinciale, sottesa ai diversi paesaggi, componente importante di essi; i due principali sistemi sono i corsi d'acqua attuali e quelli preesistenti ovvero la rete idrografica superficiale ed il sistema dei paleoalvei.

Tali sistemi sono per caratteristiche intrinseche fortemente omogenei al loro interno e, in molti casi, si sovrappongono ma — pur restando uguali a sé stessi — cambiano profondamente ruolo nella costruzione del paesaggio a seconda dei vari siti in cui si collocano.

Ad esempio lo stesso corso d'acqua — artificiale ed in parte naturale ma fortemente bacinizzato tanto da non conservare più nessuna possibilità di "autonoma" regolazione — che potrebbe essere il Burana-Volano muta profondamente il proprio ruolo nella definizione del paesaggio da ovest, dove corre incassato tra i serragli delle bonifiche per colmata, alla città diventando elemento caratteristico della forma urbana (anzi sua prima matrice) e delle sue propagazioni verso la campagna, sino ad est dove diventa fortemente pensile e quindi — allo stesso tempo — elemento di chiusura dell'orizzonte e sede dei percorsi panoramici sulle valli.

O ancora, il paleoalveo di uno dei tanti letti storici del Po di Ferrara muta profondamente la propria funzione paesistica passando da elemento evidente della altimetria e della organizzazione della partizione fondiaria sino a scomparire, "cancellato" visivamente dalle semplificazioni altimetriche e organizzative fondiarie proprie della bonifica recente e delle forme di estensivizzazione delle colture erbacee.

Queste differenze di collocazione, tra l'altro, inducono la esigenza di forme differenziate di tutela dello stesso elemento fisico, fermo restando che ne vanno comunque salvaguardate le qualità ambientali intrinseche e le funzioni proprie di regolazione dell'acquifero sotterraneo o superficiale.

Per tornare al paragone con la città, tali sistemi sono come la viabilità urbana che — pur mantenendo la sua primaria funzione di infrastruttura di collegamento e quindi abbisognando di una manutenzione e di una regolamentazione specifiche — muta nel suo rapporto spaziale con l'edificato a seconda delle parti di città che attraversa.

Il lavoro di lettura del territorio attraverso il suo divenire nella progressiva lotta contro l'acqua, il suo consolidamento con la scomparsa dell'acqua o la sua continua trasformazione nelle zone in cui il predominio dell'un elemento sull'altro è ancora in discussione, ci ha portato sempre più verso la convinzione che la cosa più importante da comprendere nel paesaggio ferrarese fosse la diversa capacità delle singole zone a "resistere" alle trasformazioni.

Tale resistenza — intesa non tanto come la tendenza alla immutabilità, ma come la capacità di mantenere una fisionomia leggibile, una identità propria anche subendo il normale divenire antropico, le modificazioni del modo di insediarsi sul territorio, le modificazioni nel modo di produrre in agricoltura, la differenziazione del rapporto con le aree urbane in crescita ecc. — ha sicuramente delle chiavi di lettura in grado di far comprendere il livello di connessione tra i singoli elementi di cui si compone il paesaggio e, di conseguenza, di descrivere gli interventi da attivare a sostegno dei "legami deboli" o quelli utili alla conservazione dei "legami forti".

Si è proceduto analizzando tutti gli studi relativi al territorio già in possesso dell'Amministrazione Provinciale, rielaborandone gli elementi desunti in funzione della metodologia di approccio adottata, vale a dire l'analisi del territorio "per parti", intese non solo come elementi funzionali e storico-morfologici, ma come elementi progettuali con la precisa finalità della conservazione dell'identità degli stessi.

Il lavoro comprende inoltre una parte analitica riferita al sistema insediativo dei centri minori, e si pone come obiettivo finale l'individuazione degli stumenti, in termini di indirizzi alla pianificazione comunale, per una corretta interpretazione dei criteri di tutela ambientale introdotti dal PTPR.

Unità di Paesaggio: definizione del metodo e degli obiettivi

La definizione del sistema insediativo locale con particolare riferimento alla individuazione delle unità di paesaggio, e conseguente elaborazione degli indirizzi alla pianificazione comunale ,costituisce la logica fase di applicazione e di verifica ad una scala più ravvicinata del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

Ricordiamo che l'art. 6 del Piano Paesistico prevede che "gli strumenti di Pianificazione infraregionale sono tenuti ad individuare le unità di paesaggio di rango provinciale, ... mediante approfondimenti, specificazioni ed articolazioni della definizione regionale. In particolare devono essere individuate le componenti del paesaggio e gli elementi caratterizzanti suddivisi in elementi fisici, biologici ed antropici ,evidenziando nel contempo le invarianti del paesaggio nonché le condizioni per il mantenimento della loro integrità. Devono inoltre essere individuati, delimitati e catalogati i beni culturali, storici e testimoniali di particolare interesse per gli aspetti paesaggistici e per quelli geologici e biologici".

La metodologia adottata corre su di un doppio binario:

a) studio e sintesi finalizzata di tutti gli studi analitici e degli strumenti urbanistici esistenti a *scala provinciale*, al fine di trarre un quadro preciso, sia formale che funzionale del sistema insediativo attuale, individuandone le componenti omogenee per origini e per struttura funzionale;

b) analisi degli strumenti urbanistici di *scala comunale*, in particolare di quelli della cosiddetta terza generazione, in grado di fornire un approfondito patrimonio analitico "di scala ravvicinata", sia per quanto riguarda l'applicazione dei vincoli del PTPR portandoli a coincidere con suddivisioni reali rilevabili sul terreno, sia per quanto riguarda le analisi socioeconomiche e i loro esiti in termini programmatici. Riteniamo infatti che il primo livello di crescita del dibattito politico-culturale in ambito locale si crei e si sviluppi soprattutto in occasione della redazione dei PRG.

L'elaborazione mirata all'individuazione delle U.P. di "rango provinciale", definisce quali siano gli elementi di progettazione e di vincolo da porre nella pianificazione locale (comunale, provinciale) in grado di tutelare l'identità di quelle "unità minime" di territorio omogeneo che compongono il mosaico dell'area in esame.

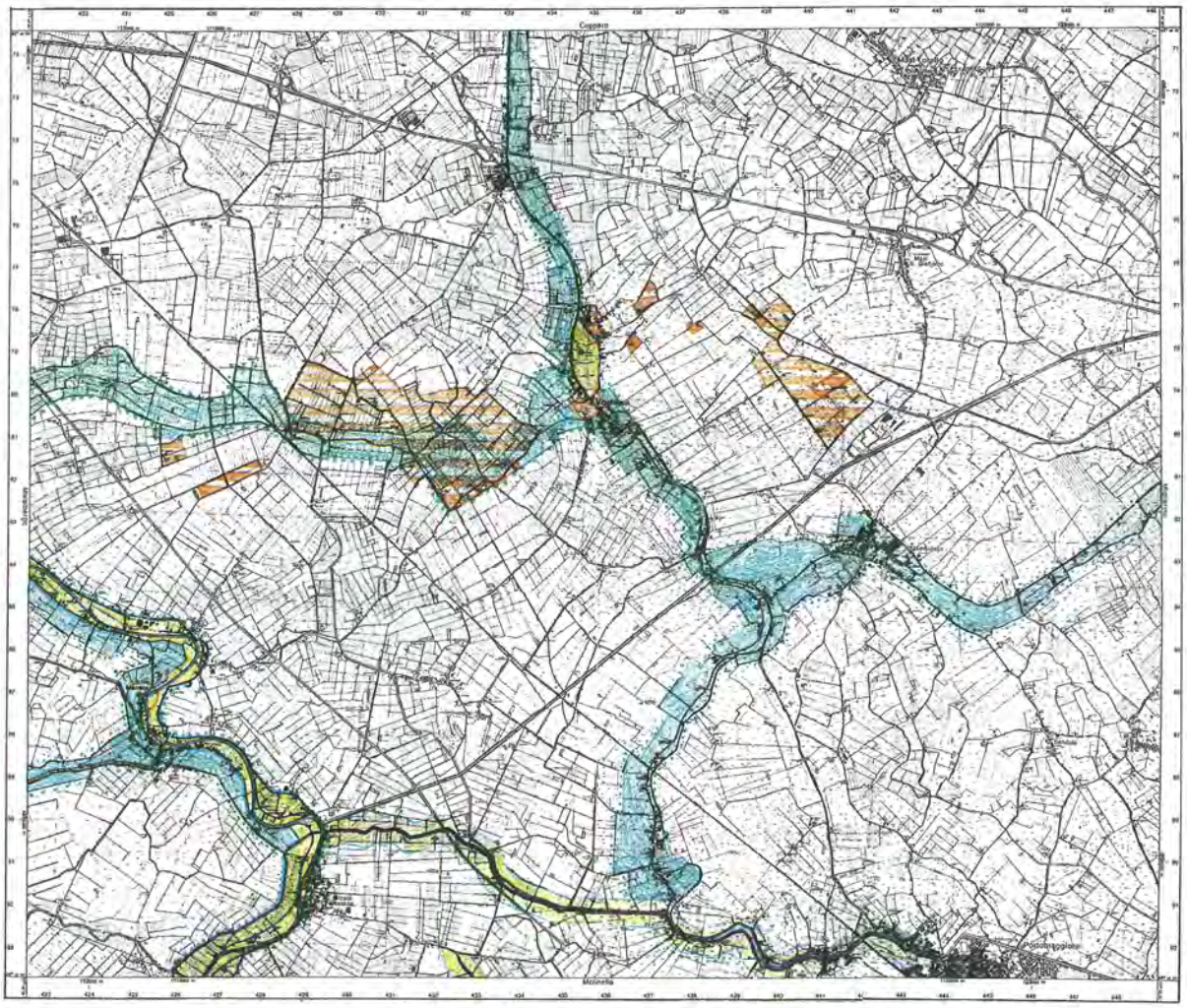
Negli anni 70-80 la ricerca e l'approfondimento delle tipologie edilizie all'interno dei Centri Storici, e dei tipi di intervento tesi alla loro conservazione, furono uno dei principali argomenti del dibattito all'interno della cultura urbanistica. Tale ricerca fu inizialmente complessa e contrastata: infatti, alle teorie "giovannoniane" della conservazione dei monumenti liberandoli del tessuto edilizio all'intorno, si sovrapponeva per la prima volta la teoria che vedeva il tessuto urbano quale scenario indispensabile alla conservazione degli elementi di maggior pregio, riconoscendogli un indiscusso valore storico testimoniale, con tutti i problemi che ciò comportava.

L'esito di tale dibattito è stato sicuramente positivo, le metodologie imposte in un primo momento faticosamente dalle amministrazioni comunali, si sono negli anni affinate, tanto da divenire una aquisizione culturale collettiva.

In analogia al percorso di ricerca che ha permesso in questi ultimi anni la tutela della struttura morfologica di gran parte dei centri storici pur nel mantenimento delle dinamiche di trasformazione economica e sociale in atto (e facciamo attenzione, la classificazione tipologica con conseguente determinazione dei tipi di intervento ammissibili ne è stato solo strumento!), si sta operando a livello regionale e infraregionale nel tentativo di dar corpo ad un apparato normativo adeguato alle varie situazioni di tipo ambientale in grado di indirizzare le trasformazioni verso non solo la tutela ma la riconfigurazione e valorizzazione delle porzioni di territorio che il Piano ha tentato di individuare.

La prima difficoltà che si incontra nel tentativo di individuare le unità di paesaggio di rango provinciale, è data dalla relativa omogeneità dell'area oggetto di studio; a partire infatti da Ferrara, procedendo verso est, il territorio si presenta fino ad epoca estense in grande prevalenza paludoso, alle zone d'acqua si alternano boschi igrofili e rari dossi emergenti, in grado di ospitare insediamenti stabili.... "I problemi fisici che per molti secoli hanno ostacolato l'insediamento umano nel ferrarese rappresentano l'espressione diretta dei meccanismi che hanno dato origine al territorio, quali i processi idrogeologici sedimentari fluviali e costieri, i fenomeni di subsi-

Il sistema ambientale.
Tavola definitiva del PTCP, in stesura originale. Il sistema delle tutele è stato ridisegnato correggendo le imprecisioni del Piano Regionale, attuando le specifiche locali da esso previste, limitando la zonizzazione agli elementi di sicuro interesse sovracomunale, vincolanti per la pianificazione locale



denza (caratteristici del settore meridionale della Padania), e le variazioni climatiche.... L'evoluzione è complicata dalla subsidenza, che favorisce il seppellimento anche delle strutture più importanti (paleoalvei e antichi cordoni litoranei), con sedimenti successivi". (M.Bondesan — *Evoluzione geomorfologica ed idrografica della pianura ferrarese* — in "Terre ed acqua").

Attorno al II secolo avanti Cristo l'ambiente padano complessivo muta radicalmente per effetto della trasformazione di epoca Romana, con il disboscamento, la bonifica e l'appoderamento del territorio, pur mantenendo nel delta una fortissima connotazione "paludosa", ad elevata dominanza della componente acqua.

Leggermente diversa, nel paesaggio dei Serragli e della Partecipanza, si presenta la situazione ad occidente di Ferrara, ed immediatamente ad oriente nella zona delle cosiddette "Terre vecchie", dove la maggiore quota altimetrica, l'esistenza di vie di comunicazione stabilizzate già in epoca romana, determina una maglia insediativa più fitta e più consolidata.

Ora scendendo nel merito della ricerca, il primo problema che si pone è se si debbano necessariamente individuare quali Unità di paesaggio di rango provinciale porzioni giustapposte di territorio o tipi insediativi urbani e rurali che si ripetono secondo modelli ricorrenti (gli insediamenti rivieraschi dei grandi fiumi — Reno e Po — i borghi sui dossi fluviali di minor importanza,ecc).

Il lavoro di Piano, in una prima fase è proceduto parallelamente, vale a dire sì individuare parti omogenee per origini e configurazione ma anche esaminare ed individuare i modelli insediativi ricorrenti nei vari ambiti, nella convinzione che l'approfondimento delle origini storiche, del modello "pulito" dalle compromissioni d'epoca recente possa dare la chiave per poter regolare in modo ordinato, poichè conforme alle regole insediative specifiche, le future trasformazioni.

Sarà il grado di inerzia alla trasformazione di ogni singolo elemento che concorre a definire le unità di paesaggio a determinare il grado di tutela cui dovrà essere assoggettato, e la verifica defini-

tiva sarà attuata all'atto della redazione degli strumenti di pianificazione comunale. Ne discenderà necessariamente la creazione di un rapporto biunivoco tra pianificazione comunale e sovracomunale, e solo attraverso questo rapporto si potrà dar corso ad un reale processo di pianificazione teso alla salvaguardia del territorio.

All'interno delle Unità di paesaggio definite a seguito dell'analisi storica e geomorfologica e funzionale, il PTCP individua gli elementi specifici degni di tutela, ovvero:

a) strade di interesse storico;
b) strade di interesse panoramico;
c) dossi principali generatori del sistema insediativo;
d) rete idrografica ed eventuali aree umide;
e) ambiti agricoli pianificati (bonifiche, aree della partecipanza, ecc.);
f) emergenze storico monumentali quali poli generatori del sistema insediativo sparso;
g) parchi;
h) siti e paesaggi degni di tutela;
i) individuazione degli ambiti ove è ancora forte e riconoscibile la struttura insediativa storica.

L'indispensabile lettura per unità di paesaggio presuppone il riferimento al rango superiore fino ad individuare gli elementi generatori del paesaggio stesso, identificandone la precisa gerarchia, superando quindi i limiti amministrativi.

È evidente a questo punto come un dosso, una strada storica a seconda del "ruolo" assunto nel suo evolversi richiedano prescrizioni di tutela diversi. Un alveo o paleoalveo fortemente antropizzato porrà infatti problemi di esatta individuazione e di consolidamento degli insediamenti storici lì localizzati, e contemporaneamente di individuazione di quelle porzioni che avendo opposto in passato maggiore resistenza alla trasformazione rivestono oggi valore ambientale, e andranno quindi tutelate e difese dall'aggressione di nuovi insediamenti; un alveo o paleoalveo non antropizzato, o perché secondario, o perché particolari vicissitudini ne hanno determinato l'abbandono, qualora siano ancora identificabili, assumeranno il ruolo di elementi panoramici nell'ambito del territorio e andrà particolarmente tutelata per il valore testimoniale la "costellazione" degli insediamenti rurali su di esso imperniati.

Di qui l'esigenza di individuare gli elementi degni di tutela di cui al punto a) — strade storiche — in quanto indiscutibilmente "scheletro portante" dello sviluppo del nostro territorio, distinguendone al loro interno la tipologia ed il carattere degli insediamenti portati. Ne discende immediatamente la distinzione tra tracciati con valore storico e tracciati con valore panoramico. I primi costituiscono elemento di conoscenza culturale, i secondi elemento di valorizzazione dal punto di vista turistico ricreativo, indispensabile griglia all'interno della quale valorizzare le emergenze storico-architettoniche puntuali.

In sintesi:

1) l'analisi per parti;
2) la gerarchizzazione degli elementi costitutivi le "parti";
3) l'individuazione degli elementi da tutelare, assunti a sistema;
4) le modalità di attuazione della tutela e della valorizzazione

hanno costituito i successivi passaggi logici del nostro lavoro.

Altro elemento conoscitivo che riteniamo indispensabile è l'analisi della struttura morfologica dei centri in rapporto alla geomorfologia del luogo.

In un territorio relativamente omogeneo le distinzioni tra i tipi insediativi dei centri minori sono leggere; gli elementi di maggior distinzione restano la dimensione ed il carattere (se prettamente agricolo, o di centro con una qualche qualificazione di polo terziario). La forma è perloppiù determinata dalla trama della viabilità su cui il centro si è venuto a collocare.

L'analisi comparata dei modelli di crescita dei centri anche minori, e la lettura della loro struttura morfologica così come si presentava in epoca preindustriale, prendendo come riferimento la situazione insediativa nella "Carta del Ferrarese del 1814", ci ha permesso comunque di identificare strutture morfologiche diverse, e di redigere una sorta di classificazione dei centri a seconda del modello insediativo, vale a dire a seconda dei caratteri geomorfologici che dovranno essere consolidati e non negati nei futuri interventi di pianificazione.

Ci preme ancora precisare che il lavoro analitico deve sempre essere supportato da precisi obiettivi. L'obiettivo che noi ci siamo dati è quello di arrivare a stabilire dei principi e quindi degli indirizzi nelle operazioni di pianificazione che, sia chiaro, non congelando i processi di trasformazione in atto, orientino le scelte nella direzione della trasformazione non distruttiva dell'identità insediativa del territorio nel suo complesso, urbanizzato e non. E dove proprio gli elementi generatori sopra richiamati come elementi da tutelare (dossi, strade storiche, ecc.) divengano l'elemento di continuità, l'unità di percezione del paesaggio, senza soluzione di continuità , ove ancora possibile, tra territorio agricolo e territorio urbanizzato.

Gli strumenti per realizzare ciò vanno dall'orientamento delle scelte localizzative nei futuri piani urbanistici, alla previsione di percorsi in grado di riconnettere parti magari non più percepibili come unitarie, all'uso corretto del "verde" quale momento di qualificazione e ripristino degli elementi con valore naturalistico, ricorrendo il più possibile all'uso di essenze autoctone e negando invece interventi di "arredo urbano" quali progetti sovrapposti superflui e datati.

In conclusione è evidente che è relativamente difficile ricondurre la morfologia insediativa dei centri della Provincia a tipologie rigide. Abbiamo individuato le principali: sarà compito della pianificazione urbanistica comunale approfondirne i caratteri e valutare l'appartenenza di quei centri non assunti a campione.

Volutamente "fuori elenco" Ferrara e Comacchio, la cui complessità e specificità hanno già trovato momenti di analisi e di approfondimento in vari studi e strumenti urbanistici.

Il Delta del Po venticinque anni dopo Le zone povere sono diventate ricche?

Gianfranco Franz

A partire dall'ormai storico numero di Parametro (n. 8-9, 1972), che per la prima volta focalizzava l'attenzione sull'area depressa del Basso Ferrarese, cogliendo l'importanza dei valori ambientali ed ecologici, si vuole tracciare un ritratto delle condizioni del territorio e delle tendenze economiche e produttive attuali. Vengono esaminati lo stato di attuazione del Parco del Delta e possibili progetti di valorizzazione della portualità comacchiese anche in contrapposizione a differenti ipotesi di sviluppo ancorate a consuete logiche di infrastrutturazione del territorio.

The "historical" issue, no. 8-9 (1972), of the journal Parametro *was the first to draw attention on the depressed area in the lowlands of Ferrara, by highlighting their environmental and ecological aspects. The author takes it as a departing point for portraying the present territorial situation and its economic and productive trends. An appraisal is made of the Delta Park and of possible improvement projects of the Comacchio port, even when they counter different hypotheses of development that are linked to usual patterns of territorial infrastructuring.*

Se si vuole, è possibile leggere queste righe come l'atto celebrativo di un articolo scritto quasi 25 anni addietro da Pierluigi Cervellati sul Delta del Po (1) e ancora oggi quasi integralmente attuale.

Dunque, nulla o quasi dovrebbe essere cambiato nell'area che, per comodità, viene circoscritta al comacchiese? Infatti, nulla o quasi è mutato dall'epoca delle bonifiche (il prosciugamento si concluse nel 1970), se non le condizioni fisiche del territorio, quelle superficiali, le più evidenti e forse, nei tempi lunghi, le più facilmente mutevoli e quelle più profonde, il sottosuolo, completamente stravolto e quasi certamente irrecuperabile.

Non è cambiata la condizione di sottosviluppo dell'area, inteso come differenza fra il grado e la qualità dello sviluppo altrui e quello proprio; nè sono mutati i tassi di disoccupazione e scolarizzazione (rispettivamente i più alti e i più bassi della provincia di Ferrara, quindi dell'Emilia, dunque del Nord Italia); infine, non si è risolta la condizione di marginalità e di esclusione - o presunte tali, il che equivale ad una condizione di fatto - di queste popolazioni che, perciò, continuano a 'partecipare' all'evoluzione del proprio territorio con una sorta di 'rassegnazione meridionale', autoescludendosi e quindi subendo i processi economici fin qui succedutisi (2).

L'industria, artatamente creata a complemento e perpetuazione degli investimenti dovuti alla bonifica, è svaporata come una medusa al sole; la carta del turismo si è rivelata una clamorosa rapina e gli abitanti, come vedeva Cervellati, una volta esclusi dal "banchetto della speculazione balneare", devono ora gestire trentamila seconde case; l'agricoltura risulta la grande sconfitta: i 18.000 ettari del Mezzano, dopo lo sfruttamento intensivo (barbabietole) del decennio 1970-80, e come previsto dagli studi condotti alla fine degli anni '40, iniziano a mostrare i segni del collasso.

Uno studio inedito della Eco e Eco (3) indica i numeri della disillusione: 30-35 quintali di grano per ettaro contro la media provinciale di 50; desertificazione avanzante causa il compattamento dello strato torboso che ha abbassato il livello del suolo anche di tre metri, favorendo l'ingressione del cuneo salino proveniente dalle residue valli salate; limitato sviluppo di colture più remunerative (ortaggi e frutta); frustranti vicende di fallimenti per numerose cooperative agricole e di ripianamento dei debiti da parte di enti pubblici; il sogno, presto divenuto incubo per il grado di inquinamento apportato, della itticoltura intensiva; la nuova 'colonizzazione', vissuta anch'essa come esproprio, da parte di imprenditori veneti. Si poteva evitare tutto ciò? Probabilmente no. Troppo triste la vicenda delle popolazioni del Delta, soprattutto negli anni della 'Ricostruzione' e del 'Boom economico', e troppo certe le soluzioni, tecniche e politiche, della cultura del tempo.

Infine c'era il Parco. Cervellati concludeva il suo articolo con una notazione pessimistica:

"se si parlerà ancora di parco naturale del Po, stiamone certi, lo sarà solo per coprire con un velo naturalistico la continuità dello sviluppo del sottosviluppo" (4).

Come è noto, l'istituzione del Parco Nazionale del Delta è ormai sfumata. Resta la carta del Parco Regionale, ultima possibilità per salvare quel che resta, recuperare ciò che non è stato compromesso per sempre, tentare di spendere, all'interno dell'attuale struttura produttiva, agricola e turistica, la carta, anche se esigua, del turismo naturalistico.

Senza reale convinzione, in questi 25 anni, qualcosa è stato fatto anche se ciò che è stato realizzato, se non altro per la lentezza e la asistematicità dell'esecuzione, costituisce un parco più nominale e segnaletico che reale:

- Pomposa, elemento forte del sistema turistico deltizio, resta una meta del turismo 'mordi e fuggi'; in nessun modo l'accozzaglia di baraccamenti antispon-









I "luoghi" del Parco del Delta del Po

tanei per la vendita di piadine e paccottiglia punk-inglese può far presagire la bellezza del vicino Taglio della Falce, della Valle Bertuzzi, degli scannoni di Goro e di Volano;

- il Bosco della Mesola è privo di strutture ricettive, salvo un furgone per la vendita di piadine e un noleggio biciclette;
- il centro storico di Comacchio, cuore potenziale del parco, langue in un degrado fisico ed estetico tanto più indecente quanto più lo si paragoni ai centri storici ormai completamente recuperati dell'Emilia Romagna;
- il sito archeologico di Spina si risolve appunto in segnaletica stradale;
- l'accesso alle Valli di Comacchio è appena possibile. Difficili le escursioni in barca e l'accesso al museo, inutilizzati i casoni peraltro restaurati, in totale abbandono e degrado la salina ottocentesca.

Ad indicare le potenzialità del Parco restano: il castello della Mesola, progressivamente qualificatosi come centro culturale ed espositivo; il sistema delle oasi argentane di Cassa Campotto con il Museo delle Valli di Argenta (Premio del Consiglio d'Europa 1992) e lo stabilimento idrovoro, magnificamente restaurato, di Saiarino (Bonifica Renana); le vallette di Ostellato, positivo esperimento di restauro ambientale.

Sembra già di sentire le obiezioni di qualche lenone dello sviluppo intorno ai costi, l'improduttività, i 'lacciuoli' causati dall'istituzione del parco e l'ovvia conseguente accusa di assistenzialismo economico.

Per far fronte a tali critiche si dovrebbe poter disporre di una analisi dei costi e dei ricavi ottenibili dal territorio e dalle strutture produttive così come esse sono; di un bilancio decifrabile dei costi dei consorzi di bonifica; dei costi aggiuntivi per ogni quintale di prodotto agricolo ricavato dal Mezzano; delle somme drenate da Bruxelles per mantenere in riposo terreni ormai totalmente improduttivi. In sostanza, si dovrebbero attualizzare i costi della bonifica. E pure, si dovrebbe analizzare lo stato della costa, i benefici ottenuti in venticinque anni dalla posa delle barriere frangiflutti; i danni derivanti dalla mancata escavazione del Logonovo, uno dei canali adduttori delle Valli di Comacchio; i costi della gestione ordinaria della città balneare.

Calcolare, in definitiva, quanto costa l'illusoria opera di mantenimento dello *status quo* per un territorio, o almeno per alcune parti di esso, le cui condizioni ambientali, geologiche e pedologiche sono in progressivo deterioramento e con esse il reddito proveniente dall'agricoltura e dal turismo.

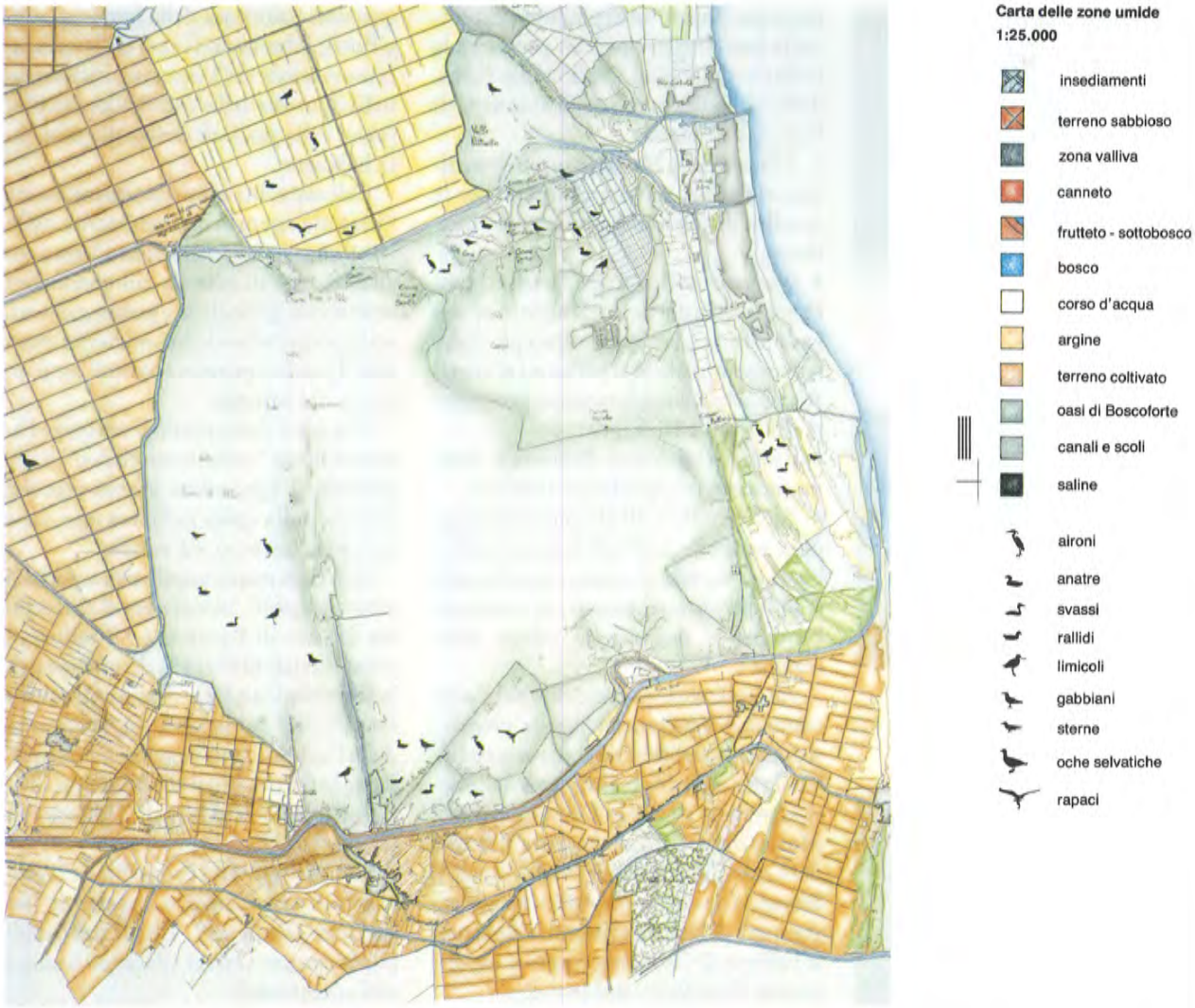
Che poi il Parco rischi di assumere l'aspetto di un "velo naturalistico" a copertura di operazioni ingegneristiche fondate sulla spesa pubblica non era e non è un sospetto infondato.

Con disarmante continuità si parla di aste navigabili, idrovie per il raccordo fra il porto di Ravenna ed il relitto di porto fluviale di Ferrara, di sviluppo della fantomatica e forse ormai antistorica rete fluviale per la navigazione interna della Padania, vero oggetto di culto per ingegneri e urbanisti sin dai tempi del I Congresso Nazionale di Urbanistica (Roma 1937).

Con disinvoltura progettuale, finanziaria e trasportistica, si discorre di "fasci infrastrutturali", canali navigabili per il trasporto merci affiancati a nuovi assi autostradali.

Se, ragionevolmente, la E45, da Roma a Ravenna, sarà un giorno proseguita verso Venezia e di lì verso il Nord e l'Est Europa, forse reinserito, per quella data, nel contesto delle economie di mercato, non si vede chi e perché dovrebbe utilizzare un'idrovia. E se già sarà un duro colpo per il paesaggio del Delta l'attraversamento di tale infrastruttura, sempre drammaticamente necessaria come ogni nuova infrastruttura, perché investire enormi capitali, comunque difficilmente reperibili nelle attuali condizioni della finanza pubblica italiana, per un'opera dall'utilità più che dubbia?

Quando poi, come finalità, per migliorare la produttività agricola, vi è anche quella di arginare il cuneo salino con il filtro dell'acqua dolce dell'idrovia, al-



La Valle di Comacchio. Il disegno illustra lo stato di fatto di una delle ultime grandi zone umide d'Europa e pone in risalto i valori ambientali preminenti di quello che dovrebbe divenire il cuore del Parco del Delta

Disegno di M. Bardella, M. Mantovani, G. Occari, V. Veratti

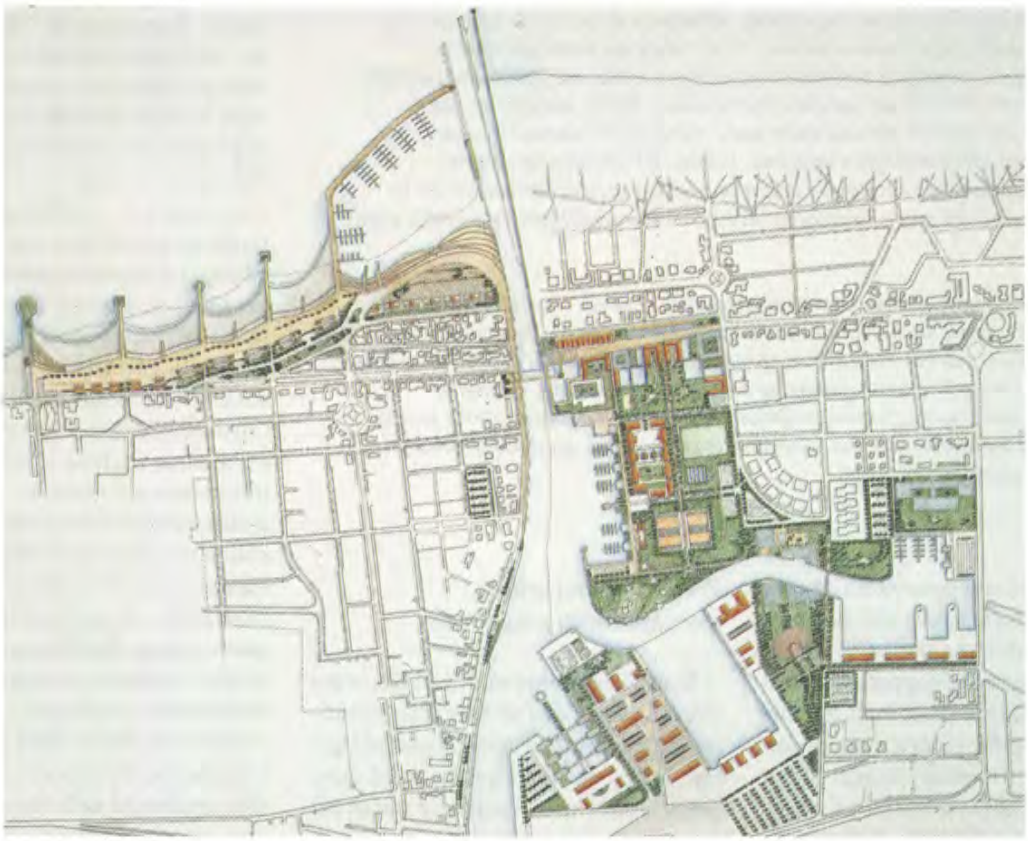
lora l'idea diviene inaccettabile: ancora una volta, a supporto di un'agricoltura deficitaria, si escogita una soluzione ingegneristica e tecnocratica, un nastro di sponde cementificate e sterili, dal fortissimo impatto sulla pianura del Mezzano, quindi sull'area del Parco.

A fronte di simili progettualità manca, soprattutto dal versante degli operatori pubblici, una volontà di svolta davvero sostanziale.

Se mai il Parco potrà rappresentare un progetto strategico, indice di una nuova sensibilità nei confronti dell'ambiente e dell'economia turistica, non è detto, e non sembri un paradosso, che progetti diametralmente opposti, non possano essere sviluppati per la città balneare spalmata lungo la costa.

Il riferimento è al sistema portuale di Porto Garibaldi e di Lido degli Estensi. Una opportunità non valutata in modo appropriato dagli Enti pubblici di ogni ordine e grado, Capitaneria di Porto e Demanio compresi. Ancora oggi, il problema del porto è considerato per lo più nei soli termini della marineria e della pesca sportiva. Si affaccia, prevedendo il futuro assalto all'ambiente croato, il preoccupante, distruttivo e arretrato settore della portualità per inerti (ghiaie per cemento), senza che se ne valutino a fondo l'incompatibilità con le zone umide e con la struttura balneare.

Non si può qui trattare la storia dei progetti concepiti e abortiti a proposito del nuovo porto. Erano progetti, quelli degli anni '60 e '70, in linea con l'uso di allora del territorio; i più farneticanti prospettavano la cementificazione di gran parte della Valle residua per la costruzione di un grande porto indu-



Porto Garibaldi - Lido degli Estensi. Il nuovo porto. Il progetto ipotizza un nuovo assetto per le attrezzature portuali esistenti, con lo sviluppo del settore del diporto turistico. L'area interessa l'attuale porto canale, i cui fronti, riqualificati, assumono il ruolo di asse urbano principale, il retro del Lido degli Estensi e il lungomare di Porto Garibaldi. Lo sviluppo del porto diviene occasione per riqualificare e ristrutturare aree marginali e per connettere i due centri maggiori del sistema balneare comacchiese

Progetto di M. Maini e S. Solera.

striale, sul modello di Ravenna e di Marghera. L'ultimo, un Piano Particolareggiato del 1985, purtroppo adottato quest'anno dalla Regione Emilia, nasconde, dietro al paravento di qualche nuova darsena, l'insidia di una ulteriore addizione di residenze balneari da edificare in una grande area tenuta a maggese urbano fra il retro di Lido degli Estensi e la Romea.

Mai, salvo recenti parziali interventi, è stata presa in considerazione l'eventualità di potenziare il diporto turistico, occasione per riorganizzare l'offerta ricettiva del più importante lido ferrarese (ma anche il settore peschereccio), con un'attrezzatura di dimensioni significative rispetto anche al sistema portuale romagnolo, che paga il passato consumo di aree limitrofe alla costa.

Potrebbe trattarsi di un'opzione a favore di un turismo diverso da quello attuale ma non necessariamente in contrasto con le ipotesi di potenziamento del turismo ambientale; un'ipotesi di sviluppo differente da quelle passate, incentrate sul settore primario e secondario, da quelle più recenti dello sviluppo immobiliare e da quella mai decollata del Parco come progetto per uno "sviluppo sostenibile".

Resta da valutare se siano conciliabili, rispetto ad un territorio profondamente trasformato e sfruttato, e oggi meno remunerativo, due interventi, l'uno di recupero ambientale a scala territoriale, l'altro di valorizzazione infrastrutturale a scala extraregionale, tanto differenti da sembrare contraddittori.

Si tratta di comprendere cosa voglia significare l'ambiguità del binomio 'sviluppo sostenibile' e quindi capire il senso e le modalità di un dato agire in un dato luogo; senso e modalità che difficilmente possono prescindere dalle condizioni generali, quindi di sistema, dalle aspettative, sedimentate e insorgenti, dalle difficoltà politiche, amministrative, finanziarie e anche disciplinari.

Note

1 CERVELLATI P., *Zone ricche e zone povere (ovvero: la solita storia dello sfruttamento)*, in "Parametro", n. 8/9, 1972, pp. 5-12.

2 Cfr. GREMIGNI MASONI P., DE VANNA A., *Studio osservativo sugli atteggiamenti della popolazione di Comacchio*, ENEA, studio inedito, s.d.

3 Cfr. COCCHI E., COTTICA A., NATALI A., *Progetto Mezzano. Piano Generale di Massima*, Eco e Eco, Bologna, 1992.

4 CERVELLATI P., *Zone ricche e zone povere...*, cit., p. 12.

Geometrie, segni, forme: il caso di alcuni centri urbani della bonifica ferrarese

Romeo Farinella

Le considerazioni che seguono inquadrano, all'interno di una breve riflessione sui caratteri odierni delle trasformazione urbane, il caso di alcuni centri del territorio orientale ferrarese. Le principali trasformazioni urbane e territoriali, avvenute a seguito degli intensi processi di bonificazione dei territori vallivi, hanno sovrapposto, ad un paesaggio storico dai caratteri estremamente vari e mutevoli, un nuovo "disegno" territoriale, fortemente geometrico e uniforme. Il tema del rapporto fra progetto urbanistico e preesistenze ha costituito l'orizzonte problematico di riferimento per la lettura e l'interpretazione critica dei processi di trasformazione del territorio e della città.

A short consideration on the current characteristics of urban transformation, and comments on some small towns east of Ferrara. The main urban and territorial transformations took place in the wake of the effective reclamation of valley areas. Thus, a new territorial "scheme", deeply geometric and uniform in pattern, covered an extremely varied and changing historical landscape. The critical reading of the processes of town and land transformation was referred to the issue of the relationship between town planning and pre-existent items.

Le riflessioni qui presentate sono il frutto di considerazioni svolte all'interno di un corso di Urbanistica dove centrale è stato il tema del rapporto fra progetto urbanistico e preesistenze. Per tale motivo la riflessione sul processo progettuale, come fatto teorico e tecnico, è stata condotta parallelamente ad un'ampia azione di lettura ed interpretazione critica dei processi di trasformazione di alcuni contesti territoriali. La ricerca di strutture, segni, situazioni insediative, nascoste o divenute latenti all'interno del nuovo "ordine" urbano e territoriale riscontrabile nelle varie aree-studio, ha costituito un importante esercizio critico che ha consentito di riflettere sia sui caratteri generali, che stanno oggi assumendo alcuni processi di trasformazione territoriale ed urbana sia su casi studio specifici, tra cui il territorio ferrarese ed in particolare i paesaggi orientali del delta padano e della bonifica. Le considerazioni che seguono inquadrano, all'interno di una breve riflessione sui caratteri odierni dei processi di trasformazione urbana, il caso di alcuni centri urbani del territorio orientale ferrarese. Le principali trasformazioni urbane e territoriali, avvenute a seguito degli intensi processi di bonificazione dei territori vallivi, hanno sovrapposto, ad un paesaggio storico dai caratteri estremamente vari e mutevoli, un nuovo "disegno" territoriale, fortemente geometrico e uniforme.

Trasformazioni urbane e atteggiamenti progettuali

È ormai opinione condivisa che le nostre città e i nostri territori si presentino come contesti sempre più deconfigurati, ormai anche in quelle realtà dove la storia ha lasciato i segni e le tracce più consolidate. I processi contemporanei di crescita urbana stanno determinando nuove strutture insediative in cui l'identità fisico-formale non rappresenta più un elemento di riconoscibilità. Nei nuovi paesaggi urbani europei ed italiani con sempre maggiore intensità si sovrappongono alle storiche orditure dei paesaggi, spesso con modalità prevaricanti, lottizzazioni residenziali, aree produttive, strutture commerciali e terziarie. L'indifferenza localizzativa ne sembra costituire il principio insediativo. Gran parte delle riflessioni che stanno oggi caratterizzando il dibattito sulle sorti dell'urbanistica sembrano convergere sull'esigenza di recuperare la fisicità del territorio e delle città come valore e come condizione fondativa del progetto urbanistico, assumendo in termini interlocutori e critici il tema della "regionalizzazione" dello spazio urbano. Allo stesso tempo una nuova consapevolezza dei problemi ambientali ed ecologici sembra suggerire nuovi traguardi alla riflessione sugli sviluppi della pianificazione, nella direzione di una maggiore complessità problematica, concettuale, operativa. Il processo di "regionalizzazione" dello spazio urbano, per la verità iniziato già da alcuni decenni anche in Europa, sta scardinando concetti e certezze progettuali consolidatesi a partire dall'idea di città come fatto circoscritto, se non compiuto, e definito da un preciso rapporto gerarchico con il proprio territorio. La frammentarietà diviene sempre più il carattere distintivo di una città non più rappresentabile come un "costruito" contrapposto ad un "non costruito", come già nel 1968 Ludovico Quaroni rilevava. Oggi più che mai occorre saper cogliere le differenze che si incontrano sul territorio. La varietà delle situazioni fisiche e sociali, la commistione tra situazioni urbane e rurali, il superamento dei tradizionali concetti di centralità o di perifericità si accompagnano spesso alla fissazione di segni, caratteri, strutture, comportamenti profondamente omologanti. Ad esempio i contesti insediativi della dispersione urbana stanno diventando un campo in cui alla complessità delle forme e delle strutture urbane storiche si sostituisce l'evidenza dell'oggetto con tutto il suo carico simbolico e comunicativo. È sempre più una "città di oggetti" quella in cui viviamo, dove lo spessore delle situazioni locali è sottoposto ad un processo di banalizzazione evidente nei caratteri fisici della nuova "città". La varietà delle situazioni insediative, riscontrabili nei nuovi territori urbani sono del resto difficilmente semplificabili all'interno dei consueti modelli interpretativi. Varietà, frammentarietà, pluralità sono oggi tra gli aggettivi più ricorrenti nelle descrizioni di un fenomeno urbano sempre più discontinuo, ma per molte realtà urbane parlare di città discontinua significa probabilmente già porsi un preciso obiettivo progettuale: la città (o il territorio della città) come contesto della discontinuità progettata, in cui luoghi naturali e luoghi urbani si relazionano nel formare una complessa struttura urbana a partire dalla chiarezza dei reciproci limiti, dei propri caratteri peculiari, delle comuni relazioni. A partire da questo orizzonte problematico i rapporti fra città e natura, fra città e contesto fisico-

geografico, fra città e luogo rappresentano sicuramente dei nodi concettuali che l'analisi deve focalizzare e che il progetto urbanistico deve assumere. Se oggi i diversi contesti urbani tendono a rendersi evidenti più per i propri caratteri omologanti che non per la ricchezza di situazioni storiche ed ambientali attorno a cui si sono formati, la ricerca delle differenze si pone come necessaria ricerca di identità, che in contesti siffatti non può che presentarsi come ricerca delle diverse identità che progettualmente possono connotare i diversi nodi e le diverse strutture esistenti e nuove. Ricercare l'identità di una città o di un territorio sostanzialmente significa da un lato ricercarne le differenze (storico-insediative, naturali, culturali, ecc.) evidenti e latenti ma significa anche fornire orizzonti di riconoscibilità e di appartenenza alle diverse culture e alla pluralità di aspettative sociali che si muovono al loro interno.

Centri urbani e territorio: struttura e morfologia di alcuni centri del basso ferrarese

Generalmente gli insediamenti non si collocano su di un territorio privo di strutture, in quanto esistono delle conformazioni fisiche che ne condizionano la forma. La struttura naturale di un luogo ingloba in sé diversi aspetti, ma l'orografia e, più in generale l'insieme dei caratteri geo-morfologici, specificano fisicamente ciascun luogo, ponendosi generalmente come elementi fondativi e vincolanti per la struttura degli insediamenti. Riflettere su ciò significa interrogarsi sul nesso che lega la cultura insediativa dell'uomo ad un luogo concreto, fisico, dal quale trarre una *ratio* insediativa. L'insediamento umano sul suolo naturale è il risultato di un processo che porta a trasformare tale suolo in territorio e il concetto di insediamento, in quanto scelta localizzativa in un sito piuttosto che in un altro, presuppone una conoscenza e una lettura del contesto fisico-geografico e delle sue peculiarità. Lo si può quindi configurare come un'interpretazione umana del suolo, mutevole rispetto alle culture ed ai processi storici ed economici che si sono espressi nel corso del tempo. I caratteri urbani del sistema insediativo nascono dall'incontro tra struttura morfologico-tipologica degli insediamenti e forme del paesaggio intesi entrambi come fatti naturali ed artificiali organizzati all'interno di una maglia infrastrutturale che presenta caratteri di permanenza e di modificazione nel corso del tempo.

Per quanto riguarda la specificità contestuale del territorio ferrarese, il rapporto con l'acqua, sia essa fiume, canale, valle o mare rappresenta una situazione insediativa ricorrente. Le strutture insediative che si possono riconoscere nel territorio ferrarese sono quindi storicamente riconducibili alla presenza dell'acqua, in particolare alla ricca presenza di corsi d'acqua appartenenti al sistema fluviale del Po. Nel basso ferrarese l'avvio, nel secolo scorso, di intense opere di bonificazione dei suoli ha affiancato allo storico sistema fluviale una ricca maglia di canali, che cancellando l'originario paesaggio vallivo ha conferito a questo territorio l'attuale struttura geometrica. Per quanto riguarda il rapporto tra insediamenti e territorio nella parte orientale del territorio ferrarese sono riscontrabili due situazioni. La prima riguarda la presenza di centri urbani storici, in cui i processi di trasformazione conseguenti alle bonifiche hanno determinato una modificazione della struttura urbana preesistente, prima definita dalla presenza di un particolare fatto o situazione naturale (il fiume, il dosso, le isole lagunari), in una struttura fortemente condizionata dal nuovo impianto fondiario geometrico. La seconda situazione riguarda centri ed insediamenti che devono la loro nascita o la loro radicale trasformazione al prosciugamento delle valli e delle lagune. Va comunque ricordato che la grande operazione di bonificazione dei terreni, nel territorio ferrarese, si fonda prevalentemente sul rafforzamento del ruolo urbano dei centri preesistenti (Codigoro, Comacchio, Portomaggiore, Copparo, ecc.) più che sulla formazione di nuove strutture urbane. Gli insediamenti di nuova fondazione (Jolanda di Savoia, Volania, S.Giustina, ecc.) sono sorti in funzione di un loro preciso ruolo monofunzionale, in quanto centri residenziali e di servizio all'agricoltura e, in alcuni casi, ad attività industriali di trasformazione dei prodotti agricoli, oggi quasi totalmente dismesse. Fa eccezione il caso singolare di Tresigallo.

Tresigallo è una città di fondazione fascista sorta tra il 1934 e il 1941 sul sito di un minuscolo borgo rurale collocato ai margini della valle di Ambrogio. La città venne ideata e progettata da Edmondo Rossoni, Ministro dell'agricoltura e foreste del governo fascista; il quale, nato in quel borgo, nell'estate del 1934 inizia a dettare, da Roma, il piano della nuova città all'ingegnere capo comunale. La città, di piccole dimensioni, è pensata dal suo ideatore come una struttura corporativa, funzionalmente gerarchica e destinata ai ceti medi e bassi legati all'agricoltura e all'industria di trasformazione dei prodotti agricoli che Rossoni colloca nel nuovo insediamento. La costruzione di tale città si colloca, anche se in maniera marginale e scarsamente pubblicizzata, all'interno di quel processo colonizzatore che porterà alla costruzione di parecchie nuove città nelle zone di bonifica dell'Agro pontino, mantenendo comunque nel territorio ferrarese il suo carattere di unicità. Il caso di Tresigallo rappresenta quindi un fatto sicuramente singolare, legato alle vicende personali ed al prestigio politico locale del suo ideatore. Rossoni concepisce la città come un centro produttivo e di servizi che utilizza le risorse locali potenziando il sistema infrastrutturale di collegamento tra Ferrara e il mare Adriatico. A tale proposito mentre egli pensa al potenziamento del sistema dei trasporti legato all'asta fluviale del Po di Volano, realizza il raccordo stradale Ferrara-mare (la strada "Rossonia"). Di tale sistema infrastrutturale provinciale Tresigallo ne doveva costituire il baricentro. L'importanza del processo produttivo rappresenta il motore dello sviluppo urbano e in funzione della centralità della "fab-

Tresigallo: prospetto dell'asse urbano centrale di Via Roma



brica" viene pensata e strutturata la città. A servizio della "fabbrica", e dell'asse produttivo principale viene infatti impostato il "trapezio" viario, vero elemento generatore della forma urbana, mentre l'organizzazione delle diverse parti e delle diverse funzioni urbane si basa sulla separazione tra le aree destinate alla residenza e le aree destinate alla produzione, organizzate sull'asse coincidente con il tratto urbano della strada "Rossonia" e sul tratto congiungente la città con il fiume. Centralmente alla città l'asse dei servizi urbani unifica i diversi capisaldi funzionali e morfologici della struttura urbana (la piazza centrale, la piazza della casa del Balilla, la piazza della Chiesa parrocchiale). Il valore simbolico della "fabbrica" come pure il ruolo politico dell'ideatore della città viene enfatizzato nell'asse urbano che attraversando la piazza centrale porticata congiunge la fabbrica alla tomba monumentale di Rossoni.

Mezzogoro e Codigoro sono due centri urbani appartenenti alla prima situazione urbana sopra descritta. Specificatamente appartengono entrambi a quella rilevante categoria di centri del territorio ferrarese che si sono strutturati a partire dalla presenza determinante di un corso d'acqua. La varietà delle situazioni potrebbe forse consentire uno sforzo di catalogazione tipo-morfologica che però non è stata per il momento perseguita, limitandosi pertanto alla descrizione dei caratteri specifici di ciascun centro al di fuori di ogni intento classificatorio.

Mezzogoro è un centro sorto lungo il percorso arginale di un importate corso d'acqua del basso ferrarese: il Goro, il quale, nel suo antico percorso tra le valli collegava con andamento nord-sud il centro di Codigoro con quello di Ariano, a ridosso del Polesine Veneto. La crescita di questo centro avviene all'interno di un sistema di appoderamento storicamente riscontrabile nei territori dell'isola pomposiana in epoca medioevale. La maglia poderale si configurava attraverso l'accorpamento di stretti rettangoli di suolo agricolo che perpendicolarmente al corso d'acqua, si allungavano fin verso la valle. La struttura dei percorsi era articolata in un percorso matrice dell'insediamento, parallelo al fiume, e in alcuni "stradelli" campestri che con andamento rettilineo e perpendicolare allo stesso corso d'acqua e al percorso matrice permettevano l'accesso alle unità poderali. La aggregazione edilizia, perlomeno fino al dopoguerra, si è strutturata su di un'articolazione di case a schiera, disposte sia pettine che parallele al corso d'acqua ed al percorso matrice, e su aggregazioni di case rurali, con spazi di relazione configurabili come slarghi, orti e prati. In seguito al-



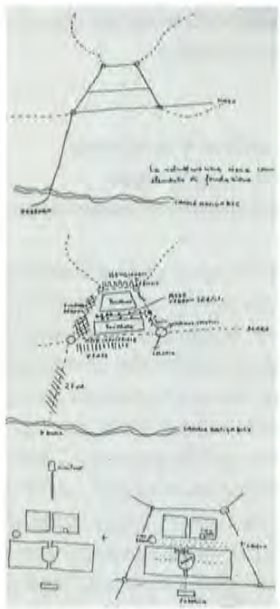


Evoluzione dell'assetto fisico del paesaggio del basso ferrarese; in particolare è rappresentato territorio compreso tra il Po di Volano, il Goro, il Po di Goro e il mare Adriatico al 1814 e al 1973



Tresigallo: l'evoluzione dell'impianto urbano

blu: l'impianto urbano originario
viola: l'impianto della città "Rossoniana"
rosso: le addizioni del secondo dopoguerra



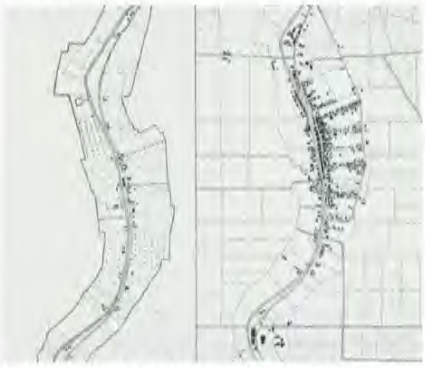




Il rapporto tra centri urbani e paesaggio agrario in alcuni punti di contatto tra i territori delle "terre vecchie" e delle bonifiche. È particolarmente evidente la diversità delle regole di organizzazione dei suoli e delle strutture urbane



Codigoro: l'evoluzione della struttura urbana



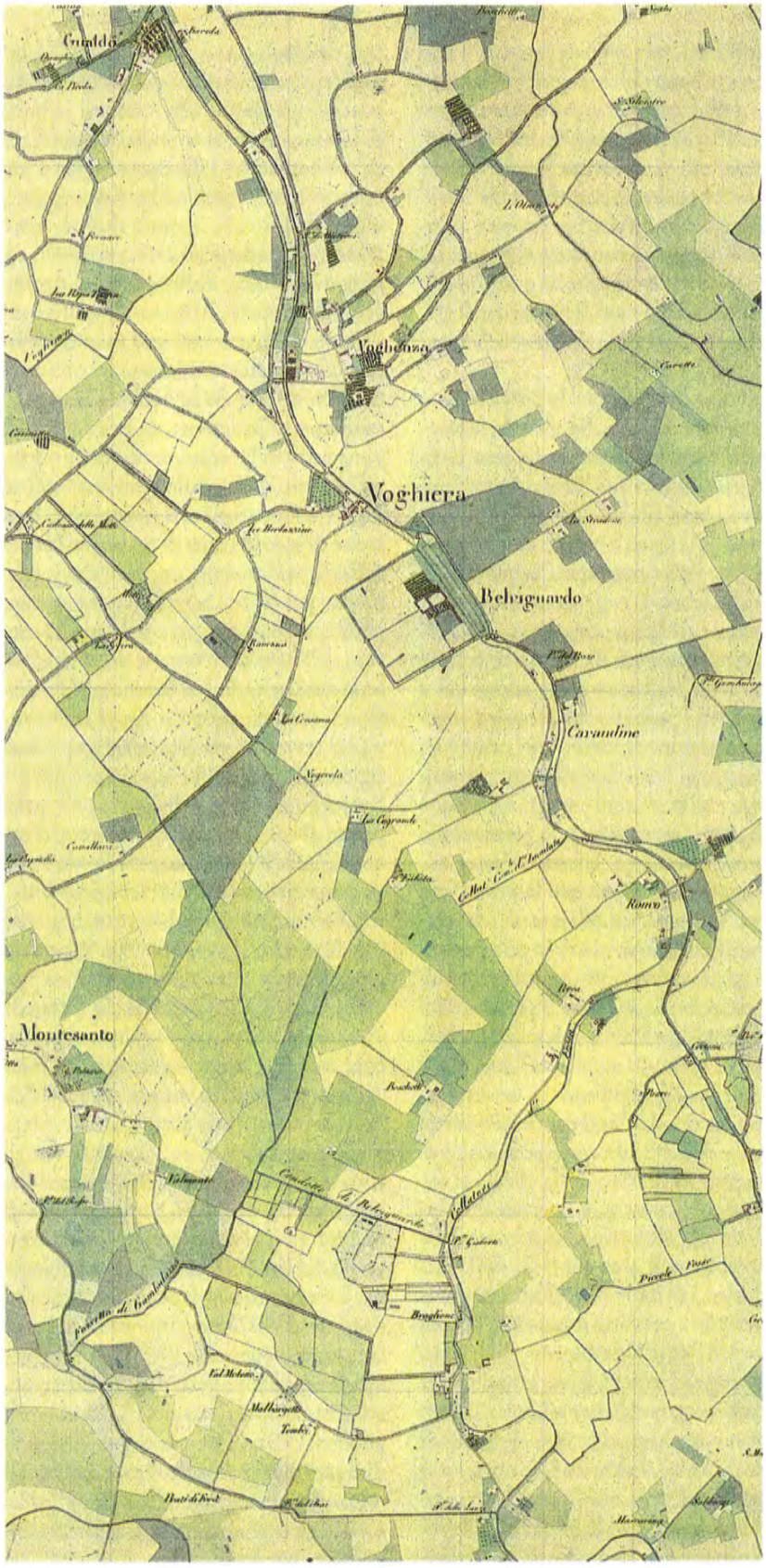
Mezzogoro: l'evoluzione della struttura urbana prima e dopo le opere di bonificazione al 1893 e al 1973

la bonificazione totale dei terreni e alla crescita urbana del dopoguerra l'espansione del tessuto urbano è avvenuta assumendo quei percorsi, che un tempo organizzavano la struttura longitudinale delle unità poderali e configurando una struttura urbana a pettine rispetto all'originario percorso matrice e al fiume. La strutturazione fondiaria ha quindi svolto nel corso del tempo, la funzione di griglia strutturale per la crescita dell'insediamento.

Nel caso di Codigoro la particolarità del sito naturale, che ha visto la formazione ed il consolidamento del centro urbano, consiste in una limitata porzione di terra posta alla confluenza tra il fiume Goro e il Po di Volano, in un contesto che vedeva comunque l'acqua prevalere sulla terra. L'organizzazione urbana, seppur semplice, rappresenta un interessante esempio di stretta relazione fra caratteri del sito e costruzione della città, dove i percorsi matrice dell'insediamento hanno coinciso con i principali percorsi arginali e dove il punto di confluenza tra i due fiumi e tra i due percorsi matrice ha determinato la formazione del principale luogo centrale urbano, ancora oggi coincidente con la principale piazza. I caratteri architettonici del tessuto edilizio si articolano in una varietà tipologica basata prevalentemente sulla ripetizione di due tipi. Il primo è rappresentato da edifici residenziali a schiera, di cui esistono alcune varianti e che strutturano diversi brani di tessuto urbano a partire dall'aggregazione edilizia sull'asse dell'attuale via Roma: asse storicamente fondativo della città e coincidente con il percorso arginale del fiume Goro. L'altro tipo, ancora oggi riscontrabile nell'area centrale della città e lungo i principali assi urbani coincidenti con i percorsi arginali del Po di Volano, è l'edificio a blocco, sia isolato che aggregato, con androne longitudinale e scala perpendicolare ad esso. Tali tipi hanno assunto nel tempo caratteri di signorilità e qualità architettonica, non riscontrabili nelle altre parti del tessuto edilizio storico e tanto meno nelle recenti espansioni. Il rapporto fra i caratteri tipologico-architettonici dell'insediamento e la strutturazione fondiaria, precedentemente alla crescita urbana del dopoguerra, si articolava quindi sul tipo insediativo delle case a schiera con i propri lotti di pertinenza rettangolari, allungati fino alla sponda fluviale e sugli edifici residenziali a blocco i quali, aggregati o isolati, definivano dei tipi insediativi a corte. Attorno all'edifico residenziale si articolavano manufatti di servizio sia alla residenza che alla conduzione del fondo agricolo. Tali edifici venivano solitamente disposti lungo il perimetro delle aree cortilive. La corte, all'interno della quale venivano solitamente collocati gli orti, svolgeva la funzione di spazio fisico di relazione fra l'edificio residenziale, organizzato solitamente sul fronte strada (anche se non mancano i casi di corti con lo spazio murato dell'orto sul fronte strada principale, anteriore quindi al blocco residenziale) e il terreno agricolo che si sviluppava sul retro. La struttura urbana lineare, cresciuta quindi lungo i percorsi urbani arginali aveva nella piazza, sorta nel punto di confluenza tra i due corsi d'acqua e nella Riviera lungo il Po di Volano i due fatti urbani morfologicamente, funzionalmente e architettonicamente più rilevanti. Il rapporto con il paesaggio agrario circostante era definito attraverso un percorso di campagna (l'attuale viale della Resistenza) interno al dosso, congiungente le due estremità dell'insediamento e puntualmente segnato dalla presenza di varie corti agricole, mentre le possibilità di collegamento territoriale erano consentite dai percorsi che lungo gli argini del Po permettevano di raggiungere le altre terre emerse all'interno del vasto sistema di valli e di lagune. Le espansioni urbane che a partire dagli anni '60 hanno interessato il centro stanno solamente in questi ultimi anni investendo i territori di bonifica posti a est dei limiti naturali del dosso originario. Ciò non ha comunque messo in discussione il ruolo primario dell'originaria struttura urbana fluviale all'interno del quale è ancora oggi individuabile il centro-città.

Le delizie estensi: presenza e latenza nel sistema territoriale
Il caso di Belriguardo

Francesca Leder



La lettura di una porzione della pianura ferrarese, quella del Polesine di San Giorgio, porta alla luce un complesso insieme di elementi fisici, naturali e sociali apparentemente frammentari. Cos'è dunque il territorio? Le riflessioni che seguono non pretendono di comprendere, attraverso formule astratte o teoremi assoluti il suo consistere, ma propongono piuttosto un modo per poter osservare più da vicino questa complessità, fatta non solo di manufatti edilizi ma soprattutto di uomini, accogliendo spunti e suggestioni per la reinterpretazione progettuale da tutto ciò che può sembrare "modernamente" meno significante.

The study of a section of the Ferrara plain — the San Giorgio/Polesine area — reveals a combination of seemingly fragmented physical, natural, and social elements. What is territory, then? The essay does not claim to put forth abstract theories or absolute theorems aimed at understanding territorial consistency, but it rather suggests a way to more closely observe such a complex fabric, including not only buildings but above all human beings. It also holds ideas and suggestions for re-interpreting, from a "planning" perspective, whatever seems less meaningful on a "modern" level.

Amministrazione Provinciale di Ferrara, Istituto per i beni artistici culturali e naturali della Regione Emilia Romagna, Carta Ferrarese del 1814, Milano, 1987

Caratteri generali, risorse culturali ed ambientali del Polesine di San Giorgio

Se per certi versi è vero che, usando le parole di Guido Piovene, al di là delle mura di Ferrara ci si immerge nella "bellezza narcotica di una pianura totale" (1), tuttavia qui, nel cuore del Polesine di San Giorgio, porzione di territorio compresa tra il Volano, il Primaro e le "valli salse di Comacchio" (2), questa stessa pianura sembra perdere l'essenza di monotono orizzonte per divenire, piuttosto, il luogo in cui si è sedimentato, in un contesto ambientale tra i più integri e qualificati del territorio ferrarese, un eccezionale patrimonio d'arte e di civiltà ai più ancora sconosciuto. Mi riferisco alle innumerevoli chiese, pievi, torri di avvistamento, semplici case rurali, oppure ville, ma soprattutto "delizie", ovvero a quell'insieme di architetture civili e private che sembrano contraddire una delle caratteristiche fondamentali della pianura, data dalla percezione di un paesaggio *piatto*, quasi sempre senza sorprese.

La *visibilità* dei manufatti architettonici appare, in questo senso, eccezionale e contraddittoria al tempo stesso: essi si pongono al nostro sguardo come punti focali di uno spazio che sembrava essere illimitato, segnato qua e là solamente dalle quinte delle bordature regolari dei pioppi cipressini (3).

L'acqua è, insieme alla terra, l'elemento essenziale di questo paesaggio. Quasi tutto il territorio ferrarese, infatti, pur presentandosi oggi sottoforma di campi fertili e coltivati, è, in realtà, frutto della tenace opera dell'uomo volta a strappare all'acqua la terra e a trasformare un terreno, spesso acquitrinoso, in aree fertili e produttive, mediante l'uso di un sistema articolatissimo di canali (5).

Questa complessiva mancanza di *naturalità*, sembrerebbe impedire alla campagna ferrarese di assumere i tratti di luogo *ameno* (si pensi a certi paesaggi toscani, ad esempio): agricoltura è, per il territorio agricolo emiliano — e ferrarese in particolare — sinonimo di una natura faticosamente costruita e dominata con ancor maggiore difficoltà.



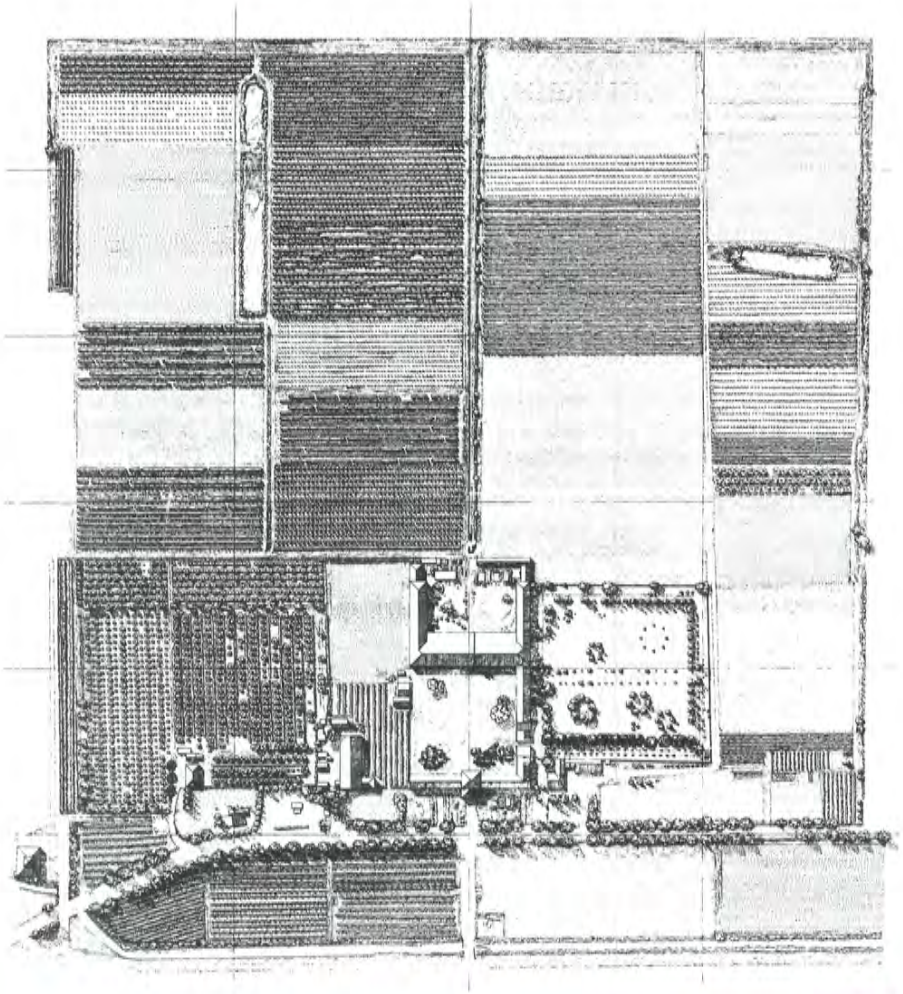
Dell'antico splendore e fama al Sandalo oggi, purtroppo, non rimane molto
Il fiume infatti si presenta nelle vesti dell'odierno fosso del Belriguardo,
un insignificante anche se dignitoso canale che fiancheggia
la strada lungo la quale si affaccia la più rinomata delle "delizie" estensi
Foto dell'Autore

Nella trama complessa del *tessuto-paesaggio* del Polesine di San Giorgio, dove agli elementi naturali si giustappongono, di continuo, quelli artificiali, l'intento ordinatore dell'uomo si manifesta sotto varie forme: possono essere gli importanti interventi per governare le acque (chiuse, canali, idrovore); oppure gli articolati e compositi sistemi di coltivazione tra cui spiccano, qua e là, i relitti della *piantata emiliana*, un modo promiscuo di coltivare la vite maritandola con l'olmo, l'acero, o il pioppo associandola poi alla coltura dei cereali; possono essere, infine, i numerosi manufatti sparsi nel territorio, in particolare le ville, residenze padronali che in quanto tali diventano elementi ordinatori delle campagne perché da esse sembrano generarsi "i ritmi delle strutture agrarie" (5).

Valorizzazione del patrimonio culturale e naturale del comprensorio dell'antico corso del fiume Sandalo

Nell'idrografia antica, il Sandalo, assieme al Primaro, e specialmente al Volano, rappresentano i più importanti spalti minori del primitivo corso del Po, i tre grandi assi su cui si sono cristallizzati gli insediamenti di origine più remota.

L'antico corso del Sandalo, ramo che staccandosi dal Po di Volano all'altezza di Codrea (definita in epoca romana *Caput Rere*) confluiva nel Primaro nel territorio di Consandolo (*Caput Sandali*), assunse sin dall'epoca etrusca il ruolo di importante via di comunicazione, attraversando un territorio segnato qua e là da piccoli centri alcuni dei quali tutt'ora esistenti (Codrea, Quartesana, Gualdo, Ducentola, Voghenza — il più antico e importante —, Runco, Gambulaga, Sandalo, Maiero, Portomaggiore, Portoverra e Consandalo) (6) per sfociare all'altezza delle attuali Vene di Bellocchio (l'*Ostium Caprasiae* di Plinio). Le sorti di questo antico fiume sono strettamente connesse con il sistema idrico generale soggetto, nel corso dei secoli, a continui e drastici mutamenti (7). In



origine, infatti, il corso del Po Grande percorreva un tracciato più meridionale, mentre uno dei suoi rami principali era proprio quello che lambiva Voghenza (*Vico Abentia*), insediamento che, grazie alla posizione favorevole rispetto alle comunicazioni commerciali, divenne un luogo di primaria importanza per l'economia etrusca in Padania, avamposto del sistema economico che vedeva in Spina il centro gravitazionale principale. L'importanza del corso del Sandalo venne mantenuta anche in epoca romana sebbene l'interesse si fosse spostato dall'attività commerciale a quella agricola. Questo fenomeno favorì la nascita di nuovi *vici*, termine da cui si presume derivi proprio il toponimo di Voghiera (8).

Ma le sorti del fiume, come già detto, furono destinate a mutare radicalmente: tra il XIII e il XVI sec. venne artificialmente interrato (9), chiuso all'altezza di Codrea per lenire i danni prodotti dalle sue inondazioni nei terreni circostanti; mentre, in epoca estense, con l'avvio della prima grande fase di bonifica (1460-1580), sarebbe stato ripristinato per alimentare il canale del Belriguardo (che cingeva per un miglio le mura della "delizia") permettendo alla corte ducale di raggiungere la più bella dimora rurale, secondo l'usanza, servendosi delle più agevoli vie acqua (10).

Nel ricordare, dunque, l'importanza di questo fiume, anticamente considerato una delle vie di comunicazione più importanti del basso ferrarese, e ridotto oggi a semplice canale di scolo, si è portati a formulare proposte progettuali che permettano la valorizzazione dell'intero sistema ambientale, di cui il vastissimo patrimonio di testimonianze storiche e artistiche sopra descritto (11), è parte assolutamente fondamentale.

"Dopo l'analisi dell'area di Voghiera svolta nella prima fase del corso abbiamo scelto di sviluppare un progetto per la riqualificazione della delizia del Belriguardo. Già dall'inizio abbiamo deciso di ripristinare le funzioni per le quali era stata costruita: il riposo in un luogo piacevole, lo svago, la musica il teatro le danze il ristoro e il contatto con la natura.
Mentre nel rinascimento questo luogo era destinato all'esclusivo piacere del duca e della corte, nel nostro progetto la delizia è aperta a tutti. Ci possiamo immaginare scolaresche in visita all'orto botanico, matrimoni festeggiati nella Sala delle Feste, famiglie che si trattengono nell'agriturismo e che forse passeggiano in uno dei giardini o, più coraggiosamente si incamminino verso l'«eden». Di sera si terranno concerti nella Sala delle Vigne o all'aperto. Il disegno relativo agli spazi verdi, non riproduce testualmente quell'antico, ma ad esso si ispira visualizzandone la memoria. Il giardino rappresentava per la cultura del tempo la metafora della «natura ideale»; nel nostro progetto questa dimensione è stata ricreata nell'«eden», una sorta di luogo remoto ma bellissimo raggiungibile solo attraverso un percorso angusto"

(da: G. Hilden, M. R. Rossi, F. Tartari, Progetto Populus, Relazione introduttiva, Corso di Urbanistica 2, 1994/95, prof. R. Mazzanti)

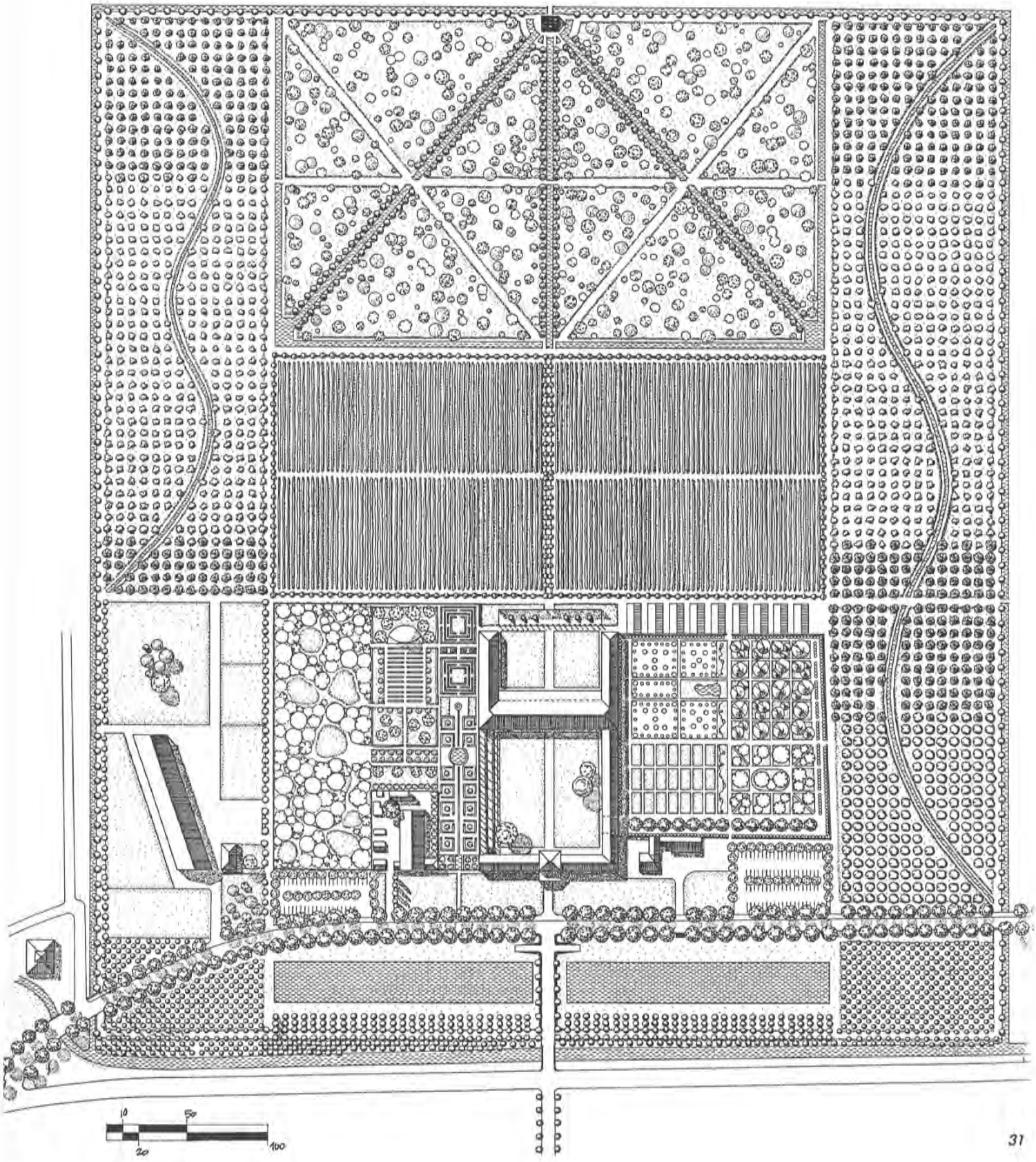
Belriguardo,
a sinistra, stato di fatto
(da un ridisegno dell'arch. A. Veronese)
a destra, Progetto Populus



Schizzi della quinta scenica



Schizzo del loggiato laterale



Le "delizie" estensi: continuità e discontinutà del paesaggio agrario ferrarese

Lo studio delle "delizie" estensi rende nota una delle più interessanti esperienze dell'arte e della cultura di questo territorio in epoca rinascimentale (12). Nel Cinquecento, raggiunta una discreta tranquillità politica e sociale, le terre del ducato estense cominciarono ad arricchirsi di residenze rurali, fenomeno che testimoniava la riscoperta della vita agreste e la nascita di un sentimento nuovo verso la campagna.

Le tipologie di molte dimore rurali, sono il risultato di modificazioni di edifici già esistenti come castelli e fortilizi e per questa loro origine esse assumono, spesso, un aspetto ibrido tra il castello e il palazzo.

Le nuove residenze (si pensi ad esempio alle "delizie" del Verginese o di Benvignante) avrebbero dovuto manifestare il desiderio di integrarsi maggiormente con il paesaggio senza per altro perdere del tutto la propria e originaria funzione difensiva (13).

L'architettura delle "delizie" rappresenta, in questo senso, un esempio mirabile di relazioni ambientali sia sotto il profilo paesistico, sia sotto il profilo delle soluzioni progettuali in quanto esse esplicano la duplice funzione di complessi per la residenza nobiliare e per il lavoro. Esse non rappresentano solamente luoghi di *piacere*, tipicamente rinascimentale, ma sono soprattutto la manifestazione dell'organizzazione del tessuto economico e sociale sul territorio. Proprio questo aspetto, in un momento in cui torna utile pensare in modo diverso alla rivalutazione di un patrimonio così pregiato, appare forse il più importante per la stesura di un programma volto al loro recupero. Per tornare ad essere i punti focali di questo sistema fisico-ambientale esse dovranno riuscire a interpretare in chiave moderna l'idea del *dominio* (14), che è la riappropriazione di quegli stessi valori, oggi in buona parte perduti.

Progetto di recupero del Belriguardo e piano per il recupero di tutto il sistema di emergenze nel comprensorio del Sandalo

L'ambiente naturale attorno a Voghiera pare essere, come già affermato, una delle porzioni più integre del paesaggio rurale ferrarese. La sua ricchezza sta sicuramente nella *natura*, ma, nello stesso tempo, anche nelle vestigia di una storia millenaria giunta a noi attraverso i reperti archeologici romani, i manufatti architettonici rinascimentali delle "delizie", quelli sei-settecenteschi delle ville, ma anche delle semplici case rurali o delle ingenti opere infrastrutturali.

Recuperare l'antico corso del Sandalo significherebbe valorizzare questo complesso di ricchezze facendolo diventare un "museo all'aria aperta", un itinerario turistico-culturale di grandissima qualità, dando in tale modo una svolta alla gestione del patrimonio culturale ed ambientale di questa porzione di territorio, ingiustamente relegata ad un ruolo secondario, e intervenire così su risorse fisiche ambientali che, se correttamente valorizzate, potrebbero costituire nuove risorse economiche e sociali per la comunità.

Il recupero del Belriguardo — fuoco di un sistema di emergenze diffuse — costituisce, in tale senso, una priorità nella gerarchia degli interventi da attuare: esso potrebbe diventare, molto più di quanto non lo sia già oggi, un elemento catalizzatore rispetto alle innumerevoli emergenze architettoniche e ambientali sparse nel territorio circostante.

Il valore di un esercizio progettuale come quello qui presentato, proprio per il recupero della delizia del Belriguardo ("Progetto Populus"), fa parte di un gruppo di approfondimenti sul sistema fisico ambientale in cui si inseriscono le "delizie". A tale progetto, come agli altri, va riconosciuto il merito di aver cercato di leggere molto da vicino, e non senza difficoltà, la sottile orditura del tessuto territoriale di cui tali manufatti rappresentano i segni più evidenti di un enorme patrimonio storico e culturale da riscoprire. L'operazione di recupero di questi frammenti si limita ad essere, secondo questa chiave di lettura, solamente un mezzo; il fine mirerà invece molto più lontano, richiamandosi ad una cultura progettuale che solo l'attenta lettura del contesto territoriale, potrà rendere efficacemente possibile.

Note

1 Piovene G., *Ferrara; il Delta e Comacchio*, in *Viaggio in Italia*, Milano, 1966, p. 232.

2 Cazzola F., *La proprietà terriera nel Polesine di San Giorgio*, Milano, 1970, p. 17.

3 Papagno G. - Quondam M. (a cura di), *La corte e lo spazio: Ferrara estense*, Roma 1982

4 Ortolani M., *La pianura ferrarese*, in «Memorie di Geografia economica» anno VIII, Napoli, 1956, pp. 53-58.

5 Cuppini G. - Matteucci A.M., *Ville del bolognese*, Bologna, 1967, p. 6.

6 Uggeri G., *Habitat e popolamento di età classica nella Padania orientale*, in AA.VV., *La Pianura e le acque tra Bologna e Ferrara. Un problema secolare*, «Centro studi Girolamo Baruffaldi», Cento, 1993, pp. 143-182.

7 Baratta M., *Il sito di Spina*, in «Athenaeum», X(1932), pp. 1-30; Lombardini E., *Studi idrologici e storici sopra il grande estuario adriatico, i fiumi che vi confluiscono e principalmente gli ultimi tronchi del Po ecc.*, in «Giornale dell'ingegnere architetto civile e meccanico», XVI (1868), pp. 34-78.

8 Giorgetti D., *L'uomo e l'ambiente dall'antichità al '500*, in *Le bonifiche argentane e la storia del territorio*, in «Quaderni di Campotto», n. 6, 1994, p. 6.

9 Uggeri G., *op. cit.*.

10 Bodesan M., *Lineamenti di geomorfologia del basso ferrarese*, in *La civiltà comacchiese e pomposiana dalle origini preistoriche al tardo medioevo*, in «Atti del Convegno Nazionale di studi storici. Comacchio 1984», Bologna, 1984; Rigato D., *Le antiche vie del basso ferrarese*, in *Acque e uomini nelle plaghe di Padusa*, in «Quaderni di Campotto», n. 1, 1991.

11 Ugolini P., *Percorsi di terra, percorsi d'acqua e sistema territoriale*, in G. Papagno, M. Quondam (a cura di), cit., pp. 127-161. Sul tema della vita nelle "delizie" cfr. Pazzi G., *"Delizie Estensi" e l'Ariosto*, Pescara 1933 e M. Zaniboni, *Gli Estensi nelle loro delizie*, Ferrara, s.d.

12 La bibliografia relativa al tema delle "delizie" appare piuttosto ampia. Ugualmente mi sembra corretto segnalare alcuni degli studi più importanti e noti: Malagù U., *Ville e "Delizie"* del ferrarese, Ferrara, 1972; Pazzi G., cit.; Zaniboni M., cit.; D'Anna L., Massarenti M., Montoni R., *Una delizia estense del XVI secolo: il Verginese*, Cento, 1984; Artioli F., *Gli Estensi e la delizia di Belriguardo*, Ferrara, 1988.

13 Comune di Voghiera, *L'emergenza storico-geografica del corso del Sandalo. Prospettive di utilizzo e di sviluppo dei poli di interesse culturale*, in «Atti del Convegno», Voghiera, 29 giugno 1977.

14 Bentmann R. - Müller M., *Un proprio paradiso. La villa architettura del dominio*, Roma, 1986.

Il sogno svanito della industrializzazione

Alberto Guzzon

L'industrializzazione nel territorio ferrarese ha avuto negli anni passati uno sviluppo "importato", assistito e pianificato dallo Stato o dal grande capitale che tuttavia non ha stravolto in modo irreparabile il territorio. Il campo della dimissione è talmente ampio da non poter essere compreso nel solo ambito dell'archeologia industriale. Un campo talmente ampio e diversificato da offrire materia e spunti per la pianificazione di scala provinciale.

During the past years, the industrialization of the Ferrara area developed according to a pace and pattern imported from, assisted and planned by the State or by big capital sources. This process, however, did not irreparably upturn the concerned territory.
The scope of land dismissed is so wide that it cannot fit into the field of industrial archaelogy alone; it also offers ideas and material enough for planning on a provincial scale.



Comacchio, ingresso allo stabilimento Sivalco per la lavorazione del pesce



Comacchio, stabilimento Sivalco, camini della sala dei fuochi per la cottura a fini conservieri dell'anguilla

Nella civiltà post-industriale si affaccia all'umanità il sogno di poter vivere in modo virtuale viaggi fantastici in un cibernetico villaggio globale, accantonando o affievolendo la partecipazione emotiva alla produzione materiale delle merci.

Il tema della dismissione delle aree industriali è una componente in questo scenario generale, sistematicamente dibattuto fin dagli anni Ottanta per via degli interventi esemplari di riconversione che hanno interessato le grandi aree italiane ed europee (ad esempio, i Docklands di Londra, la banlieu parigina, la Fiat Lingotto a Torino); un tema che forse inaspettatamente si è dimostrato ricco di spunti anche nel territorio ferrarese ad economia prevalentemente agricola, dove l'industrializzazione ha avuto uno sviluppo "importato" e spesso assistito dallo Stato e dal grande capitale.

Nello svolgimento di una ricerca, della Camera di Commercio sulla disponibilità di aree industriali ancora libere e disponibili (1) e sulla presenza di complessi ormai abbandonati (di interesse storico o no), ci si è imbattuti in un panorama caratterizzato da una grande varietà di situazioni non sempre riconducibili ad una rigida classificazione tipologica: dalle saline di Comacchio alle torbiere di Codigoro; accanto ad esso si è verificata la determinazione quasi seriale degli opifici tradizionali distribuiti con una certa regolarità in tutto il territorio provinciale: zuccherifici, fornaci, essiccatoi, distillerie, eccetera.

In realtà il campo della dimissione è

Ferrara in una delle sue prime localizzazioni industriali nel sottomura ad ovest: Ex Canapificio Sinz, demolito in seguito all'ultimo conflitto
(Arch. St. Comunale di Ferrara, Strade e Fabbricati, XIX sec., busta 23)



risultato talmente ampio da non poter essere compreso nell'ambito ormai consueto dell'archeologia industriale. Ci si è trovati cioè ad esaminare strutture che, pur connotate storicamente ed importanti, tuttavia non lo erano abbastanza per essere indagate dagli studi settoriali sull'argomento. Inoltre l'esame, svolto direttamente sul territorio, ha permesso di cogliere — oltre a quelle industriali — una tale varietà di strutture dismesse, sufficiente ad enumerare i vari aspetti della trasformazione artificiale dell'ambiente e a restituirne la scansione temporale.

In un quadro che volesse essere aggiornato, non può ancora a lungo sfuggire come l'industria con le sue "Cattedrali" sia stata un formidabile agente di trasformazione territoriale, che non può essere compreso se non in relazione ai mutamenti più generali che venivano indotti in modo diffuso nei modi e nei luoghi della produzione agricolo-industriale ferrarese.

Accanto alla grande fabbrica che in questi territori pianeggianti svetta isolata, sono state cioè individuate innumerevoli altre costruzioni edilizie e territoriali che non necessariamente sono realizzate in mattoni, ferro e cemento.

Alcune trasformazioni globali del territorio sono state indotte dal passaggio dell'agricoltura tradizionale alle nuove tecniche di sistemazione dei campi agrari conseguente alla meccanizzazione, oppure dalla bonifica idraulica resa possibile dall'impiego di grosse idrovore e di imponenti o capillari canalizzazioni e arginature; anche l'organizzazione della corte colonica nella grande azienda agricola capitalistica ha poi contribuito a modificare l'aspetto delle campagne con l'introduzione di grandi stalle, fienili, e altre strutture di servizio.

Oltre alle aree e agli edifici industriali veri e propri troviamo allora una grande varietà di strutture che comunque al disegno dell'industrializzazione erano legate e che oggi sopravvivono sotto utilizzate o in disuso quali ad esempio: scuole, acquedotti, ponti, tracciati stradali, attrezzature ferroviarie, chiuse idrauliche, magazzini, consorzi agrari, idrovie, ecc.. Potrà sembrare un accostamento improprio ma anche gli ampi territori vallivi non più produttivi per la pesca si trovano oggi ad essere dismessi e testimoniano come venendo a mancare il presidio dell'uomo il degrado diventi inevitabile.



Sopra
Ferrara,
Ex Consorzio Agrario Provinciale,
imponente costruzione del Ventennio
destinata alla demolizione



Sotto
Codigoro,
Ex Zuccherificio Eridania,
impiantato nel 1889, dismesso nel 1975;
l'area delle vasche ospita una nutrita
comunità di aironi

Non mancano effetti indotti su strutture storiche di altro tipo che nate prima dell'industrializzazione da questa erano rese inutili come torri, colombaie, delizie, conventi e chiese private ormai dell'uso originario rimangono mute testimonianze di un disegno sociale e nel-



Sopra
Ferrara, Ex Fornace di via del Melo urbanisticamente destinata a lottizzazione residenziale

Le foto sono dell'Autore

Sotto
Ferrara, Distilleria Eridania nella zona industriale, monumentale complesso architettonico industriale della fine dell'Ottocento, in connessione funzionale con il canale navigabile Boicelli che congiunge la città a nord con il fiume Po e a sud con il Po di Volano



l'uso del territorio che inevitabilmente è andato perduto. Ma vi sono anche fenomeni più recenti come i cinema di paese resi inutili dalla televisione, le ville storiche svuotate delle presenze padronali, i consorzi agrari soppiantati dal libero mercato o i magazzini agricoli.

Un capitolo a parte meriterebbe inoltre il caso specifico delle bonifiche e dei terreni ormai incolti della riforma agraria, delle case dei braccianti e degli assegnatari che, concepite come piccole comunità autosufficienti si ritrovano ormai largamente svuotate dell'organizzazione poderale originaria.

Abbiamo allora riscontrato come accanto alla dismissione più conosciuta, quella anche di pregio architettonico ed urbanistico, vi sia una dismissione diffusa che attraversa tutti i settori delle attività umane e delle trasformazioni del territorio. Cosicché in forma estensiva si può forse parlare di una intera società dismessa, di un sogno svanito di un progresso industriale illimitato, un sogno perseguito con grande slancio e che nell'ultimo secolo e in particolare negli ultimi decenni doveva lasciare testimonianze materiali le più disparate, come frammenti di risulta di un processo non più riproducibile. È mancata durante la fase di crescita una consapevolezza profonda delle proprie azioni, della necessità di prevedere il riciclaggio delle trasformazioni.

Così come il consumo delle merci ha prodotto scorie, rifiuti e materiali da raccogliere e riciclare, il territorio consumato a scopo edificatorio per anni come di una merce di scambio, come una materia prima da valorizzare e vendere, una volta esaurito il valore economico delle costruzioni che lo sovrastano, ha prodotto manufatti edilizi passivamente ancorati al terreno, come sacchetti di plastica svuotati, che non potevano, o non conveniva più, rimuovere per tornare all'uso agricolo precedente.

Nel territorio della nostra provincia, forse più che in altre, vi è un mondo dismesso che convive con quello del lavoro, della residenza, dello svago. Molte delle stesse aree che i piani regolatori destinano alle nuove industrie sono ormai divenute aree dismesse: dismesse ancora prima di essere utilizzate perché nessuno ha mai pensato di investire in esse come aree produttive e quindi sono rimaste in uno stato di abbandono, ai margini dei centri abitati; oppure sono state riutilizzate per altri scopi, diversi da quelli della destinazione produttiva originaria.

Note

1 Guzzon Alberto, *Dalla dismissione allo sviluppo compatibile*, Edizione Camera di Commercio di Ferrara, Ferrara, 1995.

Differenze e discontinuità
Riflessioni sul piano direttore di Comacchio

Daniele Pini

Nella pianificazione si pone l'esigenza di ripensare al contenuto delle analisi e, soprattutto, al loro raccordo con la progettazione del piano. Si tratta di dare del territorio una "lettura" orientata a coglierne la specifica identità. La "lettura" del contesto non è più semplice enumerazione e descrizione esaustiva di fenomeni e oggetti, ma comporta invece delle scelte, diventa necessariamente "parziale", è già momento essenziale del progetto urbanistico.

Town-planning requires that analyses are well assessed, as regards both their content and their connection with the related projects. In other words, territories must be "read" so that their peculiar identity may show. It no longer is a mere list and exhaustive description of phenomena and objects, but rather an involvement implying choices and a necessarily "partial" attitude. Thus, town-planning becomes a basic component of the overall urban project.

Il piano e le regole

Ogni piano è basato su una lettura "orientata" del contesto territoriale e urbano che spiega gli obiettivi e le scelte alla luce delle potenzialità e delle risorse disponibili. Questa lettura però è raramente esplicita: è per lo più nascosta tra le pieghe degli elaborati prescritti dalla legge o dalle "regole" ormai consolidate nella pratica urbanistica, diluita in una "analisi dello stato di fatto" esaustiva e onnicomprensiva, "scientificamente" neutra, dalla quale "deve" discendere un piano che, inevitabilmente, persegue uno "sviluppo", più o meno coniugato alla salvaguardia del territorio, alla valorizzazione dei beni ambientali e culturali, al recupero dei centri storici, al riequilibrio territoriale e così via. Le connessioni tra l'analisi e il progetto sono il più delle volte molto più labili e poco trasparenti.

Se non si può negare che le "regole" abbiano prodotto e producano effetti di razionalizzazione dell'uso del territorio ed anche una maggiore consapevolezza "politica" circa la possibilità di affrontare, attraverso il piano, questioni di fondamentale importanza per la collettività, è però vero che, nella pratica, il piano è divenuto un adempimento burocratico, una sorta di "macchina" astratta, uno strumento che "descrive" e "prefigura" una città e un territorio che spesso non hanno nulla a che fare con le città e i territori "concreti".

I contenuti, gli obiettivi e le stesse procedure di costruzione del piano sono codificati. Così le "analisi" sono finalizzate a predisporre un quadro dei vincoli, a misurare i fabbisogni, a classificare "zone omogenee", a rendere possibile una "contabilità" che dimostri il corretto dimensionamento di nuovi insediamenti, attrezzature e spazi pubblici previsti. Esse sono parte di una procedura che deve rendere il piano "accoglibile" e verificabile dagli organi di controllo ma sono spesso del tutto "indifferenti" rispetto ai suoi contenuti: spesso servono solo a dimostrare l'attendibilità di poco probabili prospettive di sviluppo e di ipotetici fabbisogni, utili a "giustificare" questa o quella zona di espansione, questo o quell'intervento di "valorizzazione".

Il carattere burocratico assunto dal piano e le forme di verifica e controllo più attente al rispetto delle procedure che alla congruità dei contenuti ha consentito l'affermarsi di altre "regole", ben presenti nella prassi della gestione, che attraverso le procedure delle "varianti" o l'infinità degli "strumenti attuativi", producono effetti concreti ben diversi dagli obiettivi enunciati dal piano, disvelandone la natura spesso ideologica.

La vicenda urbanistica di Comacchio di questi ultimi vent'anni è, a questo proposito, esemplare: all'entrata in vigore del PRG a metà degli anni '70, è seguita un'attuazione che, nel rispetto delle "regole", attraverso il sistematico ricorso allo strumento della variante e gli innumerevoli "piani" esecutivi, ha forse evitato una devastazione sistematica dell'ambiente e l'urbanizzazione pressoché completa del litorale ma non ha invertito uno sviluppo dei Lidi basato sulla speculazione edilizia, non ha arrestato il degrado e l'abbandono del centro storico, ha lasciato irrealizzate la maggior parte delle aree per attrezzature, servizi e verde, non ha avviato a soluzione il problema della casa per i residenti malgrado i milioni di metri cubi di "seconde case" realizzati, non ha avviato nessun serio intervento di valorizzazione delle risorse ambientali.

Gli obiettivi posti dalla pianificazione venti anni fa rimangono sostanzialmente inevasi e si ripresentano oggi in tutta la loro attualità. La loro realizzazione richiede certamente nuove "regole" di gestione del piano, ma queste presuppongono la massima chiarezza negli obiettivi e nelle scelte. Si è posta quindi, anche a Comacchio, l'esigenza di ripensare al modo di "fare" il piano, di individuare strumenti di analisi e criteri di intervento capaci di superare la genericità e l'astrattezza che caratterizzano l'armamentario dell'urbanistica burocratica.

TEMA

Piano Direttore
del Comune di Comacchio

Coordinamento:
Facoltà di Architettura di Ferrara,
Paolo Ceccarelli, Daniele Pini

Gruppo di lavoro:
Romeo Farinella, Gianfranco Franz,
Francesca Leder, Laura Stefani,
Leonardo Tizi

Committente:
Comune di Comacchio

Periodo di progettazione: *1994-95*



Schema preliminare di piano direttore

Obiettivi di valorizzazione delle risorse storico ambientali

A
Risorse ambientali e paesaggistiche

- Elementi del sistema idrografico di particolare interesse ambientale (valli, fiumi, canali, laghi)
- Aree boscate, dossi e dune di particolare interesse ambientale
- Aree di rinaturalizzazione e ripristino ambientale
- Aree di tutela e valorizzazione ambientale legate alla riqualificazione degli insediamenti
- Spiaggia
- Aree di valorizzazione paesaggistica del territorio rurale
- Riqualificazione e valorizzazione paesaggistica della viabilità primaria e secondaria

B
Risorse storico-culturali

- Centri storici
- Area archeologica
- Salina

C
Sistema di accessibilità

- Principali percorsi di interesse paesaggistico e ambientale esistenti e di progetto
- Principali punti di accesso per la fruizione delle risorse ambientali
- Punti di interscambio per la fruizione dei corsi e degli specchi d'acqua



Schema preliminare di piano direttore
Schema di piano

A
Struttura insediativa

- Recupero del nucleo storico finalizzato al miglioramento della struttura residenziale e direzionale
- Recupero del nucleo storico finalizzato al miglioramento della struttura residenziale
- Insediamenti di recente formazione prevalentemente residenziali
- Insediamenti di recente formazione prevalentemente residenziali, di completamento e di ristrutturazione
- Insediamenti a prevalente o totale residenza balneare
- Servizi, attrezzature e impianti di interesse collettivo
- Insediamenti produttivi, artigianali e commerciali
- Complessi alberghieri
- C — Campeggi
- S — Attrezzature e impianti per lo svago, il divertimento e il tempo libero

B
Insediamenti di progetto a destinazione prevalentemente residenziale

- Zone di espansione prevalentemente residenziale
- Servizi, attrezzature e impianti di interesse collettivo
- Aree verdi pubbliche attrezzate

C
Insediamenti e attrezzature di progetto a prevalente destinazione turistica

- Assi e nodi di riconfigurazione fisica del fronte spiaggia
- Assi e nodi di riconfigurazione morfologica e funzionale del fronte spiaggia
- Pontili e piattaforme per il miglioramento della fruizione dei tratti di costa compromessi
- Fronti urbani di ristrutturazione a prevalente destinazione commerciale, terziaria e di servizio
- Aree di ristrutturazione a prevalente destinazione ricettiva, commerciale e di servizio
- Aree a prevalente destinazione ricettiva commerciale e di servizio di nuovo impianto
- S — Aree per la localizzazione di attrezzature e impianti per lo svago, il divertimento e il tempo libero
- C — Campeggi di nuovo impianto
- Attrezzature per il diporto turistico
- Area portuale
- Darsene e approdi per il diporto fluviale e vallivo

D
Insediamenti di progetto a prevalente destinazione produttiva e commerciale

- Aree per la localizzazione di attività industriali, artigianali e commerciali di nuovo impianto

E
Sistema delle attrezzature e degli spazi pubblici di progetto

- Poli di riorganizzazione funzionale, morfologica e architettonica a carattere territoriale
  - 1 Area ex zuccherificio Eridania
  - 2 Area Bocche di porto
- Poli di riorganizzazione funzionale, morfologica e architettonica a carattere prevalentemente urbano
  - 1 Area Convento dei Cappuccini
  - 2 Area Trepponti - Canale Pallotta
  - 3 Area Convento Sant'Agostino
- Parco Urbano

F
Sistema dei valori storici e ambientali

- Elementi del sistema idrografico di particolare interesse ambientale (valli, fiumi, canali, laghi, ecc.)
- Aree destinate al ripristino di specchi d'acqua di tipo vallivo
- Zone umide, dossi, dune, pinete e aree di particolare interesse ambientale
- Aree di rinaturalizzazione ambientale e per il ripristino del cordone dunoso
- Spiaggia
- Aree di tutela e di valorizzazione paesaggistica del territorio rurale
- Riqualificazione e valorizzazione paesaggistica della viabilità primaria e secondaria
- Percorsi protetti ciclabili e pedonali
- Area da tutelare per la salvaguardia della percezione del paesaggio
- Zone sottoposte al vincolo archeologico

G
Sistema della mobilità

- Assi stradali di interesse nazionale e regionale esistente
- Assi stradali di interesse nazionale e regionale di progetto
- Rete di connessione urbana
- Rete di connessione urbana di progetto
- Rete di connessione locale
- Nodi per la riorganizzazione del sistema della mobilità e per l'attestamento del traffico

La lettura del contesto: "segni" e "sedimenti"

Questa esigenza, negli ultimi anni, ha portato molti urbanisti a privilegiare una lettura del contesto attenta soprattutto alle strutture morfologiche e alle loro trasformazioni storiche. I manufatti e gli oggetti che compongono la città e il territorio e ne definiscono l'identità percepibile diventano "segni" che acquistano senso e significato proprio attraverso il progetto o il piano urbanistico.

Nel caso di Comacchio, la rilevanza delle problematiche della salvaguardia, l'estrema ricchezza dei paesaggi e degli insediamenti storici, la stessa rilevanza che questi assumono nelle prospettive di riconversione del turismo, attribuiscono alla "lettura" delle configurazioni fisiche un ruolo di primo piano ed aprono, al tempo stesso, una serie di interrogativi.

L'analisi morfologica tende infatti a leggere il contesto secondo categorie che pongono in evidenza, tanto negli ambienti "naturali" quanto nelle aree urbanizzate, nelle trame del paesaggio o nei tessuti urbani, gli elementi di continuità e le "fratture", gli elementi "emergenti" e quelli di "sfondo", i rapporti di prossimità e quelli di distacco; quando essa si raccorda ad un'analisi degli usi e delle attività, si mettono in luce i fenomeni di intensità o complessità funzionale e quelli di abbandono, attribuendo normalmente al primo termine di queste antinomie una connotazione "positiva" e al secondo una connotazione generalmente "negativa". L'analisi delle trasformazioni storiche rivela poi come alcune configurazioni, e spesso intere strutture morfologiche, siano delle "permanenze" di lunga durata, degne di assumere un ruolo di "invarianti" su cui imperniare il progetto.

Questa lettura ci restituisce spesso efficacemente l'immagine di un territorio costellato di "frammenti", di insediamenti e paesaggi che si sovrappongono o si accostano a "residui" di preesistenti sistemi naturali o insediativi. Tuttavia questi "frammenti" e "residui" ci appaiono talvolta isolati e scollegati, parti di realtà diverse che riflettono ciascuna proprie specifiche logiche organizzative e configurative. Ci accorgiamo così, ad esempio, che continuità e prossimità, non significano necessariamente intensità di rapporti sociali; che "costruito" ed "emergenza" non significano necessariamente intensità di usi, e così via.

Per altro verso, il territorio ci appare come una sedimentazione di "strati" successivi contrassegnata dai "segni" di epoche diverse tra i quali si tende a privilegiare quelli di più lunga durata. Ma la durata dei "segni" non è necessariamente legata alla loro "consistenza" fisica e, spesso, neppure alla loro qualità: permangono magari tracciati e allineamenti con una spazialità molto esile, mentre scompaiono o si trasformano radicalmente gli edifici, gli spazi e i contesti ambientali che hanno generato la stessa struttura morfologica; soprattutto, la durata dei "segni" non è necessariamente legata ad una permanenza di ruoli e di significati.

Nel territorio di Comacchio tutto ciò emerge con chiarezza nel dualismo tra il centro storico lagunare e gli insediamenti costieri, nel contrasto tra l'apparente immobilità delle strutture agrarie dell'entroterra e i processi di urbanizzazione diffusa lungo la Romea, nella diversificazione dei ruoli territoriali e delle funzioni dei diversi insediamenti — un centro di eccezionale valore storico e ambientale ma degradato e con vaste sacche di abbandono, una urbanizzazione costiera di bassissima qualità urbana ma motore di un'economia turistica di rilevanza nazionale. Solo per citare alcuni esempi, a Comacchio la trama dei canali che ancora caratterizza il tessuto urbano della città storica permette di leggere un sistema di relazioni con il territorio ben più articolato di quello attuale, ma questo territorio, con le bonifiche che hanno trasformato il centro lagunare in una città di terraferma, è mutato completamente nelle sue configurazioni e nelle sue funzioni; nelle irregolarità delle trame del paesaggio agrario o della rete stradale, tanto nel territorio non urbanizzato quanto nei tessuti urbani della fascia costiera, si leggono i "residui" di sistemi dunari o vallivi che costituivano un unico ambiente oggi in parte cancellato dai Lidi e dalle bonifiche; e così via.

Quali significati assumono allora i "frammenti" e i "residui" che identifichiamo nel territorio? Se compito del piano è anche quello di conferire un nuovo significato ai segni che compongono il territorio, qual'è il contesto che li rende significanti? È possibile, in un contesto completamente trasformato ritrovare un significato più generale per il sistema dei canali di Comacchio? O per i relitti dunari della costa? O ancora, per i frammenti dell'antico sistema vallivo che ancora permangono? Sono questi, alcuni dei temi di salvaguardia del territorio con i quali il piano deve confrontarsi, anche per le prescrizioni del Piano Paesistico, che non possono essere affidati ad una semplice politica di vincolo. Un piano che li ponga al centro dell'attenzione deve identificare per questi "frammenti" o "residui" un nuovo ruolo, possibilmente nuove funzioni, un significato diverso da quello di semplice "testimonianza".

In questo senso non risultano di grande aiuto, il ricorso alla "zonizzazione" prescritta dalla legge, ma neppure le categorie di "centro" e "periferia", o anche di "città" e "campagna" che spesso riappaiono, con nuovi intenti e definizioni "ambientaliste", negli enunciati di molti piani. A Comacchio, ad esempio, non si possono certo considerare "periferiche" le nuove urbanizzazioni dei Lidi o lungo la Romea che hanno radicalmente mutato il sistema funzionale e relazionale del territorio; non si possono certo considerare "centrali" vaste aree del centro storico che sono state devitalizzate dalle nuove urbanizzazioni o che sono sempre più caratterizzate da "vuoti" funzionali; allo stesso modo è difficile considerare "rurale" il paesaggio della campagna che permane nelle maglie delle nuove urbanizzazioni lungo la fascia costiera.

Riconnettere e ricucire?

Le "risposte" nel piano alle questioni poste dall'analisi sono certamente implicite nelle "chiavi di lettura" utilizzate. È ormai abituale leggere negli enunciati dei piani la volontà di *riconnettere* le parti che appaiono separate, di *ricucire* quelle che vengono percepite come lacerazioni, di ricomporre in un unico disegno coerente oggetti e presenze che spesso sono antagonisti. Se le "fratture" e le discontinuità sono lette come disvalore, è certamente questa la condizione che consente di ricreare un "giusto" rapporto tra emergenza e sfondo, tra "vuoto" e "pieno", tra "costruito" e "naturale"; di ritrovare un equilibrio che renda nuovamente leggibile la "città" e la "campagna", restituendo al "centro" il suo ruolo di dominanza e riqualificando la periferia. Ma una analisi storica seria ci può fare anche capire che i frammenti da "riconnettere" sono nati per essere "separati", che le discontinuità o le lacerazioni da "ricucire" sono gli spazi attraverso i quali si esplicano nuove funzioni e nuovi sistemi di relazioni, che le "permanenze" sono spesso tali non per la "forza" dei loro segni ma semplicemente perché più adattabili a cambiamenti di ruoli e di significati.

È evidente però che, in un territorio come quello di Comacchio, l'identità non può essere ritrovata in una "riconnessione" tra le diverse parti che ricrei la continuità interrotta tra il centro lagunare e le valli scomparse, né si può immaginare una sistematica ricostituzione dei sistemi vallivi e dunari per ricucire tra loro i "frammenti" dispersi: ciò significherebbe negare qualsiasi ruolo futuro ai Lidi o al territorio agricolo, avanzare una petizione di principio del tutto ideologica, che rischierebbe magari di fornire una copertura ad altre operazioni speculative.

Va riconosciuta invece la storicità e l'attualità delle fratture e delle discontinuità esistenti, l'identità che si misura con le differenze tra i singoli insediamenti e tra le diverse parti del territorio, discontinuità e differenze che rendono possibili ruoli e funzioni tra loro complementari; i Lidi, le valli, il centro storico, Spina, le grandi bonifiche formano un territorio che può essere letto come palinsesto di strutture e trasformazioni che non si sono annullate a vicenda, che hanno mantenuto ciascuna, almeno in parte, una loro identità. Proprio queste differenze e discontinuità possono rappresentare, per questo territorio, una risorsa da valorizzare.

Nel "disegno" del piano assumono particolare rilievo, allora, i rapporti che i singoli "frammenti", urbani e ambientali, possono sviluppare tra loro: certo anche le connessioni di tipo fisico e funzionale, ma soprattutto i "margini", i bordi, le conterminazioni. In questo senso, i vincoli del Piano paesistico, sono stati assunti come indicazione di ambiti, di tipo naturalistico o paesaggistico, da tutelare e valorizzare nelle loro peculiarità o come delimitazione di tessuti da riordinare e riqualificare proprio attraverso il contatto con questi. Sono stati posti perciò, nel Piano direttore, gli obiettivi prioritari di ridefinire i "margini" degli insediamenti, delimitando rigorosamente le possibilità di crescita attorno al capoluogo, a Porto Garibaldi e lungo la Romea e di puntare sulla riqualificazione dei "fronti-spiaggia" e dei "retri" lungo la fascia costiera dei Lidi.

Gli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione ambientale e quelli di riordino e riqualificazione degli insediamenti si accostano e si compenetrano non tanto attraverso la "rete" delle infrastrutture quanto lungo i margini e le conterminazioni che devono preservare o rendere esplicite, anche morfologicamente, le identità dei singoli luoghi e delle diverse parti.

Tuttavia i significati dei segni che possiamo leggere nelle configurazioni fisiche sono ben più complessi di quelli rilevabili unicamente dai caratteri morfologici del territorio, anche se visti nella loro evoluzione storica. Agli strati "visibili" si sovrappongono altri strati, non visibili, che concorrono ad attribuire senso e significato alle configurazioni fisiche. Sono gli "strati" costituiti dalle regole che ne definiscono l'appartenenza a questo o quel contesto culturale, dagli usi e dalle attività che si svolgono sul territorio senza necessariamente tradursi in configurazioni fisiche, dalle aspettative o, viceversa, dai vincoli che condizionano i comportamenti dei diversi operatori. Le stesse previsioni non attuate dei piani urbanistici costituiscono uno "strato" di grande spessore e rigidità, soprattutto laddove hanno prodotto posizioni di attesa che assicureranno rendite elevate o consentono, più semplicemente, un più facile accesso al credito.

E qui si aprono nuove questioni e nuovi interrogativi che nascono proprio dai limiti intrinseci di un'analisi morfologica, la cui utilità può essere misurata solo dalla capacità di aprire altri campi di investigazione. A Comacchio, infatti, questi significati sono estremamente ricchi e sedimentati e sono divenuti via via prevalenti nella "lettura" del Piano direttore: essa è diventata ricognizione sulle potenzialità e sulle risorse, individuazione delle questioni emergenti (soprattutto quelle legate al problema della casa) e delle opportunità offerte dal sistema ambientale e dal centro storico, definizione delle problematiche che attribuiscono ai diversi sistemi ambientali e agli insediamenti un ruolo specifico nel territorio. Tutto ciò è stato letto non solo attraverso le strutture morfologiche ma anche nelle specifiche funzioni, soprattutto quelle legate al turismo, e nel sistema di attese legate alle previsioni del piano in vigore. Questa lettura è proceduta su piani paralleli e investigando nelle direzioni che via via apparivano come prioritarie: si è così avviato un processo in divenire che si preciserà via via attraverso le successive fasi di elaborazione del piano che non procede più secondo la sequenza lineare "analisi dello stato di fatto" — "progetto", ma segue strade più complesse, dagli esiti non sempre scontati, comportando precise assunzioni di responsabilità da parte dei progettisti e degli amministratori.

L'urbanistica comacchiese: da Caporetto a Vittorio Veneto

Adriano Lazzari

La realizzazione-costruzione di una città possibile ed il tema delle scelte che sono state operate e che costituiscono la storia della città come storia di un delta, biforcazione delle scelte possibili tra le infinite occasioni, diventa argomento centrale per discutere sulle opportunità e della loro consapevolezza nelle decisioni che vengono prese ogni giorno dagli amministratori, da tutti coloro cui è stato demandato il compito di "optare" per una soluzione tra le altre, determinando così la concretezza delle scelte, ovvero la trasformazione o la modificazione territoriale.

Il nuovo Piano Regolatore di Comacchio permette sicuramente una possibile scelta per una città possibile in un contesto territoriale quale il delta del Po.

The realization/construction of a possible town and of the choices made, that portray the story of the city as if it was a sort of route touching all possible choices among the countless possibilities, is focal topic for city administrators and decision-makers, who must always evaluate the feasibility and awareness of their choices, thus adding to the "concreteness" of their decisions, usually concerning territorial transformation or alteration.

The new town-plan of Comacchio certainly allows a feasible choice for a feasible town in the territory of the River Po delta.

Il Delta del fiume Po può essere letto anche come la metafora della storia, ovvero delle occasioni che si offrono agli uomini di scegliere e di essere, aldilà della loro consapevolezza, protagonisti del proprio destino.

Le biforcazioni del grande fiume, il suo antico divagare, il suo scomporsi e ricomporsi, avvicinandosi ora ad un luogo, ad una città, ora allontanandosi, creando di volta in volta fortuna o abbandono, tutto questo può essere visto anche come la materializzazione della consapevolezza della storia. Nella "Storia di Venezia", F.C. Lane scrive che Comacchio nel medioevo rischiava di diventare l'erede di Ravenna, sia per posizione che per scelte politiche, favorita dai governanti e all'interno dei domini Longobardi e Carolingi, ma "*nell'866 i veneziani la presero d'assalto e la misero a sacco; da quel momento ebbero il controllo delle foci dei fiumi che penetravano nell'Italia settentrionale. Se fosse stata Comacchio a sconfiggere i Veneziani, e a stabilire il proprio controllo sulle foci del Po e dell'Adige, avrebbe potuto diventare essa invece di Venezia la Regina dell'Adriatico, e oggi Venezia sarebbe forse un paesetto di poco conto in una laguna stagnante, morta come la laguna di Comacchio, famosa soltanto per le sue anguille*".

"*Se fosse stata*": è l'esempio dell'esistenza di una biforcazione nello spazio-tempo. Di un luogo possibile oggetto privilegiato di speculazioni intellettuali. Altre biforcazioni, molto meno influenti per i secoli futuri più vicine a noi ed alle responsabilità a cui siamo stati chiamati ci impongono di scegliere un tracciato rispetto ad un altro, così come altri hanno scelto di optare per un certo modello di sviluppo rispetto ad un altro. Così è stato per la bonifica di gran parte delle valli, così è stato per lo sviluppo edilizio della costa e la sua "fondazione" da parte degli immobiliaristi dei lidi. Così sta per diventare realtà, ovvero storia, la mancata ricucitura di un territorio come quello del delta, diviso da campanili, province e regioni. Molti tra i lettori di questa rivista conoscono il dibattito in corso sull'urbanistica nel nostro Paese, un'ulteriore storia di scelte che noi riteniamo sbagliate e di occasioni mancate, ovvero una continuità storica nel non colpire la rendita, mantenendo attive le contraddizioni insite nello sviluppo del paese senza risolverle attraverso la pianificazione territoriale ed urbana. Eppure sin dagli albori della disciplina urbanistica questa si è posta come protagonista dello sviluppo funzionale alla riorganizzazione produttiva della città e del territorio, nel momento in cui tende ad alterarsi l'equilibrio dei rapporti economici. Se fosse stata presa una decisione diversa oggi avremo una legge urbanistica che effettivamente, ponendosi dal punto di vista dell'interesse generale, riuscirebbe a comporre i conflitti tra i vari soggetti individuali dello sviluppo, coordinando efficacemente gli interventi pubblici e privati, dando anche certezza al mercato edilizio, ricucendo gli squilibri e le disfunzioni del sistema.

Il Piano Direttore come tracciato per una possibile scelta per una città possibile

Il Piano Direttore che abbiamo presentato ufficialmente alla cittadinanza è il frutto di un attento e lungo lavoro che ha visto coinvolti non solo gli incaricati del metaprogetto, ma anche studenti e ricercatori della Facoltà di Architettura dell'Università di Ferrara. Sono stati analizzati tutti gli studi ed i piani che si sono elaborati negli ultimi venti anni su Comacchio: una mole di lavoro notevole.

Dal Piano Regolatore Generale del 1975 sono passati esattamente vent'anni ed in questo lungo lasso di tempo mol-



Comacchio:
i Trepponti all'inizio del secolo.



La zona dei Trepponti con lo squero negli anni '30.



te cose sono cambiate, ma molto di più è cambiata Comacchio, sia urbanisticamente che socialmente. Un Piano di vent'anni che ha subito pochissime trasformazioni strutturali, molte varianti parziali, pochissimi aggiornamenti normativi. Nel 1975 si presentava come un discreto Piano, simile a tanti altri di quegli anni, con un occhio all'urbanistica riformista e con un altro alla definizione di una città balneare permanente, cercando di impedire una omologazione della costa attraverso un *continuum* di latero-cemento. Un piano che non è stato né buono né cattivo, forse troppo "gestito" e poco aggiornato: si è visto superare da una legge regionale che oggi è di nuovo in fase di profondissima revisione, dai Piani Territoriali di salvaguardia ambientale nonché dalla legge istitutiva del Parco del Delta (richiamando l'attenzione della Regione al rispetto dei vincoli del Piano paesistico regionale).

Attualmente le difficoltà nascono anche dal nuovo quadro legislativo, in perenne mutazione, e dai tentativi di sburocratizzazione specialmente dell'*iter* concessionario. Un Piano travolto da due condoni edilizi, di cui l'ultimo oserei definirlo uno scandalo sia urbanistico che etico, che penso non abbia paragoni nell'Europa transalpina: il nostro vecchio Piano del 1975 ha subito anche questo, metabolizzando una massa di volumi abusivi che proprio nella peculiarità della città morta della costa hanno trovato gli operatori immobiliari e le miriadi di piccoli proprietari come dinamici agenti modificatori, insofferenti del rispetto delle leggi e dei regolamenti.

In un momento di profonda crisi di modelli sociali, anche l'urbanistica ne risente, dimostrando la sua carenza nella gestione dei fenomeni della trasformazione, cercando certezze nella riproposizione del sistema vincolistico e nella zonizzazione. In una situazione di profonda modificazione anche del sistema economico mondiale, emerge con grande evidenza la necessità di mantenere e favorire una dinamicità della trasformazione, con particolare attenzione verso gli operatori che creano nuova ricchezza sul territorio, ostacolando quella logica che individua con la rendita fondiaria quel rastrellamento di plusvalore creato dalle nuove destinazioni d'uso, senza vederlo reinvestito in quei comparti e settori trainanti dell'economia del territorio.

Un Piano Regolatore Generale dovrebbe riuscire ad incidere su questi determinanti fenomeni economici, ma a causa del quadro legislativo del nostro paese, profondamente e volutamente arretrato rispetto ai paesi europei, il controllo della rendita e dell'uso del suolo non è ancora raggiunto. Restano dunque i vincoli ambientali per la salvaguardia del nostro territorio così unico e così affascinante, vincoli che da soli e non supportati da politiche di orientamento e di sostegno, si trasformerebbero per i cittadini in una condizione meramente coercitiva, se questi non fossero accompagnati da una concreta progettualità, da un disegno che guardi in avanti verso il prossimo difficile decennio. In sintesi, quello che la Facoltà di Architettura ci ha presentato è la premessa per un Piano che tenta di tradurre in forme ed in regole nuove fenomeni, tendenze e bisogni di una società in veloce mutazione con scelte corrette proprio per le potenzialità che il territorio di Comacchio è in grado di esprimere anche a scala territoriale.



Il porto canale di Magnavacca (l'attuale Portogaribaldi) agli inizi del 1900



Il porto canale negli anni '50



Il progetto: Comacchio Città del Delta

Preliminarmente si è proceduto ad una attenta verifica della struttura territoriale, delle cosiddette vocazioni e delle contraddizioni insite nello sviluppo dell'ossatura edilizio-balneare: un lavoro lungo ed attento che ha visto coinvolti la facoltà di Architettura di Ferrara e gli uffici comunali.

Ne è scaturita una conferma di quanto da tempo questa Amministrazione e la maggioranza politica che la sostiene (1) andava affermando: *il sistema urbano di Comacchio è definibile come la "città del Delta"*.

In effetti il territorio di Comacchio è un centro ordinatore di valenza superiore, con una forte attrazione nei confronti dei territori limitrofi e con un "riverbero" provinciale di notevole intensità (vedi note allegate). Diventa centrale risolvere o comunque dare delle soluzioni ravvicinate nel tempo alla viabilità sia a scala locale che alle diverse scale regionale e nazionale.

Il Piano Direttore su questo aspetto è fortemente permeato da un concreto realismo programmatorio, legandosi alle scelte più certe del medio periodo: *le varianti alla SS. Romea diventano in questo Piano un'occasione per riorganizzare gli insediamenti lungo la Statale e diversificarne i flussi di traffico*.

Questo schema si organizza in un sistema che concilia l'obiettivo del superamento del nodo viario del portocanale di Portogaribaldi, con la qualificazione della mobilità all'interno del triangolo Comacchio-S. Giuseppe-Portogaribaldi. Inoltre viene ribadita la presenza della linea ferroviaria, attraverso il suo naturale prolungamento da stellato. Questa dovrebbe ritornare ad essere una infrastruttura snella e veloce sul modello della "Metropolitana di superficie" così ben sperimentata in altri paesi. Il superamento, o almeno la soluzione parziale del nodo "viabilità", è da collegarsi direttamente alla forte vocazione turistica della costa e del centro antico di Comacchio.

Proprio in relazione al turismo il Piano prevede una particolare attenzione sul superamento del modello attuale per un

nuovo tipo più dinamico che consenta adeguamenti strutturali alla continua mutazione dell'offerta. Questa è basata sulla riorganizzazione urbana e territoriale che deve mettere la salvaguardia ambientale al centro dell'impegno programmatico della trasformazione del territorio.

La previsione del blocco della costruzione di seconde case pone l'esigenza di realizzare un forte intervento nei servizi sia per l' esistente che per l'offerta complessiva della costa: dal segmento del tempo libero, alle strutture ricettive ed alberghiere, sino alla riorganizzazione di interi isolati costruiti in modo affrettato, tipici dell'edilizia speculativo-balneare, ormai obsoleti e con la necessità di subire interventi radicali di riqualificazione, ma anche la necessità della riqualificazione di grandi infrastrutture e attrezzature quali l'ospedale ed i servizi amministrativi territoriali a scala infraprovinciale e sovracomunale.

Un Piano preliminare che sottende ad un Piano Regolatore che per essere attuato presuppone una nuova imprenditorialità da parte degli operatori economici, non più legata al solo processo edilizio ed ai meccanismi di rendita fondiaria, *ma diretta e sviluppata dal comparto turistico, dalle sue esigenze e dai programmi che da questo dovranno scaturire*; il che significa tutt'altra cosa rispetto alle logiche economiche del settore dell'edilizia. Sarà pertanto necessario favorire una nuova imprenditoria con diversa cultura, più dinamica e con vaste ottiche territoriali. Questo significa un ruolo più attivo per l'intero territorio di Comacchio rispetto alla provincia, con un diverso peso ed una maggiore centralità anche economica, e con l'esigenza di un forte sostegno al processo di riorganizzazione della costa da parte delle politiche finanziarie e programmatorie della Provincia e della Regione.

Comacchio Città del Delta, oseremmo dire anche suo malgrado, è oggi una forte ed incontestabile realtà territoriale, un fatto compiuto che ha bisogno di essere organizzato e reso esplicito. La grande attenzione del Piano Direttore riesce ad enucleare tutta la sua potenzialità ed il grande peso che deve assumere nella politica territoriale infraregionale: dal Parco del Delta, al Parco Archeologico di Spina, alla stessa Comacchio come *unicum* urbano nel panorama internazionale delle città lagunari, sino alla riorganizzazione in sistema della edificazione lungo la costa, senza dimenticare il porto che nel Piano dovrà avere un nuovo sviluppo ed un ruolo di cerniera tra il mare e l'entroterra.

La salvaguardia e la valorizzazione di tutti questi aspetti non mette certo in secondo piano altre questioni, *come il problema della casa e dell'abitare nel territorio del delta*. La previsione di areee per l'edilizia residenziale che saranno ubicate in modo equilibrato sia a Comacchio, Portogaribaldi, San Giuseppe, Volania che a Vaccolino. Mentre modeste quote di residenza, anche di edilizia residenziale pubblica, possono prevedersi nel Lido degli Estensi: il lido che in futuro potrà aspirare ad uno specifico ruolo urbano.

Come è noto, dalle indagini effettuate dall'Ufficio Casa del comune, la tensione abitativa risulta in percentuale la più alta della provincia di Ferrara ed una delle maggiori dell'Emilia Romagna. Solo nel 1995 erano esecutivi oltre 180 sfratti con una "capacità di risposta" del Comune limitatissima. Tale "questione" meriterà un particolare approfondimento ed interesse nel nuovo Piano Regolatore, anche alla luce di una diversificazione del mercato della casa che vede il segmento dell'affitto particolarmente penalizzato. Si tratterà di individuare forme e modelli, oggi in via di sperimentazione, che vedano coinvolti tutti gli operatori del processo edilizio assieme all'ente pubblico ed allo IACP, per rimettere in moto un segmento che deve dare risposte anche a famiglie con fasce di reddito medio che per la congiuntura attuale non possono accedere né alla proprietà della casa né rientrare nelle categorie ERP. Quella categoria di cittadini che per la particolarità del mercato del nostro territorio, pur avendo la possibilità di pagare affitti medi in relazione alle piccole città della nostra regione, si trovano di fatto a non avere nessuna offerta che non sia di alloggi inadeguati o a prezzi "drogati" dall'economia turistica del comune. *Un progetto casa che oltre ad essere un piano delle aree deve altresì concretizzarsi in uno strumento di gestione con norme attuative che vedano coinvolti gli operatori privati, lo IACP e le cooperative di abitazione per la realizzazione e la gestione di immobili in affitto.*

Ma anche i comparti industriale ed agricolo dovranno ritrovare un nuovo ruolo. Specialmente le aree industriali-artigianali dovranno avere più funzioni nell'ottica di rimettere continuamente in gioco aree e strutture e mantenere attivo il circuito delle opportunità.

Dopo il dibattito sulle proposte del Piano Direttore che abbiamo sviluppato con la popolazione e tutte le categorie interessate, attiveremo la progettazione esecutiva del Piano Regolatore: gli incaricati ci aiuteranno a realizzare un vero e proprio Ufficio di Piano all'interno del settore Urbanistica del Comune che provvederà, con gli stessi e l'Università, a realizzare quello strumento che dovrà regolare tutta l'attività di trasformazione e di salvaguardia e valorizzazione del nostro territorio nei prossimi dieci anni.

Note

1 Polo progressista e partiti del centro/sinistra (PDS, SI; AD, Lista Civica Locale, Cattolici Democratici etc)

Breve nota di sintesi sui parametri economici. Dati Istat rielaborati Ervet 1/1995

Analisi del reddito. Profondo rimane il divario tra l'Appennino e la pianura eccezion fatta per il basso ferrarese con valori al pari di molti comuni montani. 2ª fascia 15—17 milioni.
Tasso di attività. 3° fascia tra il 45 e il 50%
Tasso di attrazione occupazionale (esprime la capacità di un territorio di attrarre forza lavoro dalle aree limitrofe). 3° fascia con capacità attrattiva tra 80 e il 95% (90. 59%) da individuarsi nel comparto del turismo (nella provincia di Ferrara i comuni con una simile capacità attrattiva sono: Comacchio, Ferrara, Copparo, Cento, Goro)
Tasso d'imprenditorialità. N° di unità locali operative per 1000 abitanti. 4° fascia e 3° fascia relativamente ai servizi pari al 55, 10, maggiore a Ferrara e Ravenna seconda in provincia al Comune di Cento e Goro. Mentre risulta molto scarso il tasso di imprenditorialità industriale 21.81%

Comune di Comacchio
Popolazione (1991) 21.179 ab
Reddito 1990. 16,1 M/A (8° su 26 comuni nella Provincia di Ferrara, terzultima raffrontata ai comuni della Provincia di Ravenna)
Aree per attività artigianali e industriale n. 4 per un totale di 91,4 ha con un rapporto del quoziente di suolo ad uso produttivo pari allo 0,32% (media prov. 0,44%), inoltre la media del n. delle aree produttive è pari a 3,5 per comune.

Comacchio, città e paesaggio: storia di una evoluzione, ipotesi di recupero

Laura Stefani

Il presente contributo riguarda la trasformazione del centro storico di Comacchio da isola a parte di un territorio più ampio, focalizzando l'attenzione sulle modificazioni che hanno completamente stravolto il rapporto tra città e paesaggio delle valli.

Tale evoluzione induce ad alcune riflessioni relative al recupero del rapporto tra sistema insediativo e ambiente naturale e ad un nuovo ruolo di centralità che Comacchio deve riconquistare.

The essay deals with the transformation of the historical center of Comacchio, from individual island to part of a wider territory. The focus is on the changes that completely upturned the relationship between town and valley landscape.

This development causes reflections concerning the recovery of an interaction between settlements and natural environment, and a new central role for Comacchio.





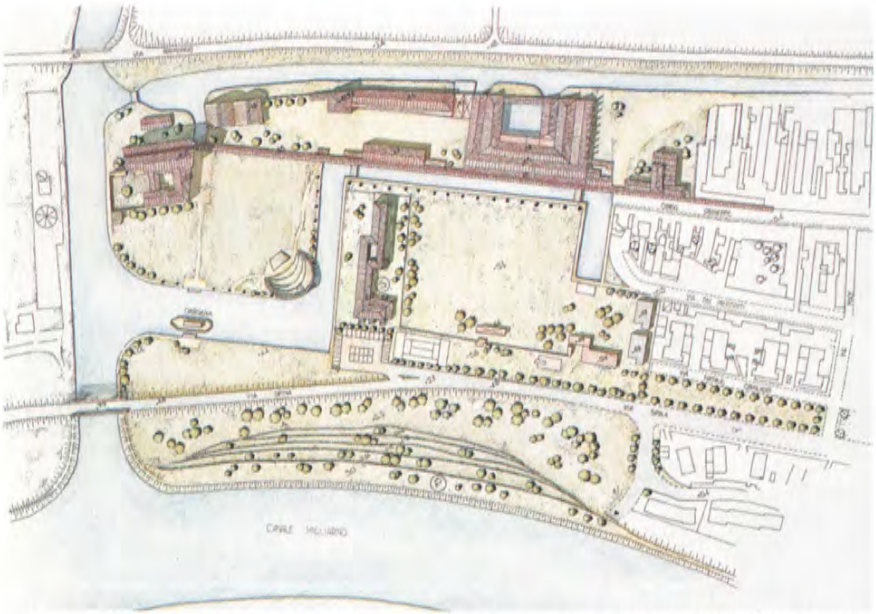
La storia dell'evoluzione di Comacchio è un racconto complesso, strutturato in profonde modificazioni storiche che riguardano sia trasformazioni naturali, sia trasformazioni di carattere antropico.

Se si individua come campo di osservazione un ambito che comprenda il centro storico ed il paesaggio circostante si può notare come le modificazioni avvenute, più che mutare i connotati specifici dell'insediamento storico siano intervenute sul sistema naturale, stratificando nel territorio una serie di immagini estremamente diversificate tra loro. La rappresentazione topografica di quest'area ci descrive, infatti, un paesaggio costituito, in alcune parti, da elementi semplici ed emergenti quali le Valli, il centro storico e le saline, in altre, da componenti più complesse quali quelle del paesaggio agricolo; in quest'ultimo caso, queste aree che occupano una vasta estensione di territorio sono caratterizzate dalla maglia regolare dei canali irrigui e delle colture, geometria nella quale, oltre ai segni dei canali e degli argini, che un tempo congiungevano le Valli, si sono sovrapposte le tracce dei collegamenti viari di diverso tipo.

Ad una scala minore, se si osservano con maggiore attenzione le testimonianze storiche che si sono consolidate nel territorio di Comacchio, è chiaramente leggibile la stretta relazione che si è stabilita nel tempo tra la situazione ambientale delle Valli e lo strutturarsi di chiare e precise regole insediative. Ciò appare soprattutto in una delle parti di più antica formazione, il centro storico, che, benché di fondazione quasi certamente tardoromana, ha una struttura







Comacchio,
progetto dell'area dei Cappuccini
A lato, planimetria del progetto
In basso, stato di fatto e di progetto visti dal corso Mazzini
Nella pagina a fianco in basso, stato di fatto e di progetto visti dalla darsena

Progetto di Anna Bergamini, Elena Lazzari, M. Francesca Lorenzetto, M. Pia Sala, Daniela Mascellani, Wainer Zannoni
Foto Marcello Bosi

Nella pagina a fianco in alto, vedute aeree di Comacchio
Foto Francesca Pozzi

urbana che risale alla ricostruzione seicentesca seguita alla distruzione del 1509 ad opera delle milizie veneziane.

Nel centro storico di Comacchio il forte legame esistente tra l'insediamento e la condizione naturale è facilmente leggibile, sia nella forma urbana, la cui configurazione allungata deriva dall'avere seguito l'andamento dunoso del sistema ambientale, sia nell'organizzazione del sistema insediativo. Quest'ultimo è prevalentemente costituito da edifici e percorsi che si attestano "a pettine" lungo l'asse principale definendo sullo spazio pubblico del "corso" un'edilizia compatta e costruendo sui retri una serie di corti interne, in origine a contatto con l'acqua.

Rispetto allo spazio continuo del "corso" i principali monumenti e luoghi eccezionali sono collocati in punti nodali quali il crocevia con un canale ora interrato e alle due estremità. Il rapporto tra i monumenti e l'edilizia minore è assicurato dalla continuità di un sistema di spazi aperti guidato dalla presenza dell'acqua e dai "materiali urbani" ad essa legati: canali, ponti, "fondamenta".

Comacchio: alcune trasformazioni del territorio

L'immagine che il centro storico ci restituisce è quella di un paesaggio strutturato secondo modalità differenti dove le relazioni tra i modi di vita, l'organizzazione dello spazio e il loro rapporto con il territorio circostante hanno articolato, nella prima fase di sviluppo della città, una forma insediativa coerente con gli usi e l'ambiente naturale.

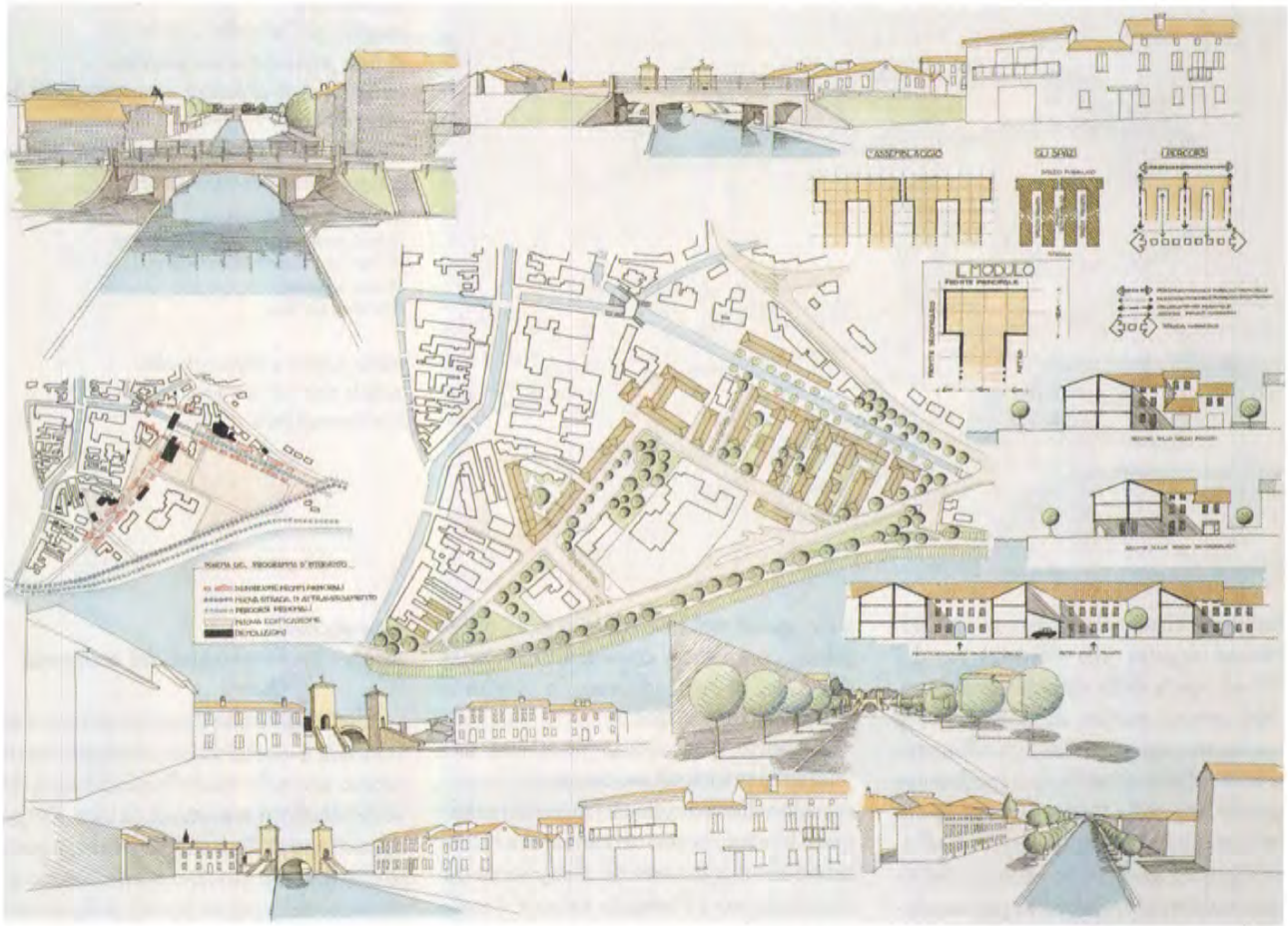
Per questo motivo, nel tracciare la storia dell'evoluzione di Comacchio,





Comacchio, progetto di ristrutturazione dell'area dei Trepponti.

Progetto di Marcello Bosi, Alberto Luci, Francesca Pozzi, Adolfo Randi.
Facoltà di Architettura di Ferrara
Corso di Urbanistica 2, 1994/95



non è possibile slegare le trasformazioni naturali da quelle dovute all'intervento e all'opera dell'uomo.

L'evoluzione ambientale di questa parte di territorio è varia e complessa essendo le Valli di Comacchio il residuo delle lagune salmastri originatesi in coincidenza degli antichi Delta del Po: la loro forma e dimensione si definisce attraverso il lento ma progressivo spostamento della linea di costa dell'Adriatico verso levante e la divagazione del Po verso nord che determina l'immissione dell'acqua marina nei terreni depressi a causa dell'assenza di nuove sedimentazioni alluvionali.

Le attuali Valli residue sono, quindi, un fenomeno geologico relativamente recente (databile all'alto Medio Evo) e occupavano, fino a meno di un secolo fa, un'area compresa tra la Foce del Reno (un tempo Po di Primaro) e il Po di Volano. È in questo ambiente naturale che nasce e si sviluppa la città di Comacchio, collocata in posizione strategica rispetto alla produzione e commercializzazione del sale e legata al territorio circostante unicamente da vie d'acqua.

Questa sua caratteristica di isola "sprofondata" nelle Valli, rimane immutata fino alla fine del settecento, periodo durante il quale i viaggiatori descrivono Comacchio, per i problemi legati alle pessime condizioni igieniche e di degrado, a cui si associano proposte di bonifica (1), e per alcune trasformazioni avvenute nel XVII e XVIII secolo.

Durante il seicento, sotto il dominio della Chiesa e in coincidenza con un nuovo fervore edilizio, caratterizzato dall'operato di Luca Danesi, le modificazioni sono legate ai "grandi" progetti di ridefinizione del ruolo di Comacchio nel sistema territoriale e coincidono con la ristrutturazione del porto di Magnavacca, ora Porto Garibaldi e lo scavo del canale Pallotta, collegamento tra il mare, Comacchio e il territorio circostante.

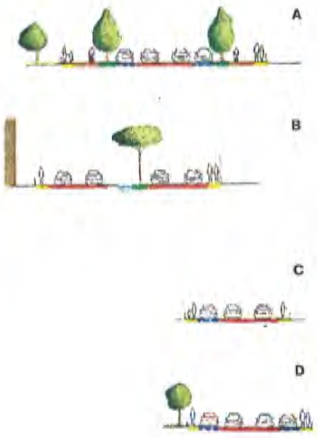
Durante il settecento, sotto il dominio austriaco, dopo il lungo periodo di crisi che segue la chiusura delle saline comacchiesi, il centro storico subisce una serie di interventi in contrasto con le caratteristiche peculiari della città: il perimetro esterno viene fortificato e sui resti del convento di S. Agostino viene costruita una fortezza ora demolita.

Le trasformazioni che però maggiormente incidono su alcune parti del centro storico di Comacchio sono quelle relative ai grandi progetti di sistemazione viaria e legate alla conversione d'uso delle Valli.

Con la realizzazione del collegamento viario Ferrara-Ostellato ha inizio quel processo che porterà alla trasformazione del centro storico di Comacchio da isola a parte integrante di un territorio

Progetto di riqualificazione dell'area di espansione ad est di Comacchio. Pianta e assonometria dell'intervento

Progetto di Marcello Bosi, Alberto Luci, Francesca Pozzi, Adolfo Randi.
Facoltà di Architettura di Ferrara. Corso di Urbanistica 2, 1994-95





Sezioni stradali

A sezione sull'asse centrale
B sezione sul limite superiore alla residenza
C strada a doppio senso con parcheggio su un lato
D strada a doppio senso con parcheggio su entrambi i lati

più ampio. Ciò avviene attraverso l'imbonimento di quasi due terzi delle Valli comacchiesi conclusosi nel 1965 con la bonifica della Valle del Mezzano.

Conclusioni per un recupero

L'attuale paesaggio agricolo, con i nuovi tracciati viari e la nuova edificazione, ben rappresenta l'immagine di una territorio fortemente antropizzato all'interno del quale si riscontrano problematiche legate alle prospettive del suo utilizzo (da mettere in relazione con le recenti trasformazioni sociali ed economiche), ma anche, per altri versi, alle scelte da compiere di fronte alla definizione di un rapporto mai completamente risolto tra il paesaggio delle bonifiche e una struttura urbana che si è costruita e consolidata entro condizioni ambientali differenti.

Alcune parti della città storica, le cui trasformazioni hanno determinato una perdita di significato formale o funzionale, devono, per questo motivo, essere ripensate e nuovamente relazionate al contesto: è il caso dell'area dei "Trepponti", un tempo accesso privilegiato alla città per via d'acqua, la cui rappresentatività oggi non corrisponde più all'uso. In questo caso, è possibile pensare ad azioni di riqualificazione urbana in grado di restituire un significato a questo luogo eccezionale, riconsegnando ad esso un ruolo di ingresso a Comacchio dotato di forte riconoscibilità.

Le osservazioni relative ai Trepponti consentono di riconoscere come problematica più generale l'assenza di relazioni tra città e il paesaggio dei canali e delle valli.

Ma anche la costruzione di nuove parti di città con "materiali" estranei sia al paesaggio naturale, sia al sistema insediativo storico mette in evidenza la necessità di riqualificarle ridefinendone la natura di bordo.

All'interno di una strategia centrata sull'attenzione ai luoghi specifici appare, inoltre, interessante lavorare sui contenitori dismessi, luoghi eccezionali che hanno perso la loro funzione originaria e sul recupero dello spazio pubblico della città storica da intendersi come patrimonio costituito da edifici, spazi aperti, elementi di "arredo"...

E ciò appare tanto più vero quanto più si considera che recuperare il centro storico significa costruire un progetto che intervenga entro una "scala intermedia", vale a dire quel livello di "pianificazione" che consente di garantire, oltre al recupero di valori architettonici e ambientali anche un efficace raccordo, di ruolo e di senso, con il disegno del territorio.

Ciò, forse, potrà avvenire anche rendendo comprensibili e riportando a "sistema" una serie di elementi e segni del territorio che rischiano di passare inosservati o di essere utilizzati per fini impropri. Se si ripensano come risorsa le aree archeologiche di Spina, ad esempio, o le componenti naturalistico-ambientali del Delta (ma anche il recupero dei lidi), allora forse anche il centro antico di Comacchio potrà riacquistare il senso di centralità ora perso e confuso in realtà territoriali ed economiche di cui diventano sempre più evidenti i limiti.

Note

1 Si vedano, a questo proposito gli scritti di: Francois Jacques Deseine "Nouveau voyage d'Italie" e Richard Jerome "Description historique et critique" in "*Viaggi e viaggiatori del settecento in Emilia e in Romagna*" a cura di Giorgio Cusatelli, Il Mulino, Bologna, 1986.

Il centro storico di Comacchio: l'analisi tipologica come strumento di comprensione del territorio

Nicola Marzot

Se interpretiamo il paesaggio come compiuta espressione del processo di gestione del territorio, la modificazione degli equilibri che ne regolano la forma comporta sempre un'alterazione dei rapporti tra le componenti alle quali viene concretamente delegato il suo controllo, rappresentate da infrastrutture, insediamenti e sfruttamento delle risorse naturali.

L'autore, attraverso la rilettura dei fenomeni più rilevanti di trasformazione antropica di Comacchio, soffermandosi essenzialmente sul problema delle origini, arriva a riconoscere tali fattori nel primitivo assetto insulare dell'area, nella presenza dell'antico ramo del Padovetere ed in quella di un tipico ambiente vallivo, suggerendo una ricostruzione parziale delle corrispondenti specificità di relazione.

Il metodo comparativo, riferito ad un ambito d'analisi omogeneo, che si identifica con il Centro Storico, conferma una corrispondenza tra uso intenzionale del territorio e conformazione della città attraverso lo strumento dell'interpretazione stratigrafica del suo patrimonio edilizio. Questa prospettiva determina la sequenza delle argomentazioni seguita.

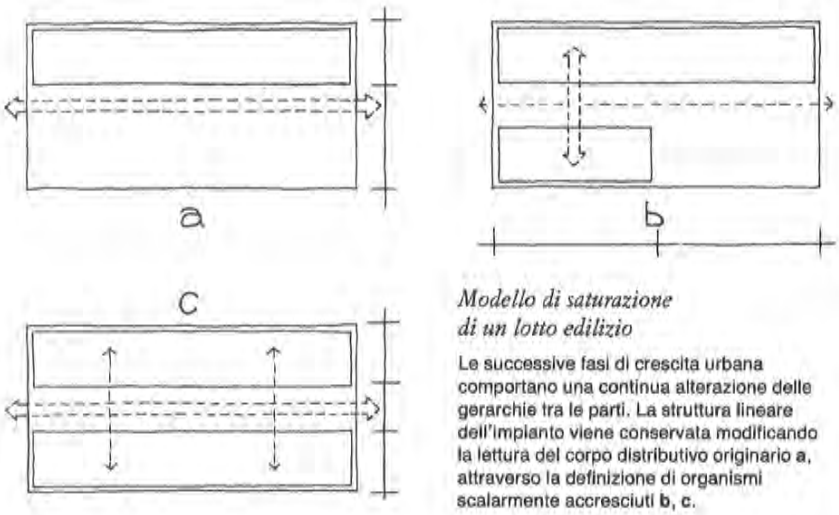
Una prima valutazione, effettuata sincronicamente per diverse scale d'appartenenza dei fenomeni urbani, rivela le caratteristiche più significative dell'attuale organismo. A questa viene fatta seguire una disamina diacronica più puntuale distinta per classi tipologiche, allo scopo di recuperare alcuni frammenti della storia dell'insediamento. In ultima analisi si procede ad una lettura comparata con lo stato della ricerca sulla evoluzione geomorfologica del territorio, funzionale ad un possibile recupero delle originarie prerogative dell'area.

Landscape sometimes is seen as the full expression of territorial management: altering its formal balance always implies modifying the relationship between its components in charge of control, such as infrastructures, settlements and the exploitation of natural resources.

The author works on anthropic transformations in Comacchio, and traces its origins in the primeval insular character of the area, in the existence of the ancient branch of the Padovetere river and of a typical valley environment. He further proposes a partial reconstruction of the related web of specific interations.

A comparison, based on homogeneous samples (i.e. historical centers) and on the stratigraphic interpretation of buildings, shows a relationship between deliberate territorial use and town shapes.

A first synchronic evaluation of different levels of urban phenomena reveals the main features of the current settlement. A diachronic analysis, by typology, aims at recovering some parts of the history of the settlement. Finally, a comparative appraisal of the research on the geomorphological evolution of the territory, aims at a possible recovery of the original characteristics of the area.

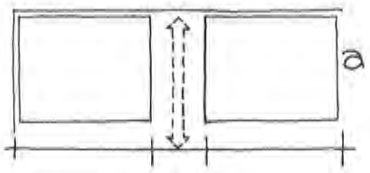


Modello di saturazione di un lotto edilizio

Le successive fasi di crescita urbana comportano una continua alterazione delle gerarchie tra le parti. La struttura lineare dell'impianto viene conservata modificando la lettura del corpo distributivo originario a, attraverso la definizione di organismi scalarmente accresciuti b, c.

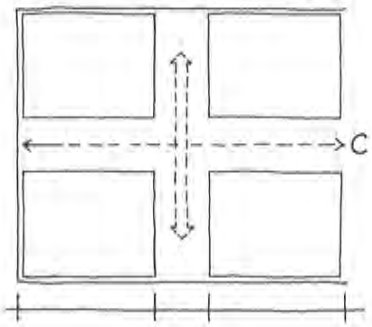
La forte coerenza del processo di crescita del tessuto urbano di Comacchio, ancora rilevabile all'interno del Centro Storico, permette di riconoscere con facilità alcune invarianti di carattere distributivo, attraverso una comparazione tra configurazioni architettoniche cronologicamente eterogenee, prescindendo dalle destinazioni d'uso correnti. Alla scala dell'unità edilizia il lotto edificabile si sviluppa infatti secondo un impianto lineare in profondità a corpo distributivo doppio od eventualmente triplo, del quale risultano multipli gli edifici di carattere specialistico. Nel primo caso, allo stadio evolutivo più semplice, la fascia connettiva è costituita da un androne con funzione aero-illuminante sul quale prospettano una serie di tipi di base addossati alla parete longitudinale del lotto, mentre nel secondo il vano di adduzione risulta tendenzialmente baricentrico rispetto alla sequenza dei tipi su entrambi i lati. Se gli impianti a corpo triplo distributivo sono aggregabili in serie, quelli a corpo doppio spesso definiscono singolari configurazioni binate che fanno pensare, per le proporzioni d'insieme, ad un iniziale corpo triplo suddiviso in due corpi doppi di minor dimensione. La consistenza dei tipi di base varia in ragione della complessità dell'impianto. Così, al grado più elementare, si riscontra la permanenza di vani monocellulari ad un solo livello con accesso indipendente, la cui funzione è oggi quella di annessi di servizio. Accanto a questi rileviamo vani dotati di scala interna, in modo tale da avere un alloggio che si sviluppa su due piani. Una ulteriore articolazione del sistema è data da cellule binate che hanno in comune un ingresso con relativa scala. Quale grado estremo di specializzazione riscontriamo la presenza di tipi di base che si identificano con architetture disposte in sequenza lineare interponendo corti aero-illuminanti. Quest'ultimo è il caso ricorrente di alcuni palazzi del '600 e del '700.

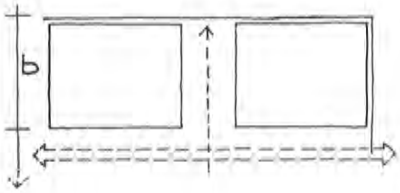
Anche alla scala dell'unità architettonica è verificata la permanenza di un corpo distributivo doppio o triplo a seconda delle necessità aggregative congiunturali, e si rilevano accorpamenti sia spe-

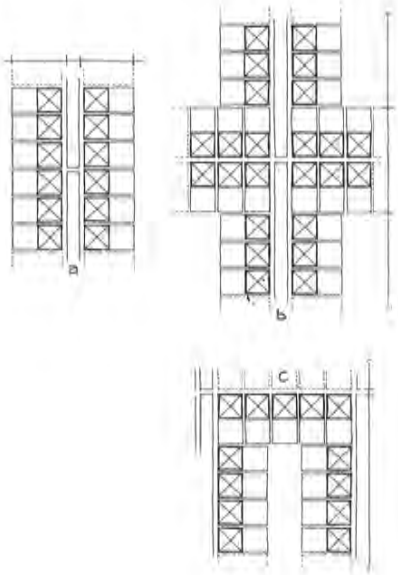


Modello di sviluppo di tipi architettonici

Anche in questo caso si assiste ad una modificazione dei corpi distributivi che comporta un continuo arricchimento dell'impianto lineare primitivo, comunque confermato.







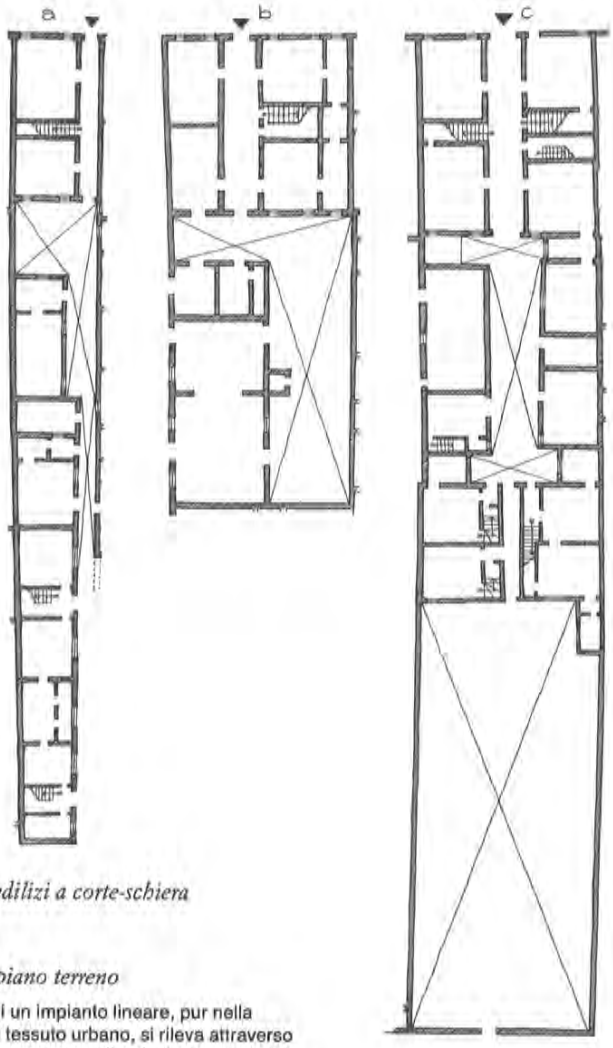
Modello di trasformazione dell'unità urbana

L'originario impianto lineare a doppia "fondamenta" **a**, che costituisce un grado evolutivo elementare dell'organismo urbano, diventa parte integrante di un sistema a "spina" centrale **b**, che serve due fasce laterali ad "insulae", conservando la primitiva configurazione a corpo triplo. La struttura lineare d'impianto così ottenuta si mantiene in un sistema distributivo più complesso ad isolati rigiranti **c**.

culari che seriali. Se la struttura d'impianto lineare rappresenta il carattere dominante della realtà edilizia di Comacchio, deve valutarsi la diversa incidenza dei fattori aero-illuminanti sulla puntuale qualificazione dei tipi di base. Così quelli collocati a ridosso dei percorsi urbani vi si affacciano preferendoli agli androni, aumentando la loro profondità rispetto ai rimanenti ed aggregandosi per contrapposizione fino a creare testate che beneficiano di aerazione trasversale. I tipi di base più interni, con profondità monocellulare, al contrario possono accorparsi solo per giustapposizione prospettando normalmente sugli androni. Quando raggiungono la consistenza delle testate le stesse esigenze aero-illuminanti impongono il ricorso a corti inserite nel corpo distribuito. Sono i fenomeni di plurifamiliarizzazione che determinano la ricorrenza di ogni specifico caso.

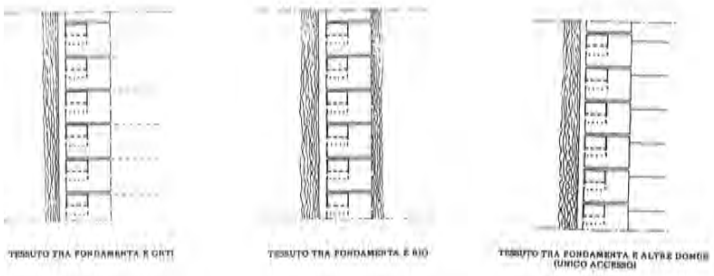
La scala dell'unità urbana conferma ancora un'organizzazione distributiva lineare a corpo doppio o triplo. Con riferimento allo stadio evolutivo elementare, il primo caso è rappresentato da una "fondamenta", o strada selciata, che svolge la funzione di spazio polarizzante in grado di garantire accesso autonomo ad ogni lotto edificabile, reso ancora più indipendente nella sua collocazione dalla presenza di "ambiti" di servizio. Il secondo caso è invece rappresentato da sistemi a doppia "fondamenta", o da percorrenze selciate, che servono lotti edificabili su entrambi i lati del percorso. A tale proposito è opportuno osservare che spesso la particella edilizia risulta avere un doppio accesso, gerarchicamente differenziato a seconda della diversa importanza del percorso distribuente e che l'orientamento dei lotti rispetta medesimi criteri di subordinazione, mentre le modalità aggregative prevedono soluzioni sia seriali che speculari.

Il riconoscimento dei caratteri tipologici emergenti deve, in fase preliminare, confrontarsi con le ricorrenti modalità di frazionamento del suolo urbanizzabile. Si può così constatare che la profondità delle particelle edilizie è generalmente molto accentuata (circa 40/50 m), eccezion fatta per le situazioni di marcata nodalità, come quelle riscontrabili in corrispondenza di incroci stradali e piazzette interne. Tuttavia la variabilità dei fronti-strada rende opportuna una distinzione tra corpi distributivi doppi e tripli. Nel primo caso osserviamo come le dimensioni siano comprese tra i 6/8 m e i 10/12 m. Si tratta di tipi a "corteschiera" che hanno subìto nel corso del tempo evidenti fenomeni di "insulizzazione" a decremento delle relative pertinenze. Nel secondo caso ritroviamo invece fronti-strada le cui dimensioni variano dai 10/12 m ai 16/18 m, confermando la consistenza edilizia dei tipi a "fondaco", talvolta trasformati in "corti-palazzo". Nuovamente le particelle di terreno rivelano evidenti processi di "insulizzazione" che hanno portato alla formazione di tipi in "linea" o "pseudo-schiere" (1). Le situazioni che si discostano maggiormente dai dati offerti sembrano comunque ad essi riduci-



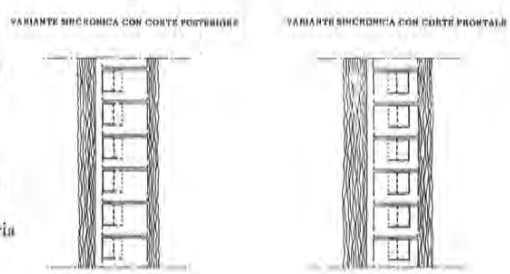
Esempi di tipi edilizi a corte-schiera
***a** fondaco*
***b** corte-palazzo*
***c** situazione al piano terreno*

La permanenza di un impianto lineare, pur nella modificazione del tessuto urbano, si rileva attraverso un lento e continuo processo di articolazione spaziale in cui l'organismo primitivo viene integrato in un sistema più complesso del quale diventa parte componente.



Modelli di "domus" aggregate in "insulae" tese tra "fondamenta" e rio, diversificate in relazione all'orientamento del sole

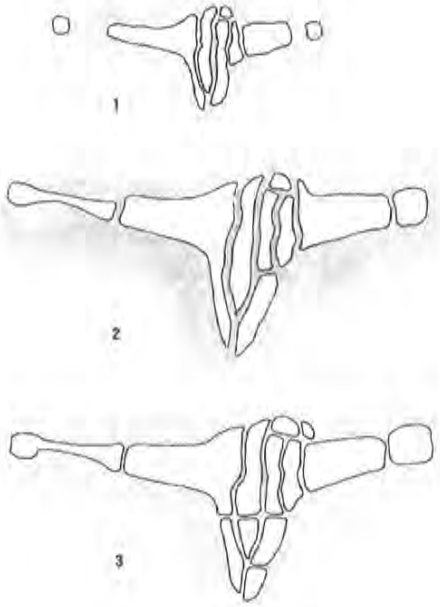
La tabulazione, che si riferisce agli esempi veneziani, rappresenta un termine di riferimento probante per la realtà di Comacchio:
a tipo portante su percorsi nord-sud;
b variante sincronica su percorsi est-ovest;
c tipo portante su percorsi est-ovest
(*Da Maretto Paolo*, La casa veneziana nella storia della città, *Padova, Marsilio Editori, 1986*).



bili, essendo per lo più ottenute per accorpamento di tipi di base. Altro aspetto significativo è la configurazione ricorrente raggiunta dalla porzione edificata del lotto, che potremmo definire a "pettine", pur nelle diverse accezioni del termine, dovuta alla progressiva alterazione delle gerarchie urbane. Tali aspetti, associati alla persistente linearità riscontrabile negli impianti, risultano ricorrenze culturali di derivazione romano-ellenistica, e permettono di qualificare il lotto matrice dell'insediamento come "bizantino", specializzazione del tipo *domus*. Quest'ultimo si presenta, nella accezione elementare, come uno spazio recintato ottenuto dal frazionamento di un *actus quadratus* in due o tre parti. Da qui derivano le dimensioni tipiche dei lotti, con fronti variabili dai 12 m ai 18 m per una profondità di circa 36 m (2). La particella di terreno così ottenuta viene in parte utilizzata come area cortiliva a contatto del fabbricato, ed in parte come pertinenza destinata ad orto. L'edificio propriamente detto è addossato ad una delle pareti del perimetro del recinto secondo il criterio dell'isorientamento solare, in modo da configurare due tipi portanti ed una variante sincronica. Tale primitiva relazione permane come tratto pertinente nella progressiva crescita del tipo di base, dove quest'ultima è da intendersi quale processo in cui organismi elementari diventano parti componenti di strutture scalarmente accresciute, permettendo di ricostruire, con sufficiente grado di attendibilità, la disposizione originaria delle serie di lotti edilizi. Il principio generale, verificato anche nella realtà di Comacchio, suggerisce l'esistenza di un primitivo insediamento costituito da aggregazioni disposte lungo i canali interni, tendenzialmente orientati in direzione nord-sud, mentre l'innesto di una direttrice est-ovest risulterebbe postumo e comunque relativo ad una modificazione delle gerarchie urbane non più attribuibile all'epoca "bizantina".

Le indicazioni di tipo formale vengono confermate dalle fonti d'archivio, che attribuiscono al VI/VII secolo d.C. il consolidarsi in termini chiaramente ur-

bani dell'insediamento, nell'ambito di una lenta evoluzione delle valli a scopo difensivo promossa dall'Esarcato ravennate, che vedrà compimento durante il regno dell'imperatore Maurizio negli anni 582-602 (3). Altrettanto probanti sono le indicazioni che provengono dalla lettura geomorfologica del sito. Risulta infatti che i primi nuclei stabili di Comacchio siano sorti sopra un sistema di 13 isole nate dalla mutua corrispondenza del litorale adriatico alto medievale con i dossi di natura fluviale dovuti all'azione di uno dei rami dell'antico Padovetere. Così il cordone litoraneo, progressivamente eroso, avrebbe dato origine ad un sistema di terre emerse e canali interposti, sulle quali, in base al criterio dell'isorientamento solare, sorsero le primitive comunità organizzate in *insulae* edilizie (4). Come si può ancora rilevare osservando la morfologia della città contemporanea, queste indicazioni permettono di datare come prioritari i nuclei sorti lungo il canale Maggiore e quelli ad esso paralleli. Qui ancora oggi si individuano infatti un numero consistente di frazionamenti di originari lotti più ampi, fenomeno verificabile in situazioni di spiccata nodalità. L'incidenza del paesaggio non si rivela solo nella natura insulare dell'insediamento, ma anche nell'organizzazione interna dei lotti edilizi, attraverso lo sfruttamento sistematico delle risorse vallive, giustificando la marcata differenziazione tra spazi residenziali ed annessi di servizio. Possiamo così ipotizzare l'organizzazione originaria delle particelle di terreno, anche attraverso una comparazione con casi analoghi già ampiamente indagati, ed ai quali abbiamo inteso fare riferimento (5). Pertanto si può ritenere che, attraverso una profonda gerarchizzazione degli originari impianti lineari, tesi tra le rive opposte dei canali, lungo le vie d'acqua principali si affacciassero gli ambienti destinati ad abitazione, mentre su quelle secondarie venissero lentamente ad organizzarsi "squeri" per la manutenzione delle imbarcazioni o "fondaci" per lo stoccaggio dei prodotti della pesca e del sale.

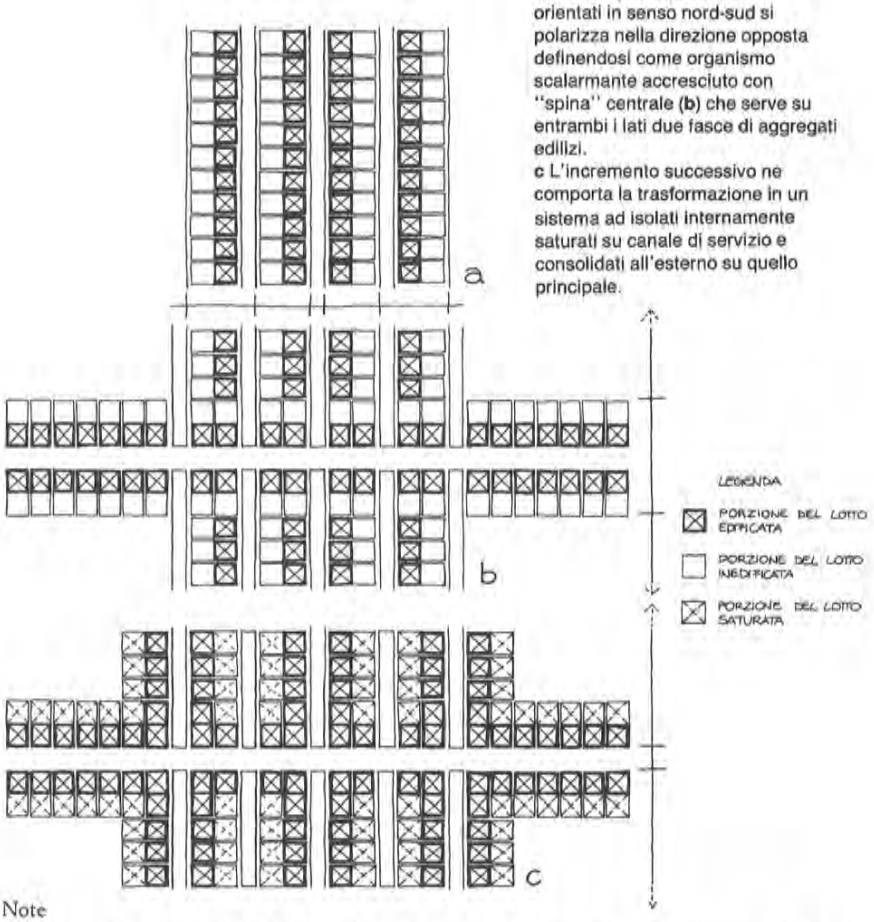


Sintesi delle fasi principali di evoluzione del sistema di isole fluviali e canali interposti sul quale si sarebbe sviluppato il primitivo insediamento di Comacchio

(Da Diego Maestri, Genesi e morfologia urbana di Comacchio, *Roma, Editore G.A.I, 1977).*

Modello di crescita dell'impianto urbano di Comacchio

a Un iniziale sistema di "insulae" edilizie impiantate sui canali orientati in senso nord-sud si polarizza nella direzione opposta definendosi come organismo scalarmante accresciuto con "spina" centrale (**b**) che serve su entrambi i lati due fasce di aggregati edilizi.
c L'incremento successivo ne comporta la trasformazione in un sistema ad isolati internamente saturati su canale di servizio e consolidati all'esterno su quello principale.



Note

1 Bianchi Vittorio, Pinardi Mara, *Comune di Comacchio: studio di fattibilità per il recupero del Centro Storico*, Ferrara, 1992.

2 Per ulteriori approfondimenti sull'argomento si vedano: Maffei Gian Luigi, *La casa fiorentina nella storia della città*, Padova, Marsilio Editori, 1990. Maretto Paolo, *La casa veneziana nella storia della città*, Padova, Marsilio Editori, 1986.

3 Dondarini Rolando, *"La simbiosi tra la comunità e l'abitato di Comacchio dalle origini al XVII secolo"*, in AA.VV, *Ristrutturazione urbanistica ed architettonica di Comacchio 1598-1659. L'età di Luca Danese*, Ferrara, Editore Gabriele Corbo, 1994.

4 Maestri Diego, *Genesi e morfologia urbana di Comacchio. Isole, canali, ponti di una città lagunare*, Roma, Editore G.A.I, 1977.

5 Maretto Paolo, *La casa veneziana nella storia della città*, Padova, Marsilio Editori, 1986. Marzot Nicola, "Lettura dell'edilizia di base ferrarese", in Zaffagnini M., Gaiani A., Marzot N., *Morfologia urbana e tipologia edilizia*, Bologna, Editrice Pitagora, 1995.

Quale futuro per gli insediamenti turistici dei Lidi Comacchiesi?

Leonardo Tizi

Nell'area dei Lidi il collasso ambientale è cresciuto di pari passo con il tracollo delle rendite degli operatori turistici. La temporanea ripresa degli ultimi anni deriva più da congiunture internazionali che da precise strategie di rilancio. È forse arrivato il tempo di tentare una "pianificazione": mettere in atto programmi di diversificazione dell'offerta connessi a precise strategie di recupero urbano ed ambientale.

In the area surrounding the Lidi, environmental breakdown grew as the income of tourist businesses decreased. The temporary recent "revival" responds to international economic trends rather than to relaunching strategies. The time has perhaps come for trying some "planning", for implementing diversified offers connected to well-defined strategies for urban and environmental recovery.



Progetto di riqualificazione del Lido delle Nazioni: ipotesi di risistemazione del lungomare

M. Furlani, P. Cenacchi, N.M. Mani, S. Pellegrino
Facoltà di Architettura di Ferrara, Corso di Urbanistica 2, 1994/95

I tempi del turismo: tutto in tre mesi

Una città di duecentomila abitanti per tre mesi l'anno si va ad affacciare sul delta del Po. Le fognature lavorano al limite del collasso, i rifiuti urbani aumentano a dismisura, il traffico impazzisce. Successivamente, per nove mesi, il silenzio e l'abbandono avvolgono le enormi cubature balneari che attendono il nuovo exploit estivo sopportando a fatica le bordate invernali dell'Adriatico, compromesse da una manutenzione inefficace che difficilmente va oltre la ridipintura delle facciate (si incrinerebbe altrimenti il fragile equilibrio fra costi e benefici).

Questo ciclo, proprio di quasi tutti gli insediamenti turistici costieri adriatici, nel caso dei Lidi Comacchiesi è messo a dura prova da alcuni elementi di grande fragilità del sistema:

- L'esistenza di un grande numero di seconde case (circa 30.000), che assorbe buona parte delle presenze stagionali (nel 1991 3.700.000, contro le 700.000 dei camping e le 300.000 degli alberghi): tali residenze temporanee hanno prodotto reddito immediato ad esclusivo favore della grande speculazione esogena nel momento in cui vennero costruite, stornando gran parte della forza lavoro locale dal settore dei servizi al turismo a favore di un effimero impiego nel settore edile. Per molti anni esse sono state un ingombrante fardello per l'amministrazione locale: manutenzione di strade e urbanizzazioni primarie, smaltimento di enormi quantità di rifiuti nelle punte estive, protezione dalle mareggiate e dalle esondazioni (assieme a regione e stato).

Tutto ciò senza ricevere in cambio il gettito fiscale che sarebbe derivato da una popolazione residente equivalente. La limitatezza delle risorse pubbliche ha quindi portato ad un rapido degrado delle infrastrutture e delle reti, e le numerose aree residuali riservate agli standard che costellano i Lidi giacciono in stato di abbandono in luoghi centrali del tessuto urbano.

In anni recenti, in seguito all'introduzione dell'Imposta Comunale sugli Immobili, le cose sono improvvisamente cambiate: le seconde case sono diventate un'importante voce nelle entrate delle amministrazioni comunali. Questi nuovi introiti possono ora permettere l'avvio di progetti di riqualificazione urbana e di ripristino ambientale delle aree più degradate, programmati ed attuati secondo coerenti strategie pluriennali e realizzati attraverso stanziamenti di bilancio garantiti negli anni. Per altro verso tali improvvise disponibilità possono portare nuovi argomenti ai sostenitori, pubblici e privati, del rilancio della costruzione di seconde case, viste ora sotto la nuova veste di "tesoro" della pubblica amministrazione e quindi di ennesimo "volano dell'economia locale".

Le seconde case comunque non portano reddito agli imprenditori privati, che a fatica riescono a vendere un gelato serale o il necessario per una spaghettata in famiglia ai proprietari di tali immobili, già perfettamente approvvigionati dai tanti ipermercati dell'*hinterland*.

- L'inconsistenza quantitativa e qualitativa dell'"industria della vacanza ad alto reddito", cioè del sistema dei servizi al turista che portano reddito e occupazione. Alberghi, camping, attrezzature per lo sport e lo svago qui presenti non rappresentano che l'ombra delle efficienti attrezzature presenti in altre località della costa. Il drenaggio di risorse economiche ed umane portato dal plusvalore immobiliare ai danni dei servizi al turismo ha negato al comprensorio comacchiese anche quel benessere economico che altrove ha almeno giustificato o compensato in parte (risarcito?) il saccheggio del territorio così perpetrato.
- La mancanza di imprenditori qualificati ha ritardato ogni tentativo di diversificazione dell'offerta e ampliamento temporale della stagione. In altre località balneari classiche si sono in questo senso ottenuti buoni risultati con la congressistica, l'*healthness*, l'intrattenimento, l'agriturismo, ed altro ancora. Ai Lidi solo ora l'imprenditoria locale inizia a valutare le possibilità offerte dalle straordinarie risorse paesaggistiche qui presenti come elementi portatori di reddito e di riequilibrio temporale delle presenze.



Progetto di riqualificazione del Lido di Volano: planimetria generale,
F. Bonfà, G. De Sandre, D. Venturelli, P. Zambrini, E. Gandolfi
Facoltà di Architettura di Ferrara, Corso di Urbanistica 2, 1994/95

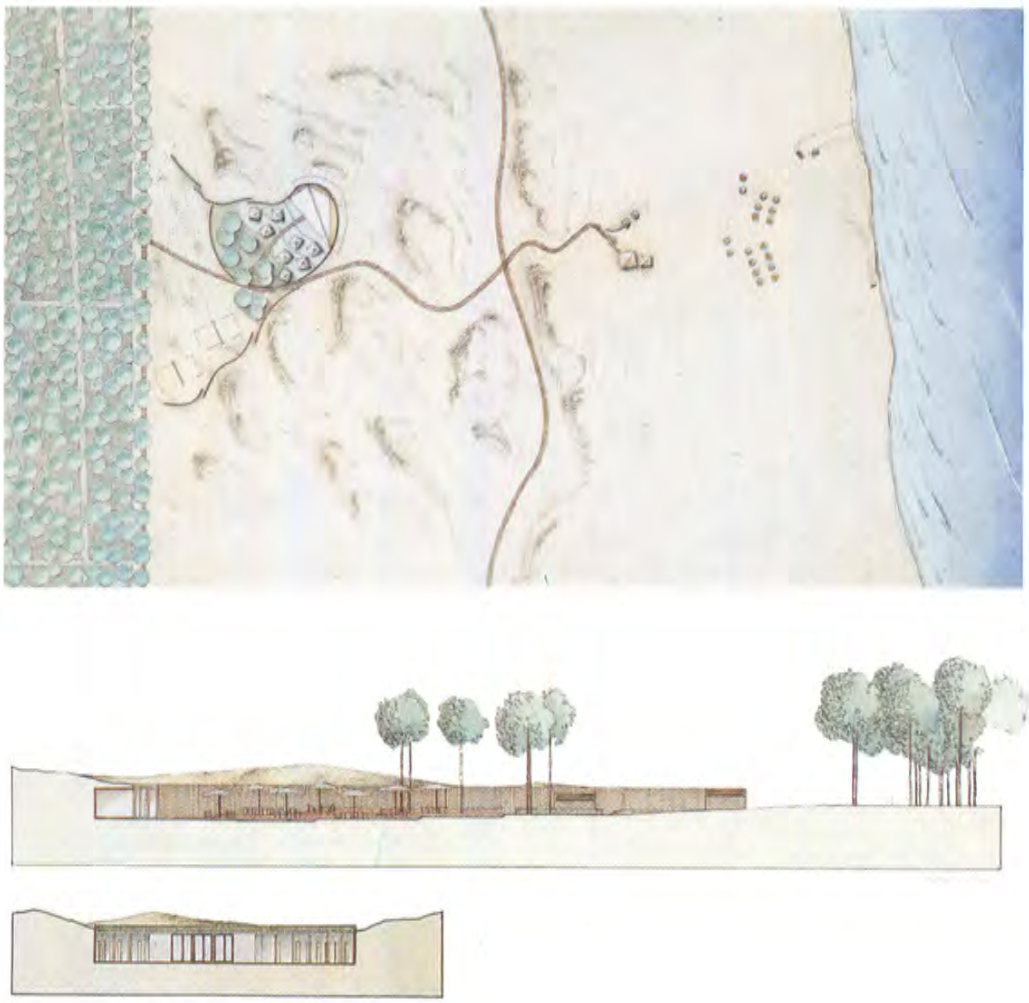
I luoghi del turismo: dal turismo monoaffaccio al turismo doppio affaccio o fish-eye

Il mare è dappertutto in Italia, e sovente offre luoghi di grande suggestione. Perché si dovrebbero passare le vacanze ai Lidi Comacchiesi? La guerra che funesta le coste jugoslave prima o poi finirà, ed esse riprenderanno ad accogliere centinaia di migliaia di persone soddisfatte della bellezza dei luoghi e delle parsimoniose richieste dei ristoratori locali.

Qui tuttavia siamo in presenza di una delle più grandi zone umide d'Europa: si può puntare sulla specificità del luogo, rendere fruibile al visitatore una risorsa unica, rara, non riproducibile, che può fare la differenza rispetto ad un'offerta turistica opaca e ciclostilata. Il depauperamento della risorsa ambiente incide direttamente sul declassamento della qualità delle stazioni balneari (vedi ad esempio il Lido di Spina, considerato più "in" rispetto agli altri perché l'edificazione è stata minimamente più rispettosa della natura dei luoghi). Il ripristino ambientale è l'unica forma oggi possibile di "riclassamento" dei Lidi, tentando di passare dalla trasformazione del territorio ad opera del turismo alla trasformazione del turismo ad opera del territorio.

All'annosa argomentazione di sempre, "il ripristino e la tutela ambientale costano e non producono reddito", dovremmo far seguire delle nuove valutazioni: quali sono i costi del mantenimento dello *status quo* nell'area del delta? quanto costa mantenere meccanicamente asciutti campi sempre più salati e meno produttivi? quanto costa mantenere artificialmente immobile un fronte costiero per natura mobile e mutevole?

È forse più economico far fronte all'erosione delle coste (oltre che con politiche di salvaguardia dei bacini fluviali a monte) con il ripristino della flessibilità e della resistenza all'erosione dati dalle sequenze dunose, prevedendo magari un arretramento del fronte dei bagni e dell'edificato (ove possibile, ovviamente). Se le barriere frangiflutti che proteggono la spiaggia X fanno scomparire la spiaggia Y e quella Z, bisogna riconoscerne l'inutilità sociale e smantellarle, utilizzando le opere pubbliche per "decostruire" il territorio anziché per tentare inutilmente di imbrigliarlo aggiungendo danni su danni [1].



Progetto di riqualificazione del Lido di Volano: proposta di riorganizzazione degli stabilimenti balneari: planimetria generale e sezioni

F. Bonfà, G. De Sandre, D. Venturelli, P. Zambrini, E. Gandolfi
Facoltà di Architettura di Ferrara, Corso di Urbanistica 2, 1994/95

I soggetti dell'offerta turistica: vecchi e bambini, da nord e da est

Nelle presenze degli ultimi anni ai Lidi cresce fortissima la quota dei turisti dell'Europa dell'est: pochi soldi, grandi economie e qualche sovvenzione. È una scelta insediativa obbligata, ma transitoria: quando la loro capacità di spesa aumenterà non torneranno più qui, andranno a Rimini, se vorranno divertirsi, o alle Eolie, se vorranno il bel mare, e sicuramente dimenticheranno i luoghi delle loro vacanze povere. Ciò accadrà inevitabilmente se continueranno ad essere abbandonati a se stessi, visti come casuali "tappabuchi" nel registro delle presenze.

E mentre cresce la domanda di turismo "ambientale" o "ecologico", in particolare dal nord Europa, nel solo grande complesso ricettivo presente a ridosso del Parco del Delta è assente un'offerta calibrata su questo target, che possa in parte trasformare i Lidi da stazione turistica di permanenza a stazione di partenza per un turismo diversificato. Così come non parte il recupero delle grandi strutture agricole e vallive abbandonate come aziende agrituristiche (sopra ogni altra le saline).

Crescono i turismi vari, di nicchia (così come le riviste specializzate): cultura, archeologia (Spina), gastronomia, sport, pesca (120.000 pescatori sportivi all'anno a Porto Garibaldi), ma l'allestimento dell'area archeologica di Spina é tutt'altro che attraente, le anguille non si pescano più, il centro storico di Comacchio è ancor oggi malmesso, non ci sono servizi di trasporto o di diporto lungo i canali o attraverso le valli, non ci sono attrezzature sportive di rilievo.

Nel frattempo la popolazione invecchia: per la prima volta (statisticamente, 1995) la popolazione attiva cede il passo ad una maggioranza di pensionati. E mentre le esigenze funzionali e temporali cambiano di conseguenza, le strutture ricettive qui presenti si adattano solo a fronte di collassi o abdicazioni speculative: si trasformano gli alberghi in gerontocomi di fortuna e i *residence* in inverno ospitano i pensionati di ritorno, involontari sorveglianti esposti alle angherie di questi luoghi di nuove marginalità (le gang della nuova frontiera europea, ad esempio). Oggi la scelta residenziale di questi soggetti è residuale (costa poco) e non pianificata. È probabile che a breve i pensionati divengano i maggiori clienti dei Lidi, e ciò necessita di un progetto.

Urbano, troppo urbano

Fotografando i Lidi col mare alle spalle se ne ricava un'immagine di periferia di grande città, di disastro degli standard e delle aree pubbliche, di ampliamenti avvenuti per giustapposizione di pezzi eterogenei, di reti viarie sovradimensionate, di parcheggio selvaggio.

Le aree "di sacrificio", destinate ad assorbire le punte "mordi e fuggi" del turismo domenicale, così come le parti riservate ad un turismo a più lunga per-

manenza ("per famiglie"), sentono forte l'esigenza di un piano di riqualificazione urbana che interessi sia gli spazi pubblici che le aree dei privati, spesso abbandonate a se stesse in un "arredo stagionale" che non paga. Un piano pensato all'interno di una strategia di recupero (o assegnazione *ex novo*) di un'identità e un ruolo diversi per ciascuno dei Lidi: Spina e Volano come teste di ponte per il Parco del Delta, Estensi come vetrina e luogo del passeggio, Garibaldi come porto e cuore residenziale del sistema, Scacchi, Pomposa e Nazioni come "zone di sacrificio" del turismo classico, orientato allo sport e alla ricreazione.

I limiti

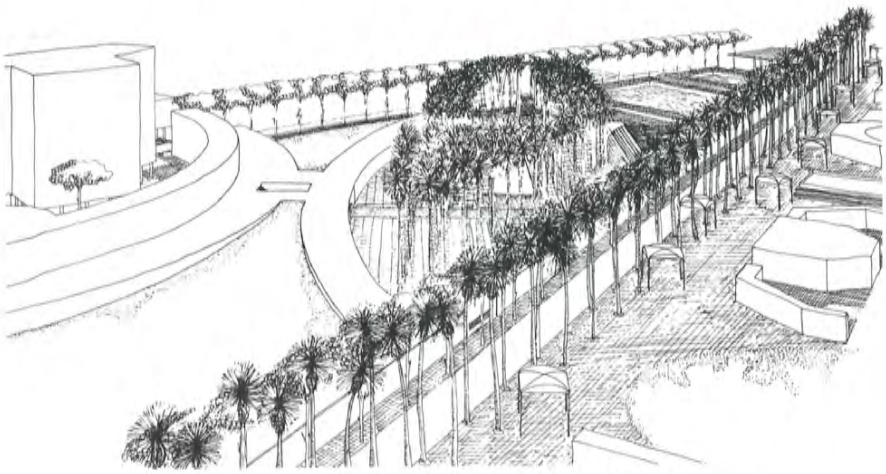
Le risorse naturali che possono portare ad un diverso orientamento dell'offerta turistica sono tuttavia regolate da delicati equilibri, già gravemente alterati negli anni. L'ecosistema delle poche aree sfuggite alle devastazioni passate e recenti è al limite del collasso: spazi troppo angusti e immobili non permettono il dispiegarsi delle naturali forme di cicatrizzazione delle ferite che su ampia scala le zone umide sanno mettere in atto. Allo stesso modo una fruizione massiccia delle risorse naturali della zona del Delta ne potrebbe porre a repentaglio la stessa sopravvivenza. È indispensabile perciò pianificare oculatamente l'uso delle risorse rare, porre dei limiti alla loro distruzione, facendo attenzione ai sovraccarichi e chiarendo da subito i costi e i benefici degli incentivi all'uso delle risorse stesse.

E se non sarà possibile "pianificare" dovremo augurarci che perduri il successo economico dei cosiddetti "punti di sacrificio" della costa, sia locali che regionali: così forse diminuirà la pressione antropica sulle aree ad alto pregio.



Progetto di riqualificazione del Lido di Volano: proposta di riorganizzazione del punto di attestamento del traffico veicolare a mare: assonometria

F. Bonfà, G. De Sandre, D. Venturelli, P. Zambrini, E. Gandolfi
Facoltà di Architettura di Ferrara, Corso di Urbanistica 2, 1994/95



Progetto di riqualificazione del Lido delle Nazioni: proposta di riorganizzazione del lungomare: prospettiva a volo d'uccello

A. Sartori, G. Guerzoni, V. Fava, D. Rossi
Facoltà di Architettura di Ferrara, Corso di Urbanistica 2, 1994/95

Note

1 Cfr. Leone Ugo, *Giù i mattoni*, il Manifesto, 15/8/1995.

Quale identità e per chi?

Paolo Ceccarelli

C'è oggi un eccesso di attenzione ai caratteri morfologici dei luoghi urbani o territoriali, con l'intento di scoprirne leggi genetiche di tipo biologico o statuti costitutivi. Tutto questo porta a trascurare i problemi del presente e le soluzioni urbanistiche da darne che finiscono così per limitarsi spesso a ricette di gusto antiquario.

Ma chi pensa al tumulto ed all'intrico delle questioni che travagliano le nostre città ed i loro abitanti?

Too much attention is paid today to the morphological features of urban or territorial sites, in view of the discovery of genetic/biological laws or founding statutes. Hence, present problems are overlooked and the possible urbanistic solutions therefore become but prescriptions with a distinct "antique" flavor.

Will there be someone to take care of the urproar and wholeness of problems affecting cities and their inhabitants?

La storia, nelle sue varie manifestazioni, sembra essere diventata il rifugio più sicuro in tempi confusi come questi, alla fine di un secolo non facile e lineare nei suoi sviluppi. Per sentirci più protetti abbiamo storicizzato anche la natura, dopo averla mezza distrutta; l'abbiamo trasformata in sfera di cristallo in cui leggere moniti e linee di condotta. Ci siamo così creati due maestre di vita, due madri, e incapaci di affrontare il nuovo, affaticati dai recenti errori commessi, nostalgici di ordini ed equilibri che un tempo ci sarebbero stati, abbiamo cominciato a pensare che il "preesistente" ci potesse fornire suggerimenti e regole per il futuro e fosse anche l'unica ricchezza che avevamo e come tale dovesse essere difesa ad oltranza. Le testimonianze materiali della storia — gli edifici, i paesaggi, gli oggetti — sono diventate, prima testi da leggere avidamente per capire meglio noi stessi e poi addirittura il sostituto di noi stessi. Il ponte sulla Drina a Mostar, rimasto intatto, tra molte vicissitudini, per secoli, è stato volutamente distrutto in pochi minuti per cancellare d'un colpo, attraverso un suo oggetto, il significato di una lunga vicenda umana. La notizia della sua distruzione ha d'altra parte fatto più effetto delle diecine di morti nelle case bombardate attorno.

Progressivamente e senza esserne molto consapevole, anche la cultura urbanistica più attenta e critica ha spostato il centro del suo interesse dall'uomo alle cose fatte dall'uomo: è diventata, per eccesso di sofisticazione intellettuale (ma anche per stanchezza e poca immaginazione) feticista. Invece di esaminare la nostra condizione presente e futura e cercare risposte ai suoi problemi nei processi molto contraddittori in cui ci troviamo coinvolti, ci siamo tirati da parte e ci siamo messi a studiare gli oggetti del passato, sperando di ricavarne suggerimenti per il futuro.

Pur essendo del tutto convinto che l'analisi di un territorio, attraverso la sua storia e le trasformazioni che essa ha prodotto sia molto importante, penso che sia opportuno fermarsi un momento e fare alcune riflessioni sul significato di certe nostre attuali convinzioni e mode.

Una prima riflessione: il territorio ci parla davvero "forte e chiaro", o ci trasmette un gracchiare impreciso in cui possiamo trovare tutto e il contrario di tutto?

Siamo sinceri: il groviglio di segni lasciati nel territorio da chi lo ha abitato o semplicemente usato di passaggio, prima di noi, è tale da non permetterci di leggere con certezza quasi nulla, se non banalità o tracce tanto vistose che non sfuggirebbero nemmeno al poco perspicace dottor Watson.

Quelle che vediamo sono spesso orme fresche, magari di pochi decenni, che in un mondo senza memoria si spacciano per testimonianze arcaiche: si sono sovrapposte alle impronte più antiche e hanno confuso tutto, come fanno nei western le guide indiane, quando, a colpi di frasca, alterano i segni del bivacco per ingannare gli inseguitori.

Non ci sono strutture "autentiche", conservate nei palinsesti territoriali, da restituire all'uso umano attraverso azioni filologiche; ci sono piuttosto e soprattutto intenzioni di lettura, che fanno vedere e capire quello che uno vuole vedere, capire e conservare, o magari distruggere. Non ci sono neppure codici permanenti di un luogo, tali da mantenersi inalterati attraverso il tempo e le vicissitudini umane, come accade per le strutture biologiche e in grado di fornire precise indicazioni per l'azione. Quello che sembra esserci stato da sempre, magari non c'era affatto, o era del tutto diverso; è stato prodotto dall'uomo in un certo momento; sarà ancora diverso da qui a qualche tempo. Non ci fornisce leggi certe, precisi suggerimenti su come comportarci; sarà comunque visto e interpretato diversamente. Perfino le vistose, inamovibili Cime di Lavaredo, le Cascate di Tivoli o i Faraglioni di Capri sono — come sappiamo da buone letture — in quanto oggetto d'attenzione umana, invenzione di una particolare epoca culturale. Prima nessuno "se ne accorgeva"; dopo chissà. Tra l'altro a Tivoli le cascate di fatto sono già state fatte sparire....

Questo non toglie che ci siano autorevoli, quanto frettolosi, "operatori culturali" del territorio che ci incitano a ricavare improbabili suggerimenti e regole progettuali dal guazzabuglio di contraddittori messaggi che ci arrivano dal passato. Ci sono "sacerdoti della conservazione" che spacciano per ripristino quello che hanno rifatto i loro nonni, o giù di lì: ci costruiscono su teorie e propongono di inzuppare tutto nella formaldeide della normativa urbanistica, mantenendo magari inalterata la "verginità" di stupri territoriali e architettonici perpetrati nella storia recente. Ci sono "scienziati del paesaggio antropiz-

zato" che propugnano teorie morfogenetiche prendendo per strutturali i prodotti, disastrosi o virtuosi che siano, di un precedente momento culturale. Vien quasi da ridere a sentir parlare di "statuto dei luoghi"; a leggere trattati di biologia urbanistica; a vedere tentativi di imbalsamazione "a tradimento", degni delle pozioni pietrificanti del Duca di San Severo. Ma c'è poco da ridere. Troppi "Manuali delle giovani marmotte" in circolazione insegnano a leggere impronte fasulle e a ricavarne dubbie lezioni di comportamento tecnico ed etico. Un poco alla volta si è formata una cultura ipocrita basata su luoghi comuni storiografici, che permettono di non compiere scelte, di non assumersi responsabilità: all'insegna del: "intanto vincolo, poi si vedrà".

Una seconda riflessione. Cercare di leggere terre e mari è importante, ma non dovremmo conoscere meglio "noi stessi", oggi così cambiati, prima ancora dei luoghi che ci ospitano? Se il territorio così come lo vediamo è soprattutto effetto delle nostre diottrie culturali, la questione diventa seria e preoccupante. Che si mantenga in buona salute, non degeneri, in qualche modo riesca a mantenere forme a cui siamo affezionati e che ci sembrano gradevoli, dipende infatti esclusivamente da noi, non dalla sua salda costituzione fisica e da sue leggi interne. Lo sfascio può essere molto più rapido di quanto non si pensi (basti ricordare i disastri nel regime delle acque fluviali prodotti in meno di cinquant'anni di cupidigia ed incuria), o viceversa il recupero, o meglio la "reinvenzione", può avvenire velocemente (come in paesi vicino a noi) attraverso immaginazione e creatività, progetti intelligenti, purché questi ci siano davvero e si vogliano e si sappiano applicare. Invece di aspettarci lezioni "dai luoghi", dobbiamo guardare gli uomini cercare di capirli e immaginare come possono e devono muoversi rispetto a quello che li circonda. Basta pensare al tormentone delle discariche pubbliche o delle cave. È inutile dare ad intendere che con una vita più sobria e virtuosa il problema sparirà d'incanto; d'altra parte nessuno ha mai preso di petto la questione e ha studiato con impegno questi sgradevoli e onnipresenti prodotti della nostra vita, nel tentativo di dar loro una soluzione accettabile. Chi "pensa positivo" sulle cave o le discariche? Chi affronta seriamente la questione delle aree industriali dismesse fuori di una logica speculativa di riciclaggio? Il fatto è che la nostra cultura, più che avere la forza e la voglia di affrontare e risolvere i problemi che essa stessa ha prodotto, cerca di ficcarli sotto il tappeto, di non pensarci. Nasconde le mostruose periferie urbane create dall'intervento pubblico e dai grandi speculatori privati; dissimula depositi di auto, di frigoriferi, di televisori sfasciati, occulta le scorie industriali e i barili di diossina. Fa altrettanto con i malati, i campi degli immigrati e dei profughi, i malati di mente e gli storpi, gli orrori della guerra aldilà dell'Adriatico. Fuggiamo l'orribile presente che abbiamo costruito e ci rifugiamo nel passato. Ma con la storia non va meglio; non sappiamo comportarci in modo naturale ed equilibrato e la mitizziamo o la rigettiamo senza alcun dubbio critico. Abbiamo scelto di accamparci ai margini delle sue rovine senza toccarle, per incomprensione e diffidenza, dicendo che lo facevamo per rispettarle e conservarle. Come accade alle donne nelle società fortemente maschiliste dichiarate "sacre"; tenute velate e isolate per proteggerle dalle brutture del mondo e poi rese oggetto di quotidiana violenza domestica.

Probabilmente noi moderni siamo diventati maniacali collezionisti di farfalle e coleotteri spillati sul raso per incertezza e fragilità costituzionale, per dubbio cronico su noi stessi. Non abbiamo sciolto i nodi con il presente e tanto meno con il nostro passato; non siamo in grado di capirlo, reinterpretarlo (o difenderlo) con naturalezza. Lo difendiamo per paura; lo rimuoviamo per incapacità e, se ci riesce, lo distruggiamo per non pensarci più.

Andiamo a sfruculiare nel territorio per cercare antichi tracciati viari, ma non siamo capaci di creare nuove strade belle, che lascino un segno apprezzabile; non innalziamo più ponti da ammirare con compiacimento, tralicci elettrici degni d'essere conservati; non costruiamo per la storia; restiamo stupiti e commossi di fronte a saltuarie impronte d'elefante che i nostri avi ci hanno lasciato e intanto zampettiamo, pasticciando tutto come galline in un pollaio.

Un'ultima riflessione. Alla fine se mi decido a "leggere" il territorio e in qualche modo ci riesco, che costrutto ne ricavo?

Trovo con fatica, nella campagna, i messaggi sovrapposti e confusi di pelasgici, etruschi, romani, longobardi, dei Comuni e delle Signorie, dello Stato della Chiesa, dei Savoia, dei fascisti, delle Partecipazioni Statali, di Craxi, della Lega delle Cooperative, e poi? Ne faccio un catalogo; vincolo segni labili per trasmettere lo "spessore culturale" ed essere certo d'aver compiuto una buona azione; metto dei cartelli esplicativi di lamiera smaltata a fuoco, trasformo il tutto in un "parco urbano" con appositi cestini per rifiuti, spazi protetti per bambini e cani, panchine e fontanelle; realizzo "percorsi storico-ambientali" per il tempo libero, da usare con Adidas ai piedi e il corpo fasciato con una tutina elasticizzata verde e ciclamino, e poi? Costruisco architetture bruttine, ma che "riprendono" il filo della storia; teorizzo contestualità mimetiche o viceversa "decontestualizzo", innalzando sgraziate strutture, segni che vogliono graffiare il cielo, e poi? "Too much to do for nothing". Vorrei sapere cosa bisognerebbe davvero fare con la disoccupazione giovanile, gli immigrati, le spinte separatiste, la droga, la povertà che cresce e i vecchi senza assistenza, la volgarità imperante, il rimbecillimento da mass media, i conati autoritaristi, la concorrenza asiatica e la necessità di sembrare belli e sempre in forma, i cibi genuini, le vacanze intelligenti, le mostruosità architettoniche firmate, l'importanza d'avere immaginazione e di innovare; non ci riesco. I miei codici genetici sono quello che sono; il paesaggio storico italiano mi guarda indifferente; le strade medievali sono piene di signori vestiti come americani.

Il territorio e l'ambiente

Costanza Caniglia Rispoli

Questo è un tentativo di risposta alla domanda "Che significa ambiente?" formulata da studenti di urbanistica di una facoltà di ingegneria.

La parola italiana 'ambiente' nel linguaggio urbanistico è usata in molti modi. A volte sostituisce 'territorio', ma i due termini non sono sinonimi. Territorio indica l'oggetto dell'urbanistica e riguarda un'azione di governo. Ambiente è 'l'ambiente di vita'. Il suo significato si collega a quello dello stesso territorio, di habitat, ecosistema, natura, paesaggio e di 'ambiente vissuto' come nozione soggettiva.

L'ambiente ha significati diversi per culture diverse che hanno esigenze ambientali diverse: caratteristiche ambientali differenti indicano differenze di modi di vita e di visioni del mondo. L'ambiente è il testimone con cui una generazione trasmette elementi della sua cultura a quella che segue.

L'urbanistica fa parte del processo di governo del territorio. Finalità dell'urbanistica è migliorare il rapporto tra gente e territorio in quanto ambiente di vita.

This is an attempt to answer the question posed by students of Planning at a Faculty of Engeneering: "What is environment"?

The word 'ambiente' in Italian planning is used in many different ways. Sometimes it is used in place of the word 'territorio'. However the two terms are not synonymous. Territory designates what the planners work on and it is connected with public administration. 'Ambiente' is the 'living environment' of the people. Its meaning in related to territory, but also to habitat, ecosystem, nature, landscape and a subjective notion of all these things.

An environment has different meanings for different cultures. Different cultures have different environment requirements. Different environmental features reveal differences in ways of life and ways of looking at the world. The environment is the means by which one generation transmits elements of its culture to the nex one.

Planning is part of the process of the administration of territory. The aim of planning is to improve the relationship between people and territory within living environement.

Qualche tempo fa alcuni studenti di urbanistica della Facoltà di Ingegneria di Napoli mi fecero notare che nelle mie lezioni usavo spesso il termine "ambiente" senza darne mai una definizione. Mi resi conto che non ne avevo una soddisfacente da dare né riuscivo a trovarne. Eppure trovavo molte definizioni diverse e vidi che nel linguaggio degli urbanisti italiani spesso il termine sembrava equivalente a "territorio".

Decisi allora di scrivere questo lavoro che non è ancora detto si possa considerare compiuto, data anche la singolarità di un argomento che sembra crescere col procedere dello studio. Il testo presenta ordinatamente alcuni significati che mi pare possiamo assumere per certi e poi ne mette in evidenza la ricchezza di implicazioni.

Come già per altri materiali didattici, ho utilizzato conoscenze tratte dalla letteratura e anche qualcosa delle esperienze personali, nel tentativo di rendere esplicito e tradurre in consapevolezza un po' di quanto ciascuno di noi, e dunque anche i nostri allievi, vive nell'interagire col suo ambiente di vita.

Spero che la pubblicazione del lavoro su questa rivista produca qualche commento e anche qualche critica puntuale: potrei partire di qui per migliorarlo in una nuova stesura.

Forse potrebbe anche servire per innescare qualche riflessione sui processi formativi in urbanistica.

Nel leggere, si ricordi che il testo è scritto per studenti che stanno seguendo un secondo corso di urbanistica a un quinto anno di Ingegneria.

L'oggetto dell'urbanistica

L'oggetto del lavoro urbanistico, la "cosa" sulla quale si esercita l'azione di questo campo di attività, in italiano di solito è indicato col termine *territorio*. La finalità generale di un piano urbanistico consiste nel migliorare alcune delle condizioni di vita di una popolazione e gli obiettivi principali vengono individuati studiando il rapporto tra quella popolazione e, appunto, il territorio in cui vive.

Questo testo suggerisce di usare non solo il termine territorio ma anche *ambiente*. Nelle pagine che seguono constateremo che l'urbanistica agisce su qualcosa che comprende il territorio ma va anche oltre: è l'ambiente, come contesto oggettivo e soggettivo di vita degli esseri umani. È nell'ambiente l'ambito effettivo della responsabilità disciplinare.

I termini territorio e ambiente nell'uso corrente

Nel linguaggio comunemente usato in urbanistica (libri, articoli, relazioni, ecc.) può accadere di trovare usati indifferentemente territorio o ambiente. Ma i due vocaboli non sono sinonimi. Se consultate un vocabolario vedrete che le due parole hanno significati diversi. Le accezioni della prima sono riconducibili principalmente alla geografia e al governare e amministrare. La seconda è usata in più campi e in ciascuno di questi prende significati diversi, ma sempre derivati da uno stesso etimo che indica "ciò che sta intorno a qualcosa".

Molti significati del termine ambiente riguardano il contesto in cui vivono gli esseri umani. L'urbanistica, nell'orientare modifiche o conservazione della componente "fisica" di tale contesto, produce effetti diretti e indiretti che vanno al di là degli obiettivi del piano. Il fatto è che l'oggetto dell'urbanistica non è soltanto il territorio che un dato ente ha la responsabilità di governare, sia pure secondo interessi e voleri (e speranze) dei suoi cittadini. Quel territorio è la "terra" di appartenenza di persone date, nel duplice significato di luogo di quella gente e di gente di quel luogo. È una componente di quel tutt'uno, formato da organismi viventi e ambiente materiale, che nella sua dimensione massima costituisce la biosfera.

Questi concetti non hanno ancora una formulazione disciplinare precisa. Solo un poco della loro ricchezza di contenuti penetra nei programmi degli studi universitari e peraltro in modi molto vari: per esempio, con quegli "esercizi" che servono a sviluppare personali capacità

di osservazione dell'ambiente distinguendo tra il *guardare* e il *vedere* (1); oppure con esercitazioni che utilizzano il metodo di Kevin Lynch per scoprire aspetti percettivi del vivere in un luogo costruendo l'"immagine pubblica" di una città (2).

Esperienze didattiche come queste dimostrano che l'oggetto dell'urbanistica ha molte implicazioni che interessano l'ambiente di vita di una popolazione. Molte di queste implicazioni riguardano effettivamente il territorio, le sue caratteristiche materiali, i modi pratici d'uso: questo è l'oggetto abitualmente studiato in urbanistica e qui troveremo gli effetti diretti dell'azione prodotta dal governo urbanistico del territorio. Ma ce ne sono anche altre, che rimandano ad altri aspetti del rapporto tra una collettività e il luogo in cui essa vive. Gli effetti dell'azione urbanistica arriveranno anche qui, non attesi e forse non graditi, perché non considerati e quindi non studiati.

Che intendere allora con territorio? E in che senso intendere e quindi usare ambiente? Come vedremo, le responsabilità dell'urbanistica riguardano un oggetto complesso cui va riferito sia l'uno che l'altro. I paragrafi che seguono ne descrivono alcuni aspetti spiegando le accezioni per l'uso dei due termini.

Il significato di territorio

Che significa "territorio"? La parola indica una porzione di terra di estensione notevole: un *territorio montuoso*, i *territori del nord*. Un secondo significato è quello di una estensione di terra che costituisce un'unità giurisdizionale e amministrativa: il *territorio nazionale e quello comunale*, i *territori delle Regioni meridionali*. Possiamo associare a questa seconda nozione quella di territorio come *terreno del gioco del baseball* (3). Se escludiamo quelli di senso figurato, c'è infine il significato che rimanda ad un uso particolare della propria area di vita da parte di alcune specie animali: la *territorialità*.

La prima accezione, propria del linguaggio geografico, è di ovvio uso urbanistico. La seconda riguarda la disciplina per una ragione istituzionale: il lavoro urbanistico è proprio un aspetto del governo di particolari unità amministrative. "Governare" significa praticare una responsabilità di direzione e amministrazione: *governare un comune, una Regione*. Nel significato di governare è implicita una certa "dipendenza" del territorio da un governo centrale (nazionale, provinciale ...), che nei paesi democratici si tende ad equilibrare con forme varie di coinvolgimento della popolazione.

Anche il terzo significato si riallaccia al concetto di governo perché riguarda la *territorialità*, quel comportamento di molte specie animali che comporta la delimitazione ed il controllo (il "governo" da un certo punto di vista) dello spazio in cui vivono singoli o gruppi di individui. Ogni individuo, ogni popolazione occupa un dato spazio in modo continuativo o saltuario, ne utilizza caratteristiche o elementi o si riserva di farlo in futuro. Questo spazio governato corrisponde al "territorio" di quel soggetto o di quella popolazione e ne costituisce la riserva in cui essi svolgono alcune attività, come la ricerca del cibo o l'accoppiamento. Gli animali difendono i loro territori dall'uso da parte di altri della stessa specie e ne segnalano l'appartenenza in vari modi, per esempio con tracce odorose come i gatti, o con il canto come alcuni tipi di uccelli.

È controverso se gli esseri umani siano dei territoriali innati. Certamente nel comportamento umano ci sono aspetti di questo genere; si pensi per esempio alla forza della proprietà privata e alle leggi che la difendono, alle abitudini che fanno della casa di ognuno il suo castello da difendere ad ogni costo (4). Un manuale inglese di progettazione sollecita esplicitamente i progettisti a tenerne conto, dando come accertato che ogni essere umano ha un desiderio istintivo di definire i limiti del proprio territorio individuale e di gruppo. Per ogni nuova zona residenziale suggerisce una gerarchia di territori dai confini facilmente riconoscibili: il territorio semipubblico entro i confini del sito; il territorio semiprivato entro il gruppo di case; il territorio privato nel giardino antistante la singola casa (5).

In campo urbanistico l'uso del termine territorio è del tutto pertinente. Da questo punto di vista, alla base del concetto di territorio c'è la possibilità di usarlo e governarlo per orientarne uso e trasformazione. Gli elementi che lo costituiscono sono quelli naturali del luogo e i cambiamenti prodotti dagli esseri umani in passato o in corso, in connessione con le caratteristiche naturali e i modi di vita passati e presenti della popolazione. Il processo di cambiamento è continuo, come evolvere dialettico perenne tra cultura, esigenze, disponibilità tecnologiche ed economiche e forze della natura (6).

Espressioni come "organizzazione del territorio", "programmare il territorio", "recupero del territorio" sono molto frequenti nella letteratura urbanistica e anche nella denominazione di corsi e dipartimenti universitari. Esse sono ormai entrate nel linguaggio corrente; tuttavia indicano solo in parte quanto dovrebbero, perché l'oggetto rispetto al quale si intende svolgere l'azione di organizzare, programmare, recuperare non è una qualsiasi "porzione di terra di estensione abbastanza notevole" né è soltanto un'unità amministrativa governata da quell'istituzione cui in Italia competono iniziativa e gestione dell'attività urbanistica. È un territorio dato in cui vive una popolazione data, della quale costituisce la dimensione materiale di esistenza. Quale ne sia, ne sia stata o ne sarà la modalità di governo, è l'ambiente di vita di quella gente, è una particolare componente della sua stessa vita.

Per capire il senso del luogo in cui viviamo, altri concetti devono essere presi in considerazione oltre quelli propri di territorio. E altri termini.

Il significato di ambiente

Che cosa significa "ambiente"? Non abbiamo ancora una buona definizione di ambiente. Un numero crescente di studi ne sta dilatando il significato da vari punti di vista. Per il nostro lavoro, quello che interessa è il concetto di ambiente come luogo di vita degli esseri umani. Ne costruiremo il senso a partire da alcuni usi correnti del termine.

In urbanistica il termine ambiente è usato prevalentemente con accezione naturalistica alla scala territoriale (la vegetazione, gli animali, forse il paesaggio ...) ed estetico/visualistica a quella locale. A questa scala a volte vengono usati con significato simile anche "spazio" e "spazio

costruito" (l'ambiente antico, lo spazio della città ottocentesca ...), peraltro anche questi senza una definizione rigorosa.

Questo termine è parte del linguaggio di molte discipline con cui l'urbanistica può trovarsi a collaborare. Ma geologia, botanica, chimica, storia, economia, psicologia, sociologia e altre ancora hanno proprie nozioni di ambiente. Spesso la mancanza di un denominatore comune riduce l'utilità delle collaborazioni e genera una specie di incomunicabilità che sovente divide gli stessi urbanisti, specialmente quelli di formazione ingegneristica da quelli di formazione architettonica (7).

Forse proprio perché presente in vari campi disciplinari, il concetto di ambiente ha una certa ambiguità.

La radice del termine è il participio presente del verbo latino "*ambire* = stare intorno". La nozione base è "ciò che sta attorno, che circonda" (8) anche nel senso di "ciò in cui si è immersi". In senso stretto il termine indica l'insieme delle condizioni esterne (ma anche interne) a un organismo e in senso estensivo e figurato le condizioni materiali, sociali, culturali in cui vive e opera un essere umano. Ancora in senso figurato significa un gruppo di persone che hanno stessi interessi o idee, mentre in senso materiale e proprio è uno spazio delimitato da pareti.

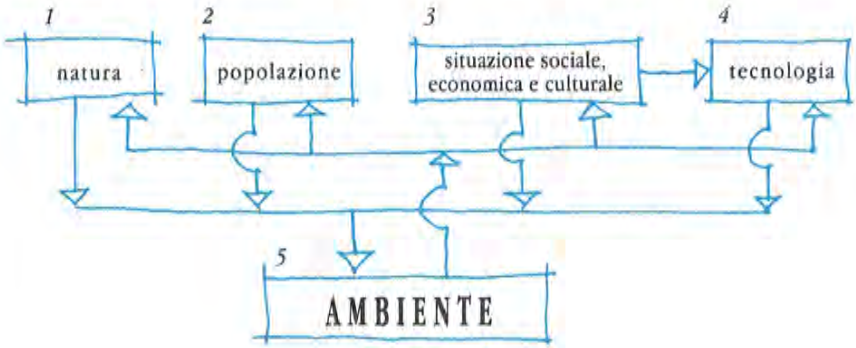
All'ambiente come luogo della vita degli esseri umani vengono attribuiti significati sempre più ampi. Nel linguaggio corrente si trovano diversi termini che a volte vengono utilizzati come sinonimi di ambiente con maggiore o minore proprietà (9). Il termine territorio in primo luogo, come già si è detto, ma anche altri, ciascuno dei quali in realtà indica un aspetto particolare del nostro ambiente di vita.

Il termine *habitat* indica il complesso di fattori caratterizzanti il luogo in cui vive un soggetto o una collettività di una particolare specie: nel doppio significato di *nicchia spaziale*, se ci riferiamo alle caratteristiche di un posto specifico in cui effettivamente si trova quella specie, oppure di *nicchia ecologica* se lo descriviamo teoricamente, come insieme di caratteristiche possibili o necessarie, ossia di esigenze (10).

Come nicchia ecologica, l'habitat dell'uomo comprende i caratteri fisici dei luoghi, per esempio edifici e infrastrutture o caratteristiche climatiche, e tutto ciò che può essere considerato risorsa necessaria per la sopravvivenza, come l'aria o i commestibili. Le esigenze di habitat degli esseri umani, in quanto singoli individui e come intere collettività, vanno poi estese alle caratteristiche ambientali che ne garantiscono il "benessere", salvo definizione del significato di benessere per una collettività data: quali costruzioni, quali spazi per la vita pubblica e privata, per i bisogni intellettuali, pratici, affettivi ...? quali specie animali o vegetali, quali caratteri dell'aria, dell'acqua ..?

Il termine *ecosistema* si riferisce all'insieme di specie viventi e di fattori abiotici presenti in un dato territorio, alle relazioni che li legano e ai processi dinamici e ambientali cui sono soggetti. In altre parole indica il sistema ambientale nel suo complesso, con i suoi flussi di materia ed energia naturali o modificati dalle collettività umane. In ecologia, ossia nella scienza che studia la vita delle specie nel loro ambiente, l'ecosistema è l'unità di base, è il "livello di organizzazione" cruciale (11).

Vi sono ecosistemi "naturali", ossia ambienti dove non c'è traccia delle attività umane (ma attenzione a non dedurne che l'uomo non è un essere naturale!). E ve ne sono di quelli determinati prevalentemente proprio dalla presenza degli esseri umani: per esempio gli "ecosi-



In questo modello grafico l'ambiente è interpretato come il prodotto di più fattori collegati da flussi di relazioni:
1 *la natura, in tutti i suoi caratteri e specie animali e vegetali non modificati dalle attività umane;*
2 *la popolazione umana che vive in quell'ambiente nelle sue caratteristiche biologiche e demografiche;*
3 *la situazione sociale, economica e culturale di quella popolazione nelle sue caratteristiche antropologico-culturali;*
4 *la tecnologia come conoscenza, tecniche e campi di attività propri di quella popolazione;*
5 *l'ambiente come prodotto dinamico dei quattro fattori precedenti e delle modifiche che esso stesso vi induce.*

I cinque fattori costituiscono un complesso dinamico dove ciascun fattore muta nel tempo inducendo mutamenti negli altri e conservando le tracce del mutamento proprio e di quello degli altri. Questo processo continuo fa di un ambiente dato la memoria storica della società che vi è (in un qualsiasi modo) coinvolta e che quotidianamente vi imprime, nel corso delle sue attività, i segni della propria evoluzione biologica e culturale.

Rielaborazione del concetto di "complesso ecologico" in ecologia umana, v. O.D. Duncan, L.F. Schnore, Cultural Behavioral Ecological Perspectives in the Study of Social Organization, *"The American Journal of Sociology" vol. LXV, n. 2, sett. 1959, pp. 132-146, cit., in J. Musil,* Sociologia della città *(1967), Angeli, Milano, 1970, p. 159. Il modello è tratto da C. Caniglia Rispoli,* Il processo di produzione dell'ambiente. Materiali, *doc. interni per il corso di Complementi di Tecnica Urbanistica, Fac. Ingegneria, Univ. di Napoli, a.a. 1981-1982.*

stemi urbani" o gli "agro-ecosistemi".

Termini come ecosistema o habitat, e quindi i concetti relativi, sono di formazione recente. Non così *natura*. Di solito con questo termine si intende l'ambiente nei suoi elementi naturali non controllati o trasformati dall'uomo. Un punto di vista che può rendere incerto, per esempio, se la campagna vada considerata natura oppure no.

Ma natura è anche il termine col quale indichiamo qualcosa che negli ultimi anni è diventata oggetto di un fenomeno di massa: oggetto di un'attenzione e un interesse che non sono privi di contraddizioni ma che, nello stesso tempo, testimoniano l'emergere di una consapevolezza ambientale diffusa che è del tutto nuova.

Collegato spesso a quello di natura, c'è anche il significato di *paesaggio*, che a sua volta ha più significati. Intanto, in generale, si pensa che il paesaggio sia qualcosa che tutti vedono allo stesso modo, sempre. Ma quanto intendiamo per paesaggio in realtà è quello che particolari soggetti appartenenti a una società data vedono in un tempo dato. Da questo punto di vista un paesaggio naturale, per esempio, può essere considerato come un'interpretazione sociale della natura, un prodotto sociale storicizzato (12).

Nel termine paesaggio vi sono almeno due grandi significati. Da un punto di vista idealistico classico, il paesaggio è inteso come un oggetto estetico puro, uno scenario. Da un altro punto di vista, è il prodotto di un insieme di ecosistemi, il risultato di processi naturali e processi indotti dall'azione umana, la manifestazione di un cambiamento continuo che riflette l'interazione tra uomini e natura e il fatto che sia gli uomini che la natura cambiano di continuo (13).

C'è infine l'*ambiente vissuto*, inteso come l'insieme di quelle caratteristiche ambientali che ciascun soggetto, gruppo e società percepisce in funzione delle proprie esperienze e delle proprie caratteristiche biologiche, sociali e culturali. È l'ambiente vissuto che determina quali sono i caratteri riconosciuti (attribuiti?) socialmente all'ambiente e le relative "preoccupazioni sociali" (14), i problemi da affrontare, le soluzioni ritenute accettabili in un dato tempo e luogo. Qui vanno ricercate le esigenze di habitat, riconoscendo la complessità di un mondo che è al tempo stesso individuale e collettivo.

Questo spazio mentale (15) che ognuno costruisce mediante tutto se stesso, mente emozioni e fisicità, è il campo di studio di un ramo particolare della psicologia. È la psicologia ambientale, che indaga su uno spazio ben diverso da quello fisico classico del territorio. Uno spazio che forse è anch'esso misurabile e definibile mediante parametri definiti scientificamente e relazioni matematiche. Ma sono certamente parametri e relazioni particolari; misurare la lunghezza di un percorso non è lo stesso che misurare ciò che ne viene percepito in prima persona.

Tutti hanno un proprio ambiente vissuto. Anche gli urbanisti: quelli che operano attualmente, quelli che opereranno domani, gli studenti di oggi. Anche voi che leggete queste righe, chiunque voi siate.

Come si vede, nel senso di "ambiente di vita" l'ambiente è un concetto nel quale confluiscono molte nozioni. Pensate a una popolazione insediata: nel suo ambiente c'è ovviamente il *territorio* in cui vive. Se oltre alle caratteristiche fisiche di quel territorio (per esempio quelle indagate per fare un PRG), considerate le esigenze ambientali complessive di quella collettività, voi avete non il territorio ma l'*habitat* di quella collettività. Se prendete in considerazione tutte le specie presenti in quel territorio e le corrispondenti caratteristiche ed esigenze ambientali, ossia se considerate tutti gli habitat di quel territorio, ne avete *l'ecosistema*. Se di questo contesto considerate tutte le componenti viventi e non viventi, escludendo l'uomo con le sue opere e i suoi effetti, avete la *natura*. Se osservate come il tutto sia colto dagli esseri umani in senso visivo, avete il *paesaggio*, se nel senso della percezione, avete l'*ambiente vissuto*.

Tutte queste nozioni e forse altre ancora costituiscono un insieme complesso nel quale esse confluiscono: alcune come soggettive e altre come oggettive (16). Ambiente vissuto e, da un dato punto di vista, paesaggio sono nozioni soggettive dell'ambiente di vita. Ecosistema, habitat, territorio, natura, sono nozioni che possiamo considerare oggettive, anche se il prodotto di dati oggettivi non è mai del tutto privo di una certa soggettività.

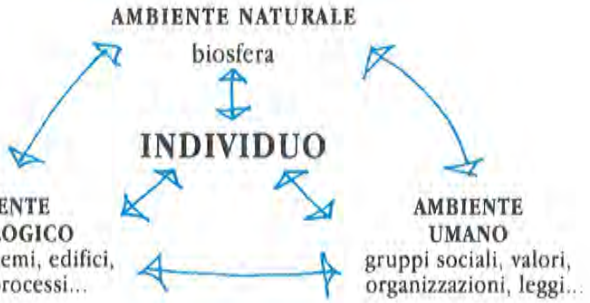
Nell'orientare l'uso di un territorio, con la modifica, la conservazione o la riqualificazione delle sue caratteristiche l'attività urbanistica produce effetti ambientali sia oggettivi che soggettivi.

Tra gli effetti oggettivi, alcuni sono perseguiti consapevolmente e sono quei cambiamenti che costituiscono proprio la ragione dell'azione intrapresa. Altri sono ancora oggettivi ma possono essere solo una inevitabile conseguenza dei cambiamenti progettati. Altri ancora sono soggettivi e riguardano quello che dell'insieme dei cambiamenti oggettivi è percepito da coloro che in un modo qualsiasi ne siano toccati.

Se, per esempio, si costruisce un gruppo di case in una zona agricola ai margini di una piccola città, si avrà una trasformazione delle aree coltivate che diventeranno case, strade, parcheggi e quanto altro si è deciso di realizzare. Ma si avranno anche altri effetti oggettivi: una riduzione della permeabilità dei terreni, per esempio, la modifica del microclima, la variazione del tipo di persone che usano l'intorno e così via. Come ci saranno anche effetti soggettivi, per esempio quelli che riguardano l'ambiente vissuto dei nuovi abitanti, di quanti abitano nell'intorno e di coloro che coltivavano quella terra.

Al di là delle varie nozioni e rispettivi campi di conoscenza, indipendentemente da tutto questo, che senso ha l'ambiente per gli esseri umani? Proviamo a farcene un'idea riflettendo sull'esperienza che ciascuno di noi sperimenta giorno per giorno nella vita quotidiana.

Uomini e donne, ragazzi e anziani, gente ammalata e in buona salute hanno una relazione complessa col proprio ambiente di vita. Essi compiono le proprie azioni e svolgono le loro attività sostenuti e incentivati dagli adattamenti che essi stessi, come società se non come persone, vi imprimono nel corso del tempo. Così avviene per gli atti minuti della vita privata di ogni giorno (lavarsi, vestirsi, preparare e consumare il cibo ...), come per quelli meno frequenti di un rituale di vita collettiva (seguire una partita di pallone, partecipare a una manifestazione).



L'ambiente in cui vivono gli esseri umani interpretato come l'insieme di tre ambienti diversi che interagiscono tra loro.

Rielaborazione da R. Roy e N. Cross, La tecnologia e i suoi effetti sull'economia e sui rapporti sociali *(1975), Mondadori-The Open University, Milano, 1979, p. 15.*

Svolgere un'attività significa agire in un determinato luogo (in casa, per strada, sul posto di lavoro ...) e in un dato modo, ossia praticando dati comportamenti (abitare secondo date abitudini, frequentare altra gente secondo dati costumi di vita ...). Nel sostenere tali comportamenti, l'ambiente ne sostiene la trasmissione, ossia sostiene il permanere della cultura di una data società pur nell'evolvere continuo dei suoi modelli di vita e nella specificità con cui ciascuno vive il proprio ambiente.

Pensate a un vostro collega di lavoro o di studio, pensate alla ragazzina di otto anni della porta accanto (17), all'ambulante del mercatino rionale immigrato extracomunitario, all'anziana signora di modesta autonomia motoria e disponibilità economica che incontrate ogni tanto..., pensate a voi stessi. Pensate a come ciascuno di voi vive diversamente l'ambiente circostante il luogo dove dorme di solito. Pensate a come cambia il senso di un posto o quello delle direzioni per ognuna di queste persone (fare "mente locale"! (18) dove mi trovo? dove andare per arrivare a ....?), al significato diverso che per ciascuno di noi ha un giardino pubblico, un pezzetto di campagna tra gli edifici della periferia, l'ingresso a una scuola elementare o a una chiesa, una strada con una fila di negozi, una fabbrica di gelati ... Significati diversi, certo, anche se sempre interni al sistema di significati che è proprio della cultura antropologica dell'insieme di quei soggetti.

C'è un'intima relazione, un rapporto singolare tra la gente di una data cultura e il suo ambiente, tra una data gente e la sua "terra", la sua città, il suo quartiere, quello in cui lavora, le strade che usa, la casa. Una casa non è una cosa separata, distinta da chi ci abita. Dietro costruzione e architettura, dietro lo *status symbol* c'è la "tana" e la controfaccia. La vostra casa è il vostro necessario complemento, forse completamento, forse proprio una vostra faccia: in un certo qual modo la vostra casa *è/siete voi*: le vostre abitudini e i vostri sentimenti, il modo di svolgere le vostre azioni private quotidiane, i rapporti con le cose e con la gente che vive con voi, con un mondo esterno di cose e di persone.

Se fate attenzione, una strada vi può dire molte cose della gente che l'usa, che abita nelle case circostanti: può dirvi chi sono, se ci sono bambini zie nonni, come vivono, forse perfino cosa pensano. Una strada vi dice molte cose sul ceto sociale e sul valore dato al danaro, sulle ragioni per cui è usata o non usata, sui modi in cui si usa, sui perché, sulle possibilità offerte e su quali sono veramente praticate: ci si va a piedi? è mai affollata? quando? c'è possibilità/probabilità di incontrarsi, sostare, svolgere faccende, quali? ...

Le strade come le case, i quartieri, le città, i paesaggi urbani, naturali, turistici, industriali ... raccontano molte cose della gente che ci vive, lavora, ama, nasce, muore ... Mai notato quante cose si capiscono della gente nel vedere (*vedere*!) il suo "salotto" o il terrazzino davanti alla cucina, l'ingresso del fabbricato e il cortile, i marciapiedi davanti a dei negozi, un parcheggio o una fermata d'autobus, una piazza di periferia?

L'ambiente è come un'altra faccia della vita. Per questo c'è la presenza del passato: la gente cambia e se ne va molto più rapidamente di quanto l'ambiente non si trasformi. L'ambiente conserva una traccia di vita che va ben oltre le grandi opere, i monumenti. Mai stati agli scavi di Ercolano? Pompei? Lì si può *vedere* la gente di venti secoli fa come viveva nelle sue case, case dei ricchi come della gente modesta, e nel suo spazio pubblico: ritrovarla nella traccia di un albero tra i giochi d'acqua del giardino in un peristilio, nei graffiti sui muri lungo le strade, nel modo come statue e basi diverse sono disposte nel foro (non in centro!) mentre su via dell'Abbondanza i marciapiedi si richiudono per impedire ai carri di entrare ...

L'ambiente è il *testimone* con cui una generazione passa alcuni aspetti della sua cultura a quella successiva in un processo che ha qualcosa della trasmissione genetica. Cultura nel senso di "modelli di vita". Dovremmo cominciare a dirlo al plurale: culture, per queste nostre società sempre più multiple, complesse, differenziabili in gruppi diversi: per sessi e generi (ossia per sessi considerati in rapporto alla cultura materiale, produttiva), per lavoro, stato sociale, religione, svago, classi di età ... L'ambiente sostiene la trasmissione della vita come ne sostiene lo sviluppo, l'evoluzione. Potremmo dire, la modernizzazione.

Ma tutto questo è solo un potenziale. L'ambiente *può* trasmettere e sostenere. Ma può anche, per ragioni naturali come per un governo inadeguato, per differenze nei tempi di evoluzione sociale o tecnologica, limitare la vita degli esseri umani, minacciarla, distruggerla.

Sappiamo bene che gli uomini adattano l'ambiente alle proprie esigenze traendone quanto necessario per la propria vita e le varie attività. Tuttavia cominciamo appena a capire che l'ecosistema proprio in quanto "sistema", offre queste possibilità entro un preciso contesto di limitazioni e di vincoli. Alle volte le società umane sfruttano il proprio ambiente senza troppo pensare alle conseguenze pro-



I fattori che intervengono nel determinare cosa una persona percepisce del proprio ambiente.

Rielaborazione da D. Krech, R.S. Crutchfield, E.L. Ballachey, Individuo e società, *Giunti Barbera, Firenze, 1984, p. 24.*

dotte sulla terra che li ospita. Vivono come parassiti, e mentre gli insediamenti si diffondono nelle campagne, l'ambiente fornisce cibo, acqua, aria e degrada enormi quantità di rifiuti (19).

Questo paragrafo vi ha dato alcuni significati di ambiente che integrano quello generalmente assunto come oggetto del lavoro urbanistico di territorio. Sono nozioni che rientrano in diversi campi di conoscenza , qui riportate sinteticamente per delineare l'ambito effettivo di competenza urbanistica e segnalarne molteplicità e spessore.

Per gli essere umani l'ambiente di vita è un luogo e anche un aspetto di sé. È il luogo del loro abitare e trasformare la natura e contemporaneamente è un aspetto della loro stessa natura. Nella sua componente materiale, questo ambiente è prodotto del processo evolutivo e della trasmissione culturale, è la dimensione concreta della storia passata e di tutti i possibili futuri, è il supporto e il potenziale di base dello sviluppo individuale e sociale. È uno "strumento" di vita di cui noi stessi contribuiamo a dotarci, strumento unico, straordinario, il più importante di cui disponiamo.

La cosa su cui l'urbanistica lavora è effettivamente un territorio governato istituzionalmente da un governo locale e l'azione urbanistica è parte non secondaria dall'azione di tale governo. Ma poiché il territorio è un elemento dell'ambiente di vita, questo vuol dire che anche l'ambiente è oggetto dell'urbanistica e che i termini territorio e ambiente sono complementari. Il primo è l'oggetto diretto dell'azione urbanistica e da questo punto di vista il secondo è il contesto di ricaduta di tale azione. Da qui la responsabilità di vedere e monitorare l'ambiente della popolazione per la quale si lavora più che il suo territorio, e di formulare e perseguire gli obiettivi di piano in funzione di effetti ambientali.

Nessun termine è più efficace di territorio per introdurre la territorialità in campo legislativo e amministrativo. Col suo richiamo alle competenze istituzionali, questa parola segnala un aspetto essenziale del nostro lavoro. Ma l'uso del termine ambiente, nell'accezione ampia e articolata di ambiente di vita, ricorda che il senso dell'urbanistica non si esaurisce entro i confini di doveri amministrativi classici e che le esigenze umane da soddisfare vanno ben al di là di quanto indicato nelle leggi di governo del territorio.

Note

1 Cfr. C. Caniglia Rispoli, *Guardare/vedere i pieni e i vuoti, il cambiamento, l'uso dell'ambiente*, CUEN, Napoli, 1990.

2 È il metodo sperimentato da Kevin Lynch con i suoi studenti del Massachusetts Institute of Technology e pubblicato in *L'immagine della città* (1960), Marsilio, Padova, 1964. Questo metodo ha avuto una grande diffusione, ma spesso è tuttora applicato senza l'indagine che ne costituisce la parte essenziale. Lynch lo costruì studiando l'immagine percepita nel corso della vita quotidiana dagli abitanti di tre città americane. In seguito notò con stupore che il suo lavoro, "il cui scopo principale era quello di segnalare agli urbanisti la necessità di consultare chi vive" lì dove essi devono intervenire, otteneva "un risultato diametralmente opposto". Molti lo interpretarono e lo interpretano tuttora come una tecnica per costruire l'immagine pubblica di una qualunque città, cercando essi stessi sul campo gli elementi del "magico elenco": nodi, riferimenti, quartieri, margini e percorsi ("... this study, whose principal aim was to urge on designers the necessity of consulting those who live in a place, had at first a diametrically opposite result. It seemed to many planners that here was a new tecnique — complete with the magical classifications of node, landmark, district, edge, and path — that allowed a designer to predict the public image of any existing city or new proposal", L. Rodwin and Hollister, *Cities of the Mind*, 1984, segnalazione di M. Pompilio).

3 N. Zingarelli, *Il nuovo Zingarelli. Vocabolario della lingua italiana*, Zanichelli, Bologna, 1988.

4 Si veda p.e. S. Malcevschi, *Qualità ed impatto ambientale*, Etaslibri, Milano, 1991, p. 57, o il lemma *Popolazione* di V. Parisi nella *Enciclopedia della Scienza e della Tecnica*, EST, 1963, V. VIII, pp. 124-128. In partic. si veda E. P. Odum, *Basi di ecologia* (1983), Piccin, Padova, 1988, pp. 308-311.

5 Greater London Council, *An Introduction to Housing Layout*, The Architectural Press, London, Nichols Publishing Company, New York, 1978, p. 54.

6 S. Malcevschi, *Qualità* ..., cit., ibid.

7 Cfr. C. Caniglia Rispoli, *Quality of the environment. Towards a redefinition*, "Town Planning Review", V. 64 (1), 1990, pp. 37-45 e anche *L'ambiente è uno strumento?*, "Paesaggio urbano", 1994, 1, pp. 7-12.

8 N. Zingarelli, cit..

9 Sullo scambio "frequentissimo" tra ambiente, territorio e paesaggio v. R. Assunto, *Paesaggio, ambiente, territorio: un tentativo di precisazione concettuale*, "Rassegna di Architettura e Urbanistica", a. XVI, 47/48, 1980, pp. 49-51. Sui termini territorio, paesaggio e altri citati più avanti, il cui significato può confluire in quello di ambiente, v. S. Malcevschi, *Qualità* ..., cit., p. 2 *Concetto di ambiente*, pp. 41-100.

10 E.P. Odum, *Basi* ..., cit., pp. 350-356.

11 E.P. Odum, *Basi* ..., cit., p. 3.

12 G. Bertrand, *Le paysage entre la Nature et la Société*, "Revue Géographique des Pyrénées et du "SudOuest", t. 49, 2, 1978, pp. 239-258.

13 Sul paesaggio come "forma" dell'ambiente, inteso quest'ultimo come "territorio qualificato biologicamente, storicamente e culturalmente", v. R. Assunto, *Paesaggio* ..., cit.. Come "scenario" oppure come "natura più gente" v. A. Beer, *Viewpoint, Landscape Planning and Environmental Sustainability*, "Town Planning Review", 64(3) 1993, pp. V-XI. Da più punti di vista v. B. Cillo (a cura di), *Pianificazione ambientale, paesaggio e valutazione*, Università degli Studi di Napoli, Di.Pi.S.T., Napoli, 1990, cp. 7 *Il paesaggio*, in partic. 7.1 *Il concetto di paesaggio*.

14 V.S. Malcevschi, *Qualità*..., cit., p. 64; OCDE, *Liste de Préoccupations sociales communes à la plupart des pays de l'OCDE*, Paris 1973, ibid. e anche "Dossier" n. 13 genn.-mar. 1991.

15 Sulla "mente locale", come senso di appartenenza, competenza e orientamento, v. F. La Cecla, *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Laterza, Bari, 1988, pp. 3-6, 88, 94. Su un'esperienza didattica in tema v. A. Magnaghi (a cura di), *La città della mente. Flussi e percorsi per una nuova Carta urbanistica*, Materiali elaborati dagli studenti del corso di Pianificazione del Territorio a.a. 1985/86, Dipartimento di Scienze del Territorio, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, Clup, Milano, 1987.

16 Sugli studi urbanistici *subject oriented* e *object oriented* v. A. Vernez Moudon, *A Catholic Approach to Organizing What Urban Designers Should Know*, "Journal of Planning Literature", V. 6, 4, 1992.

17 Sui bambini in città v. V. Andriello, *Dalla "Carta dei bambini" agli indicatori di qualità urbana*, comunicazione al convegno internazionale INU-WWF "Linee-guida per la progettazione: i parametri della qualità urbana", Venezia, 19.9.1994, e in partic. *Ambiente urbano e bambini*, da *Growing up in cities*, testo di un intervento di Kevin Lynch a Montreal l'11.2.1979, MIT Archives, coll. 89-15, b. 1.

18 F. La Cecla, *Perdersi* ..., cit..

19 E.P. Odum, *Basi* ..., cit., p. 350.

La tutela dei centri storici e la conservazione dei monumenti

Alcune considerazioni sulla tradizione edilizia e sull'architettura di domani sull'esempio della città del ferro di Steyr

Hans-Jörg Kaiser

Come modernizzare e proteggere allo stesso tempo i centri storici europei? L'autore tratteggia la situazione attuale, in Austria e in particolare nella città di Steyr, e definisce lo "stato dell'arte" nel campo del recupero urbano, sottolineando l'integrazione reciproca fra pubblico e privato, urbanistica e progetto architettonico.

In realtà il centro storico non può più essere considerato come una piccola parte della città, ma piuttosto visto come il nucleo centrale di un meccanismo, molto complesso, costituito insieme da "vecchio" e "nuovo". Il sistema migliore per conservare è probabilmente quello di accettare questa condizione di difficoltà, potenzialmente anche molto ricca, e cercare di coordinare le modificazioni nel centro storico coniugandole col rispetto della sua consolidata identità. La città di Steyr rappresenta, in questo senso, un esempio molto interessante di una nuova visione integrata del recupero urbano.

How to modernize and preserve European historical cities? Author outlines actual situation and precises the state of art for urban renewal in Austria — particularly in the city of Steyr — based on the integration between private and public, urban planning and architectural design.

In fact, historical center is not more to considere like a small part of the city, but the core of a very complex mechanism formed by "old" and "new" together. The best way to preserve, it is probably to accept this difficult — but also rich — situation and try to coordinate all modifications in the historical core, respecting its traditional identity. From this point of view, the city of Steyr represents an interesting example for a new integrated concept of urban renewal.

La conservazione dei monumenti è strettamente legata alla tutela dei centri storici di una città e si confronta quotidianamente con il rinnovo urbano.

Dietro alle due definizioni "rinnovo urbano" e "tutela del centro storico" si nascondono finalità ben precise che andremo indicando in questo articolo.

- Definizione di "Tutela del centro storico" e di "Rinnovo urbano"
- La situazione giuridica riguardante la tutela dei centri cittadini nella regione dell'Alta Austria (Oberösterreich)
- Presupposti e metodi operativi per la tutela dei centri storici sulla base dell'esempio della città di Steyr

Definizione di "tutela del centro storico" e di "rinnovo urbano"

Rinnovo urbano

In una sua opera intitolata "Der Städte-Bau" (1) ("L'urbanistica") Camillo Sitte esprime le seguenti considerazioni:

"I ricordi di viaggio fanno parte dei nostri sogni preferiti. Ci tornano in mente immagini stupende di città, monumenti, piazze e panorami bellissimi; ci deliziamo con tutto ciò che di sublime e di ameno ci faceva soffermare, rendendoci così felici. Soffermarsi — Potessimo farlo più spesso qua o là, ammirando la bellezza del posto scelto, saremmo senz'altro in grado di sopportare con più facilità certe difficoltà e di riprendere con più vigore l'eterna lotta per la vita.

Senza ombra di dubbio la spensieratezza imperturbabile delle popolazioni mediterranee e di altre zone benedette è da considerarsi un dono della Natura, ma le antiche città venivano costruite ad imitazione di essa, ed esercitavano dunque sull'animo degli uomini un influsso altrettanto dolce e irresistibile. Difficilmente qualcuno, che abbia vissuto di persona la bellezza di una città antica, potrà negare l'ipotesi di un tale effetto sull'uomo da parte dell'ambiente circostante. Più emozionante di tutto sono forse le rovine di Pompei. Chi dopo

un'intensa giornata di lavoro — muove i propri passi verso casa, nell'attraversare il Foro spoglio non può che restare attratto dalla scalinata del Tempio di Giove, dalla cui base può ammirare ogni volta il magnifico complesso; l'armonia che si scaturisce in esso e che ci avvolge impetuosamente può essere paragonata solo ai suoni limpidi e voluminosi della melodia più bella. In questo punto possiamo finalmente comprendere le parole di Aristotele, che riassumeva i principi dell'urbanistica sostenendo che una città deve essere costruita in modo da rendere le persone sicure e al contempo felici. Affinché ciò si realizzi, è necessario considerare l'urbanistica una questione non esclusivamente tecnica, ma anche e soprattutto una questione artistica; tale è stata considerata nell'antichità e nel medioevo, così come nel Rinascimento e ovunque venisse dato valore alle arti. Solo nel nostro secolo matematico l'ampliamento urbano e i piani urbanistici sono diventati argomenti predominantemente tecnici".

Camillo Sitte fa riferimento in questo articolo all'opinione, valida ancora oggi, secondo cui la fisionomia storica della città imprime il paesaggio modellato dall'uomo e chiama in causa i nostri sentimenti. La città è sempre stata il centro di incontri, economia e cultura. Il cambiamento nell'attuale sistema produttivo e il potenziamento dei servizi influiscono notevolmente sulle strutture urbane in crescita. Il settore economico di una città, i luoghi di produzione e i centri commerciali si trasferiscono dalle zone centrali verso la periferia, reprimendo così la cinta verde. I flussi di traffico attuali sono difficilmente controllabili. L'uso del suolo — condizionato anche dalla mobilità dei nostri veicoli — cresce sempre più. La città ed il traffico sono strettamente connessi. La città storicamente cresciuta mostra con i propri vicoli la portata che il traffico ha avuto nelle varie epoche. Vetture e carretti condizionavano le dimensioni delle superfici trafficate. Per questo motivo ci troviamo oggi davanti ad una scelta: o allontaniamo dai centri cittadini il traffico di grande portata, trasferendo le



Steyr, panorama del centro storico.
Il centro di Steyr si trova in una zona naturale unica, situata tra due fiumi. La topografia della città è composta da due rilievi particolari: a nord il Schlossberg con il castello Lamberg e a sud la rocca con la chiesa parrocchiale in stile gotico. Qui i poteri spirituale e secolare troneggiano sui cittadini in modo molto evidente. Il paesaggio fluviale raggiunge le Prealpi.



Steyr, panorama sul fiume Enns verso il castello Lamberg e la chiesa parrocchiale di St. Michael. Durante il medioevo il fiume è stato la fonte di ricchezza della città, perché fungeva da via di trasporto verso il Danubio, e poi oltre ancora, fino a Vienna. La città è stata anche importante sede della siderurgia; qui, infatti, il ferro grezzo proveniente dalle ferriere limitrofe della Stiria veniva accumulato e destinato alla vendita. I fabbri di coltelli e di falci potevano quindi ottenere ad un prezzo vantaggioso la merce tanto richiesta e vendere poi in tutta Europa il prodotto finito.
Foto dell'Autore

Steyr, Stadtplatz.
La piazza centrale.



Sopra:
Dalla varietà di facciate degli edifici borghesi di Steyr si può dedurre la condizione economica in cui la città ha vissuto nei secoli passati. Grazie a difficoltà finanziarie che hanno impedito ad alcuni proprietari della metà del 1700 di adattare le loro abitazioni allo spirito contemporaneo, oggi ci restano da ammirare case di stile gotico che non hanno subito particolari cambiamenti. Tra gli edifici più caratteristici bisogna menzionare senz'altro la cosiddetta "Bummerlhaus" sulla Stadtplatz, oggi sede di una banca.

Sotto:
Tipico paesaggio di tetti.
L'aspetto peculiare dei tetti a padiglione domina la fisionomia urbana di Steyr. Il municipio è composto da tre corpi: la parte anteriore con il piano superiore molto rappresentativo, la parte posteriore con le stalle, i magazzini e le abitazioni dei lavoratori agricoli, e un braccio di collegamento, composto per lo più da un corridoio ad arcate, che circonda un piccolo cortile interno.

Foto dell'Autore



strade di scorrimento ai limiti delle città, oppure prestiamo anche a questo tipo di traffico strade adeguate all'interno dei centri. Permane il compito fondamentale di integrare tutti i mezzi di trasporto nella compagine urbana. La progettazione di zone residenziali ed industriali deve basarsi sempre sull'analisi globale degli eventuali effetti che il traffico derivatone comporterebbe. In sede di progettazione, quindi, le periferie andrebbero considerate come parti integranti di un'unità urbana, che non troverebbe realizzazione, invece, se venisse adottata la soluzione della città-satellite. Acquistano sempre più importanza le zone abitative situate in un ambiente dalle molteplici possibilità di utilizzo. In futuro l'abitazione, il lavoro ed il tempo libero si avvicineranno maggiormente anche dal punto di vista fisico. E come il crescente tempo libero condizionerà la qualità e l'ambiente abitativo, così le nuove abitudini e il mutamento dei valori influenzeranno le esigenze riguardanti la dislocazione, lo standard e la proiezione delle abitazioni. Condizioni insufficienti e soluzioni non congeniali ai nuclei familiari causano una fuga degli abitanti locali, creando un deficit comunicativo nella popolazione restante. La politica abitativa dei vari comuni deve quindi mirare ad una alta qualità delle abitazioni e della loro dislocazione urbanistica.

Obiettivi del rinnovo urbano

Il rinnovo urbano è un processo complesso e costante — costituito da molteplici singoli provvedimenti — che deve procurare al cittadino condizioni di vita ottimali. All'abitante viene offerto il legame con un'intera struttura. La qualità della vita si misura sulla base di molti elementi — valore abitativo e amministrazione della città, ecologia urbana e ambiente, infrastrutture e traffico, mondo del lavoro ed economia, scuola ed educazione, cultura e sport: sono tutti fattori che vanno calibrati a misura di cittadino. Un incremento del valore abitativo (ad esempio per ciò che concerne i servizi nei vecchi edifici), l'offerta di abitazioni più spaziose in zone residen-



ziali nuove e un decisivo miglioramento dell'ambiente abitativo in zone di ampliamento urbano (creazione di aree verdi collegate tra loro, risanamento e rinverdimento dei cortili interni, creazione di zone a traffico limitato, organizzazione degli spazi e delle vie di comunicazione, potenziamento dei servizi di erogazione locale, ecc.) permettono al cittadino di creare un legame più stretto con la città stessa (2). Il rinnovamento urbano non è da intendersi solo come progettazione, bensì anche come dialogo da instaurare con gli abitanti interessati. Il rinnovo urbano riguarda tutti — il rinnovo urbano origina una presa di coscienza da parte di ciascuno.

Quali sono le tipologie di rinnovo urbano da distinguere:
Rinnovo urbano passivo

Le basi per un rinnovo urbano passivo sono comprese nel Piano Regolare (FlächenWidmungsPlan); che regola le possibilità di sfruttamento delle varie superfici, e nel Piano Particolareggiato (Bebauungsplan), che regola invece dimensioni e dislocazione di ogni singolo edificio in zone ben definite. Determinano il rinnovo urbano passivo la pratica quotidiana di progettazione, l'edificazione, la demolizione e la ricostruzione, durante le quali resta sempre in primo piano, specialmente a livello di Piano Particolareggiato, l'interesse del singolo.

Rinnovo urbano attivo

Le possibilità di sviluppo indicate da un Piano Particolareggiato possono condurre però anche ad un rinnovo urbano attivo. Ciò avviene soprattutto quando, durante la costruzione di nuovi centri, viene offerta ai cittadini la possibilità di contribuire alle decisioni. Il rinnovo urbano ha acquistato sotto l'influsso di problemi sempre più complessi una notevole importanza. Fanno parte degli

Le piccole strutture ad appezzamento lasciano intravedere la struttura urbana medievale. Ogni vecchio fondo che si sviluppa in lunghezza è delimitato da piccole strade. La fila di case posta sul lato orientale della piazza centrale raggiunge il fiume Enns, quella posta a ovest la Berggasse. Piccole scalinate coperte, inserite tra le varie case, collegano la parte alta della città con la piazza centrale e con la riva del fiume. In passato esisteva una cinta muraria — abbattuta poi nel 19° secolo — che stringeva la città come in uno stretto busto. Resti di queste mura possono però essere ancora ammirate lungo la Bergstrasse, fino al castello Lamberg. Nel 18° secolo alcuni segmenti delle mura — all'epoca ancora esistenti — furono integrati nelle nuove costruzioni.



Il fossato
Questa gora artificiale ha contribuito a che la frazione di Steyrdorf e la città intera raggiungessero alla fine del secolo scorso il loro periodo economico più brillante. Il fossato forniva alle fabbriche limitrofe — in particolar modo all'industria bellica Werndlsche — l'energia necessaria, e queste a loro volta occupavano molti lavoratori che vivevano in quartieri residenziali appositamente creati. Alcuni anni fa era stata prevista la copertura del fossato per utilizzarlo come canale fognario, il che avrebbe comportato la distruzione dell'ambiente limitrofo. Fortunatamente i responsabili della politica comunale hanno avuto poi un ripensamento, che ha condotto non solo al mantenimento del fossato, ma addirittura alla promozione di un suo programma di risanamento; i finanziamenti necessari provengono dalla cassa per la tutela dei centri storici. I lavori di risanamento dureranno probabilmente fino al 2005, ma hanno già giovato ad un rinnovo dell'identità del quartiere.

obiettivi più a lungo termine non solo il risanamento ed il rinnovo del patrimonio edilizio, ma anche la creazione di quartieri cittadini vivaci. I quartieri abitativi monofunzionali contribuiscono ad un'elevata congestione del traffico e diminuiscono il valore abitativo (3). Per contro, l'integrazione dei quartieri residenziali con la piccola industria ed i servizi di erogazione locale aumenta sia il valore abitativo che quello ricreativo, perché l'eliminazione dei tempi lunghi — finora necessari per spostarsi da casa al luogo di lavoro alle zone commerciali — e la rinuncia all'uso del mezzo di trasporto privato comportano una notevole diminuzione della congestione del traffico. Ne consegue un sensibile calo dell'inquinamento sia atmosferico che acustico. Non a caso tra i compiti che il rinnovo urbano attivo si deve prefiggere vi sono compresi anche la progettazione ambientale e l'ecologia urbana. La sicurezza degli spazi vitali urbani è garantita tra l'altro da una ottimale progettazione delle zone verdi di una città. Zone verdi che siano collegate tra loro influiscono notevolmente sul clima cittadino e assicurano un equivalente, sul piano estetico, all'insieme architettonico. Il miglioramento della situazione ecologica deve essere uno dei compiti principali di una politica comunale. Lo sviluppo economico non ha più senso, se si devono accettare anche gli effetti collaterali che ricadono sugli abitanti.

Tutela del centro storico

La tutela del centro storico è un caso particolare di rinnovo urbano che si propone come compito la salvaguardia di materiali architettonicamente e culturalmente preziosi.

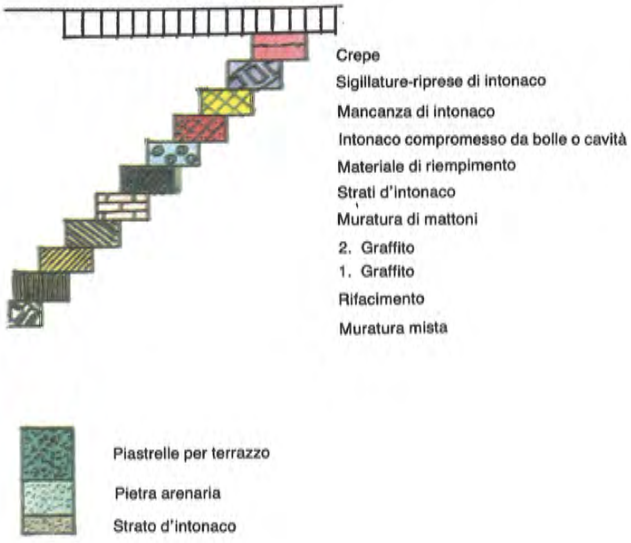
E in questo si rivela anche come importante fattore economico, perché al suo interno trovano occupazione numerosi artigiani e restauratori; tra i settori più richiesti primeggiano l'industria del legno e quella edilizia, anche se in realtà durante le operazioni di restauro e di preservazione viene data massima importanza alla capacità artigianale in genere. Il successo di una buona politica di tutela del centro storico consiste anche nel far sì che il cittadino possa di nuovo identificarsi nella sua città, mediante la cura della fisionomia e dell'immagine urbana.

La prospettiva completa dei criteri di tutela dei centri storici è contenuta nella "Carta Internazionale per la conservazione dei monumenti nelle città storiche" (4) sottoscritta dall'Austria nel 1987. In essa fanno parte dei valori da rispettare il carattere storico della città, l'impianto della città con la sua struttura ad appezzamenti e la sua rete stradale, il rapporto tra i fabbricati e lo spazio naturale, l'aspetto interno ed esterno degli edifici (5), ecc.

Nelle zone urbane vecchie e spesso dimenticate è necessario prendere provvedimenti che conducano ad un miglioramento delle condizioni abitative e di vita. Alcuni comuni impiegano grandi finanziamenti pur di migliorare la qualità della vita, mediante l'incentivazione di provvedimenti di rinnovo urbano e di tutela dei centri storici. Con questi mezzi finanziari, i promotori non solo ottengono un incremento degli standard abitativi e la ripresa dell'economia edile, ma procurano anche uno spazio vivibile all'abitante/contribuente. Evitano inoltre la formazione di ghetti ai limiti della città. La redditività di questi prov-



Steyr, esecuzione di reperti.
Gleinkergasse, 13
Reperto con analisi del colore





Scoprimento dei vari strati d'intonaco

Facciata restaurata



Le facciate delle case di Steyr sono caratterizzate da numerosi strati d'intonaco. Lo spirito di ogni periodo di costruzione è riscontrabile nei vari strati, da quello gotico (con elementi ornamentali quali losanghe parallelepipedi, animali leggendari ecc.) a quello barocco (eseguito con tecniche speciali) fino ai restauri del 19° secolo. Restauratori particolarmente preparati elaborano queste facciate, creando dei piani che fungono poi da elementi decisionali per un'eventuale restauro.

Restauratore Schmidl/Steyr
Foto e disegni: Schmidl

vedimenti di incentivazione può essere calcolata solo in alcuni ambiti; un finanziamento di 40 milioni di scellini austriaci, ad esempio, porta in un quartiere del centro storico di Linz ad un volume di risanamenti pari a mezzo miliardo di scellini.

Il risanamento deve essere condotto con metodi delicati. Durante lavori di risanamento, in tutti gli edifici andrebbero mantenute la tradizionale suddivisione dello spazio e l'impostazione strutturale esistente affinché si riducano i costi e si ottenga lo stesso il massimo comfort dovuto al ricavo di grandi spazi. Il progettista deve evitare di cadere nella tentazione di cambiare radicalmente i caratteri distintivi degli edifici residenziali originari. Anziché ricavare dei mini-appartamenti da dei grandi vani, potremmo suggerire all'architetto e al committente di lasciarsi consigliare per un utilizzo dell'immobile che ne riscopra e ne evidenzi le caratteristiche di casa appartenente al centro storico. Di solito il riconoscimento del valore di un edificio storico avviene da parte di un committente sulla base di un'analisi del fabbricato stesso e di una valutazione monetaria dei suoi singoli elementi.



Stadtplatz, piazza centrale, esecuzione delle facciate.
Le rappresentazioni grafiche, eseguite nel 1975 in scala 1:100 e raffiguranti le facciate degli edifici della Stadtplatz, sono considerati degli elementi basilari per i restauri e dei documenti storici importanti. L'analisi dei criteri di esecuzione delle facciate è stata integrata anche da illustrazioni in scala 1:50 dei singoli oggetti, che ne garantiscono la fedele riproduzione.
(Disegno: Technische Universität di Vienna, Prof. Dr. Koepf)



Paesaggio dei tetti.
Il materiale di copertura dei tetti, risalente al 17° e 18° secolo, dona a tutta la zona un'aria molto romantica. Le coperture nuove vengono realizzate esclusivamente con materiale vecchio selezionato. L'aspetto elegante degli alti e ripidi tetti è dato, oltre che dal colore, anche dalla cottura delle tegole (embrice non livellato misto a Wiener Tasche). È sempre meglio evitare l'ampliamento di soffitte, perché le superfici di luce necessarie rovinerebbero sensibilmente l'armonica struttura dei tetti e farebbero scomparire la preziosa copertura dietro agli strati isolanti prescritti.
Foto dell'Autore

Il concetto di "tutela del centro storico" va comunque inteso a più livelli. I compiti inerenti alla conservazione dei monumenti possono infatti coincidere con il rilancio di tutto l'esistente. L'assessorato alla "Tutela del centro storico, Conservazione dei monumenti storici e Rinnovo urbano" (6) del comune di Steyr, ad esempio, si è posto come obiettivo di rielaborare su più livelli la zona del centro storico di Steyr, il paese di Ennsdorf compreso il pendio di Ennsleite, il paese di Steyrdorf con il suo fossato e Wieserfeld, gli edifici periferici lungo i fiumi Steyr ed Enns, la zona industriale lungo lo Steyr, così come alcuni complessi dichiarati monumenti nazionali, situati a poca distanza dal centro, e alcune aziende e residenze per operai dalla configurazione urbanistica imponente. Con queste misure si esprime l'intenzione di dare nuovi impulsi ad una ripresa sia economica che culturale.

La situazione giuridica

Nell'ambito della tutela dei centri storici di una città, al momento della valutazione dei progetti di costruzione soggetti ad autorizzazione bisogna fare una distinzione tra due procedimenti di autorizzazione differenti, e cioè tra quello riguardante i metodi di costruzione di edifici considerati monumento nazionale e quello riguardante i restanti ti-

pi di edifici. In entrambi i casi il permesso dell'autorità è necessario allorquando si intendano eseguire provvedimenti che per legge lo richiedono. Fungono da autorità competenti il Bundesdenkmalamt (7) (nel caso di monumenti nazionali, secondo le disposizioni della legge austriaca "per la conservazione dei monumenti") e il Magistrat (8) (sia nel caso di monumenti nazionali che non, secondo le disposizioni del Regolamento Urbanistico regionale (Baüverordnung). Non parleremo qui di quelle possibilità giuridiche che sono contenute nella legge per la tutela dei monumenti.

Nel Land dell'Alta Austria (Oberösterreich) la base giuridica per la tutela dei centri storici è data da:
a. il Regolamento Urbanistico regionale (Bauordnung);
b. il Regolamento Edilizio locale (Bauverordnung, dal 1995 il Bautechnikgesetz);
c. la Legge "sulla fisionomia urbana" con relativo progetto (decretata allo stato attuale per le città di Linz e di Enns);
d. il Piano Particolareggiato (Bebauungsplan);
e. alcune direttive che incentivano il risanamento degli edifici storici.

Le possibilità giuridiche per la tutela degli edifici storici menzionate nei Regolamenti regionale e locale dell'Alta Austria si riferiscono esclusivamente alla fisionomia urbana e rurale. Il responsabile per la tutela dei centri storici e del paesaggio urbano può formulare prescrizioni particolari — poi fatte proprie dall'Ufficio tecnico comunale — solo all'interno di una precisa perizia. Il ruolo ricoperto dall'autorità di controllo è di notevole importanza per l'adempimento dei provvedimenti di gestione e tutela. L'efficacia delle prescrizioni può essere garantita solo da una precisa verifica delle disposizioni edilizie in fase di realizzazione.

La città di Braunau am Inn è dotata di un Piano Particolareggiato esemplare dal punto di vista della cura e della tutela del centro storico; esso infatti garantisce, insieme alle norme per l'edificazione del centro storico, la tutela dei fabbricati già esistenti nei quartieri del centro. Le direttive interpretative enunciano tutti i maggiori dettagli per l'edificazione e costituiscono una guida fondamentale per i progetti futuri, fornendo inoltre a committenti e progettisti le condizioni generali necessarie per l'esecuzione dei progetti idonei ad ottenere l'autorizzazione.

Lo strumento più importante per l'attuazione della tutela dei centri storici è l'incentivazione delle misure di risanamento. I comuni di Linz e Steyr seguono questa politica di risanamento urbano mettendo a disposizione incentivi che vanno dai 30 milioni di scellini annui di Linz (di cui 7 milioni per la tutela del centro cittadino e 23 milioni per misure di rinnovo urbano) ai circa 10 milioni di scellini che la città di Steyr ha destinato nel 1994 alla tutela del paesaggio urbano e alla rivitalizzazione dei complessi-monumento nazionale (la riduzione a 5 milioni avvenuta nel 1995 è dovuta esclusivamente alle tensioni in atto in campo economico). Questi strumenti compongono quindi le fondamenta dei progetti di risanamento che i singoli proprietari di immobili vorranno disporre. Il piano di risanamento — al cui interno si inserisce il committente — viene poi eseguito mediante l'intervento dell'assessorato alla "Tutela del centro storico" di Steyr e di quello del Bundesdenkmalamt.

La tutela dei centri storici necessita comunque di un sostegno politico, senza il quale le sole leggi e ordinanze non basterebbero al risanamento e alla rivitalizzazione della materia architettonica già esistente. In questo caso si intendono per materia architettonica solo quegli edifici storici che si possono annoverare tra i monumenti nazionali o che hanno un particolare valore distintivo per la città. Gli incentivi finanziari fanno parte dei meccanismi più efficaci per convincere gli aspiranti della validità e della necessità di un risanamento o restauro. A Steyr incentivi di questo genere possono essere richiesti se si garantisce l'applicazione delle norme di mantenimento del paesaggio di tetti e facciate. Vanno però inclusi in tutto ciò anche i lavori preliminari, quali le analisi edilizie, le prestazioni dei restauratori, le esecuzioni dei saggi, i preventivi statici e così via. In questo modo, gli incentivi finanziari garantiscono il miglior mantenimento possibile per quella materia architettonica che ha valore storico, ma su cui le istituzioni non hanno alcun diritto. Gli incentivi prevedono inoltre alcune condizioni alle quali il committente del risanamento/restauro si deve attenere; esse riguardano l'uso di determinati materiali, le tecniche d'esecuzione, il coinvolgimento di particolari settori artigianali, la collaborazione di restauratori, il perfezionamento di alcuni dettagli, così come la progettazione rispettosa della struttura di base dell'edificio originario. Così facendo si evitano abusi che possono compromettere l'entità del fabbricato.

Presupposti e metodi operativi di tutela dei centri cittadini, sulla base dell'esempio di Steyr

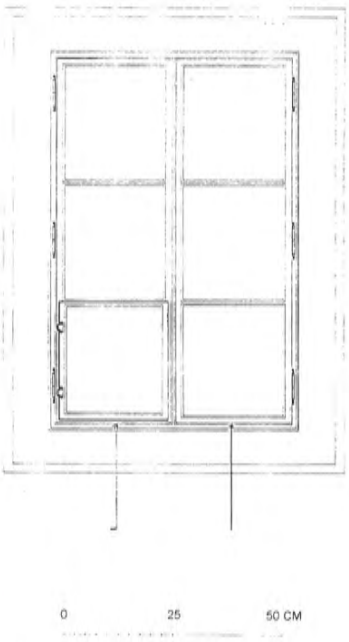
I provvedimenti di conservazione architettonica nelle città storiche necessitano di una conoscenza precisa del materiale architettonico e richiedono cauta modalità di svolgimento, le nozioni tecniche necessarie e un metodo operativo prestabilito. Va anche detto, però, che non esiste una unica cura per tutte le questioni inerenti ad operazioni di risanamento.

La tutela di un centro storico comincia innanzitutto dalle rilevazioni eseguite sul fabbricato, da una catalogazione sistematica del materiale architettonico storico e da una scrupolosa analisi dello stato dell'edificio. L'assessorato del comune di Steyr competente per la "Tutela dei centri storici, la conservazione dei monumenti ed il rinnovo urbano e il Bundesdenkmalamt passano a restauratori e ricercatori edili gli ordini per l'esecuzione di perizie e saggi relativi a monumenti (9) o particolari (10) architettonici. I saggi vanno dalla individuazione dell'anno di costruzione fino all'analisi del colore e alle proposte di restauro/ri-

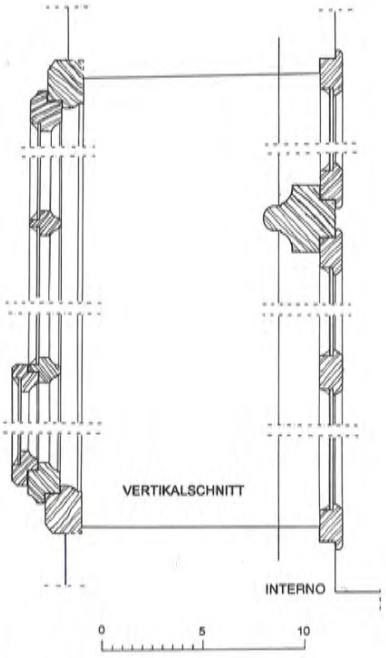
Catasto delle finestre. Stadtplatz, 27



Foto d'esterno



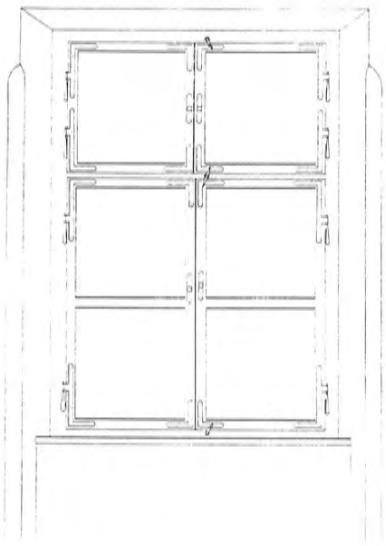
Esterno



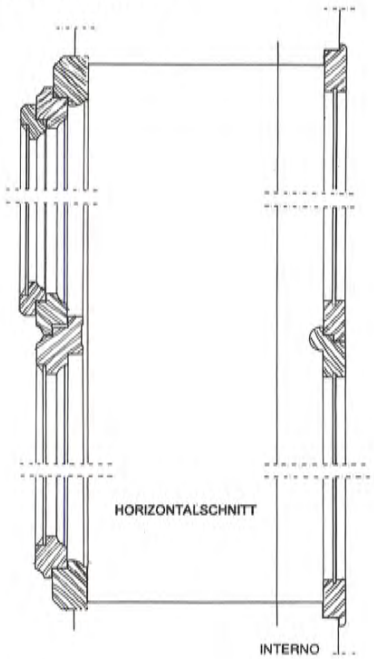
Sezione verticale



Foto d'interni



Interno



Pianta

Grazie soprattutto ai suoi modernissimi materiali, l'attuale produzione industriale di finestre spinge all'estinzione le finestre storiche. Attraverso i necessari incentivi, ora la politica di tutela dei centri storici cerca però di mantenere viva l'antica tradizione produttiva di finestre, ormai sottoposte a tutela. Il restauro viene anteposto alla nuova fabbricazione, e anche in quest'ultimo caso è necessario che l'esecuzione venga affidata ad artigiani che conoscono bene l'antica lavorazione del legno e le tradizionali tecniche di produzione. In questo possono essere d'aiuto le visioni d'interno e d'esterno, le sezioni orizzontali e verticali, così come le rappresentazioni e una documentazione fotografica raccolte al catasto delle finestre di Steyr.

(Foto e disegni: Arnold Faller)

sanamento ideali.

Il direttore dell'Istituto di Architettura dell'Università Tecnica di Vienna (11), Prof. Dr. Ing. Hans Koepf, ha realizzato un progetto a diffusione nazionale che documenta, riproponendoli fedelmente in scala, le strade e i vicoli più importanti delle città austriache più significative. Così, oltre alle visioni di facciate di edifici di intere strade e alla rappresentazione del tracciato delle stesse in una scala di 1:100, sono state create anche le piantine in scala 1:50 dei maggiori monumenti architettonici. Questo complesso di piante rappresenta, unitamente alle perizie dei restauratori di Steyr, un'importante struttura per la ricerca e la documentazione, servendo inoltre alle autorità urbanistiche del comune come elemento decisionale per poter giudicare i vari progetti sottoposti alla loro attenzione.

Sulla base dello stato attuale, sono in elaborazione diverse mappe catastali: il catasto delle finestre, quello degli abbaini, dei tetti, ecc. Nel catasto dei tetti, ad esempio, si analizza accuratamente la valenza del paesaggio dei tetti di Steyr; esso contiene il principio costruttivo dell'armatura del tetto, alcune informazioni dettagliate dal punto di vista artigianale, l'attribuzione dell'età di un edificio e fornisce un utile elemento decisionale per la valutazione di progetti di trasformazione delle armature dei tetti. Recentemente l'incentivazione degli ampliamenti delle soffitte, particolarmente generosa nel Land dell'Alta Austria, ha creato una divergenza tra le esigenze di conservazione dei fabbricati in legno di particolare valenza storica o artigianale e i desideri dei proprietari, che mirano ad un eccessivo sfruttamento delle soffitte. In questo caso, quindi, sarebbe auspicabile un cambiamento delle direttive d'incentivazione da parte dell'amministrazione del Land, affinché sia garantita la conservazione delle soffitte e del paesaggio dei tetti. Questo argomento è tenuto in grande considerazione a Steyr, dove una trasformazione dei tetti comporterebbe la diffusione di grandi lucernari e quindi una deformazione del profilo paesaggistico, che vedrebbe prevalere le superfici vitree su quelle ricoperte da tegole. Anziché finalizzati all'ampliamento delle soffitte, gli incentivi finanziari potrebbero essere utilizzati per la loro conservazione, rendendo così possibile il recupero di un'architettura tipicamente austriaca.

Nel catasto delle finestre, invece, sono raccolti quei tipi di finestra che hanno valore storico-architettonico. In un'epoca in cui queste vengono prodotte industrialmente, purtroppo vanno persi molti dati su costruzioni in legno, su profili e dimensioni, su bandelle e tipologie di invetriatura.

Da qui la necessità delle misurare e registrare scrupolosamente le ultime testimonianze architettoniche, che fungono così da modello per i futuri restauri.

La tutela dei centri storici e il rinnovo urbano necessitano del contributo di tutti. Le leggi possono avere funzione di guida, ma ciò che aiuta la sopravvivenza di monumenti e centri storici sono la consapevolezza e la convinzione della validità della salvaguardia di questi nostri gioielli architettonici. Resta però aperta una domanda: "E le nuove costruzioni nei centri antichi?"

Note

1 Camillo Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Losung moderner Fragen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien*, 3. Auflage, Verlag Carl Graeser, Wien, 1909.

2 Cfr. Elisabeth Lichtenberger, *Stadtverfall und Stadterneuerung*, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Vienna, 1990.

3 Cfr. Wilhelm Kainrath e altri, *Die alltägliche Stadterneuerung*, Löcker Verlag, Vienna-Monaco, 1984. Il rinnovo urbano quotidiano. Questo sì che potrebbe essere un programma: migliorare l'ambiente urbano quotidiano! Le persone ne avrebbero infatti bisogno, perché nonostante la crescita economica, lo sviluppo tecnologico e la diffusione del benessere, nonostante lo sfruttamento della natura e l'impoverimento della maggioranza della popolazione mondiale, ebbene nonostante tutto ciò, la qualità del nostro ambiente abitativo nelle zone di ampliamento urbano non raggiunge che livelli mediocri.

4 *Internationale Charta zur Denkmalpflege in historischen Stadtenb*, testo tedesco reperibile su: *Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege*, Jg. XLIV, 1990.

5 Come: struttura, stile, massa edilizia, proporzioni, scala, composizione, materiale, decorazioni e colore.

6 "Altstadterhaltung, Denkmalpflege und Stadterneuerung".

7 Trattasi di autorità austriaca a carattere nazionale competente per la tutela dei beni architettonici.

8 Trattasi di autorità austriaca a carattere locale, municipale, con analoghe funzioni.

9 Come esempio si menziona qui il lavoro di ricerca eseguito sull'ospedale comunale di Steyr dal Prof. Dr.-Ing. Johannes Cramer della Otto-Friedrich Universitat di Bamberg, in Germania.

10 Esempio: restauratore accademico Mag. Eva Moser-Seiberl: Steyr, cappella dell'ospedale comunale; interni; studio per il restauro e la tutela.

11 "Institut für Baukunst und Bauaufnahmen der Technischen Universitat Wien".

Dall'immagine al progetto: una via e tre piazze a Gela

Giuseppe Arcidiacono

Nella sua trasformazione da capitale federiciana a polo petrolchimico, Gela ha sperimentato in modo esemplare, e drammatico, le difficoltà di convivenza tra nucleo antico e trama edilizia contemporanea: in un confronto dove la semplicità, la sobrietà e il decoro dell'architettura storica fanno ancora di più risaltare l'arbitrarietà, la confusione e l'ignoranza senza radici delle nuove costruzioni. Per correggere questa crescente negazione dell'identità storica ed urbana, l'amministrazione comunale ha bandito un concorso nazionale per la riqualificazione dell'antico Corso della città e la riforma di tre piazze del centro storico collegate a questo asse stradale.

Gela underwent a dramatic transformation: from former chieftown of the kingdom of Frederick II to oil and chemical processing center, thus experiencing the difficult coexistence between ancient nucleus and contemporary architectural fabric. A comparison where simplicity, sobriety, and historical architectural decors highlight the arbitrariness, confusion, and rootless "illiteracy" of new buildings. In order to mend this growing denial of the historical and urban identity, the Municipality of Gela announced a national competition for restoring the old Corso *(Main Street) and restructuring the three squares in the historical center connected to this street.*



*Pianta di Terranova (Gela) sull'*Atlante del Regno di Sicilia *compilato da Francesco Negro e Carlo M. Ventimiglia nel 1640. Il* Castrum *federiciano del 1233 è ancora visibile a sud-est; mentre a nord-est, presso l'attuale Piazza Salandra, si collocano i successivi complessi conventuali. La città si sviluppa parallela alla linea di costa e risulta divisa in due rettangoli murati: il primo, di levante, corrisponde all'ampliamento del 1306 dal* Castrum *verso la Cattedrale; il secondo, di ponente, risale al 1613 e muove dalla Cattedrale verso il Mercato (a sud-ovest), definendo l'attuale assetto del centro storico.*

Fin dall'antichità classica, Gela risulta caratterizzata da un impianto urbano organizzato su un asse principale est-ovest, che si muove parallelo alla linea di costa e che resterà l'elemento costante per l'organizzazione dei successivi, spesso sovrapposti, insediamenti urbani. La città greca, assai più estesa di quella attuale, come dimostrano le ciclopiche mura di Caposoprano, era famosa per la vicinanza al fiume Gela e per la copia di sorgenti che rendevano il suo sito salubre e temperato nella grande siccità delle estati siciliane, accrescendo l'importanza del porto per l'approvvigionamento idrico delle navi. Sfruttando la propria posizione strategica, Gela cominciò ad espandere il predominio sulle coste meridionali dell'Isola, fondando Agrigento e sottomettendo la potente Siracusa; e presto la "colonia" siciliana poté rivaleggiare in magnificenza con le principali città elleniche, richiamando dalla Grecia i migliori artisti, tra i quali Eschilo (che vi morì nel 456 a.C.).

Distrutta dalla vicina Agrigento nel 282 a.C., di Gela si perde, in età romana e cristiana, ogni notizia: rimane soltanto il ricordo di una basilica paleocristiana eretta su un antico ninfeo o tempio *extra moenia*, che diventerà il luogo di fondazione dell'attuale Cattedrale; e il perdurare di una tradizione costruttiva ad *insulae* che, nell'attuale centro storico, si intrica di vicoli e cortili secondo un'evidente influenza islamica.

La città, comunque, viene rifondata da Federico II nel 1233, e col nome di Terranova occupa solo una piccola parte dell'antico sito. Il *Castrum* federiciano si colloca, infatti, nel quadrante sud-est dell'attuale centro storico; ma già nel 1306 la città si amplia, prima a nord con una concentrazione di conventi sull'area di Piazza Salandra, e poi seguendo il tradizionale asse est-ovest (il futuro Corso) raggiunge la Basilica Cattedrale. Il limite di questo recinto murario, corrispondente all'esatta metà del centro storico, è nuovamente superato da un ampliamento verso ovest, che si concluderà nel 1613 con la definizione dell'attuale perimetro murato del centro storico, chiuso a sud-ovest dalla Piazza del

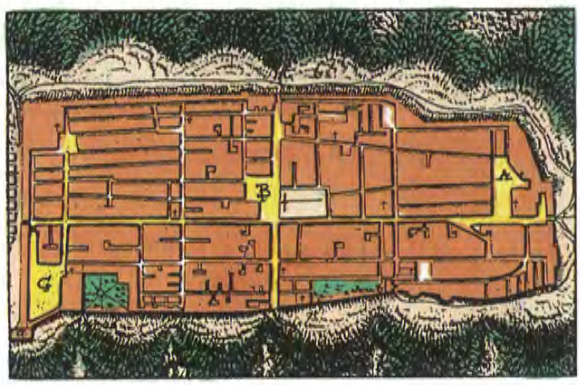


Tracce delle antiche mura lungo il perimetro esterno del centro storico.

Mercato. Sull'asse est-ovest del Corso, la Piazza Salandra a nord-est, la Piazza Duomo al centro, e la Piazza del Mercato a sud-ovest, segnano dunque tre tappe fondamentali della crescita urbana del centro storico di Gela.

Nell'ottocento, infine, l'impianto morfologico della città viene modificato con la recinzione delle *insulae* e dei "cortili arabi" dentro isolati tradizionali, che presentano sul Corso facciate di gusto classico (oggi ampiamente deturpate dall'abusivismo edilizio e dall'inserimento di moderni casermoni); anche la Cattedrale viene rimaneggiata, secondo il gusto neoclassico, con l'attuale prospetto e l'aggiunta del campanile, dovuti rispettivamente a Emanuele e Giuseppe Di Bartolo.

Nel 1927 la città riprende l'antico nome di Gela, senza tuttavia riuscire ad emulare gli splendori della città greca: né la torre "razionalista" del moderno municipio, né gli interventi dei quartieri Eni di Nizzoli, né la chiesa a Macchitella di Ignazio Gardella, bastano a caratterizzare lo sviluppo ed il linguaggio architettonico della città contemporanea, sempre più afflitta dall'abusivismo edilizio, fino ad una totale perdita di identità. Da questa situazione degradata prende l'avvio il concorso recentemente bandito dall'amministrazione comunale, proponendo una riflessione sulla riqualificazione urbana che dal centro storico si espanda alla città contemporanea. Ricostruire il rapporto tra il Corso e le tre piazze che segnano l'espansione storica di Gela significa, allora, proporre un serrato confronto tra Urbanistica e Architettura, affrontando il tema del controllo urbanistico per mezzo di specifici progetti architettonici: capaci di risolvere singolari e concrete situazioni ma, al tempo stesso, collegati tra loro per definire il Piano e l'immagine formale della città contemporanea.



Pianta di Gela nel 1823; corrispondente all'attuale recinto "murato" del centro storico. Sull'asse est-ovest del Corso si individuano la Piazza Salandra a nord-est (A); la Piazza Duomo al centro (B); la Piazza Mercato a sud-ovest (C).

Il Corso

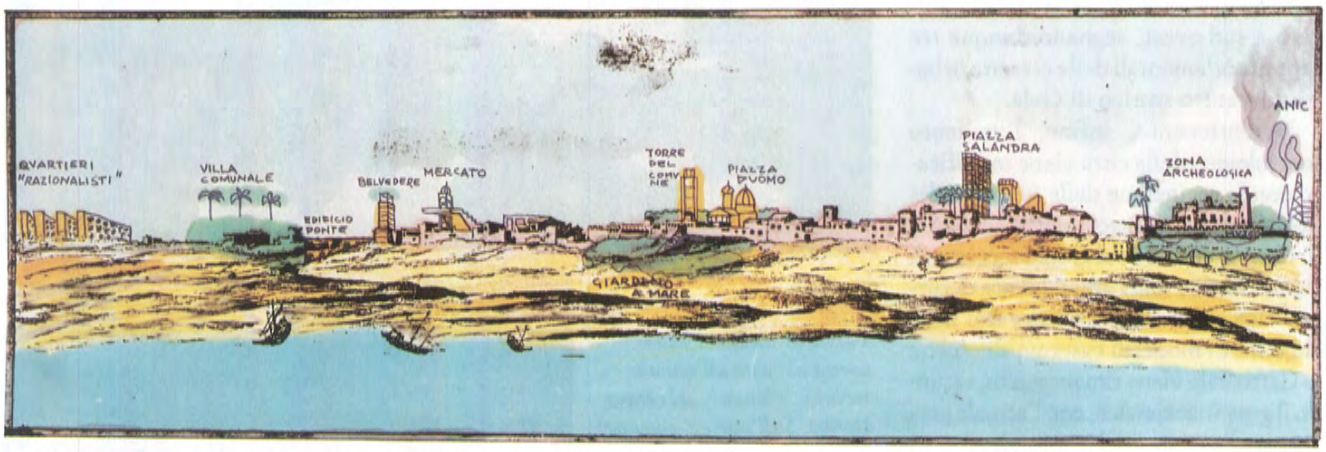
Il primo problema che si pone a Gela è quello del Corso, che è stato ridotto, dalle logiche della città moderna, a *direzione* astratta, dipendente dai sensi di marcia della viabilità e dalla sua disponibilità a lasciarsi percorrere: canale di pura distribuzione che non conosce più cosa distribuisce né cosa collega. Al riguardo, il bando di concorso proponeva due ipotesi: una di carattere funzionale che sostituiva *meccanicamente* sul Corso la viabilità carrabile con quella pedonale; l'altra di carattere *arbitrariamente storicistico*, che limitava la ritrovata vocazione strutturante del Corso entro il recinto delle "mura" seicentesche o, per meglio dire, delle tracce che di esse sono rimaste.

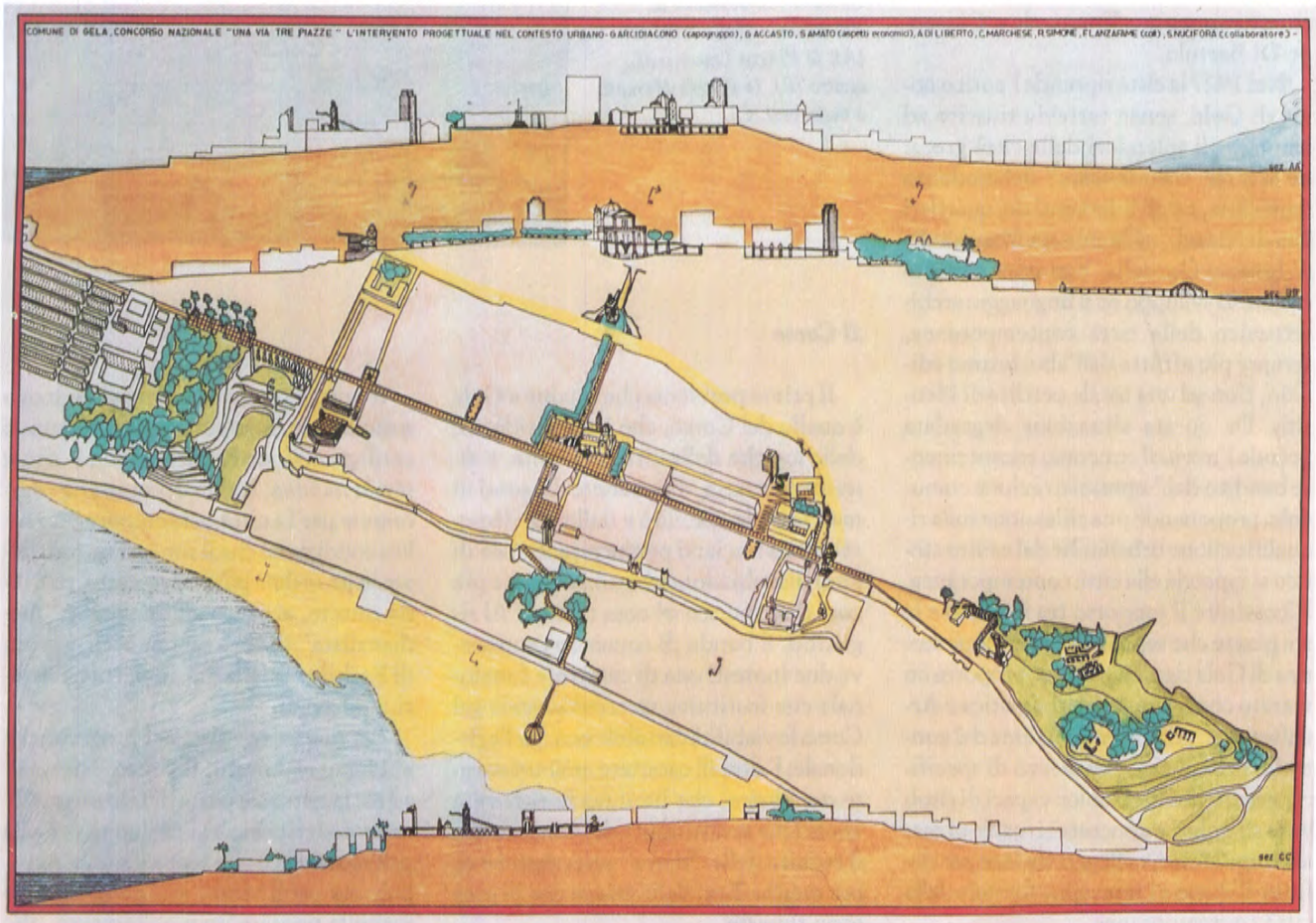
Il nostro progetto ha in primo luogo sottolineato la possibilità per il Corso di configurarsi nuovamente come *tipica strada italiana*, insieme, come *asse strutturante* per la città contemporanea: solo a condizione che il suo ordine confluisca in un ordine più forte e vasto, che veda riunite, accanto all'immagine "medievalista" di Gela, anche la città greca di Eschilo e quella dei moderni quartieri industriali.

Per questo motivo, nel progetto che abbiamo elaborato, il Corso "sfonda" ad est la naturale porta del ritrovato *Castrum* federiciano e si prolunga verso la palma-obelisco che segna l'antica Acropoli: qui per il Museo archeologico è verosimile pensare un ampliamento, che



Antica veduta del "porto caricatore" e delle mura di Terranova (Gela)
Marine del Regno di Sicilia *compilato da Tiburzio Spannocchi nel 1587.*









Sopra:
tracce delle antiche pavimentazioni in "basole" di pietra nelle strade del centro storico di Gela.

A destra:
il Corso visto dalla Cattedrale: fotomontaggio del progetto. Il ridisegno del Corso avviene attraverso la tessitura di un semplice "basolato" che ritma e misura la città. Il pavimento del Corso può diventare un lungo tappeto d'onore, composto da campi di pietra di Comiso disegnati all'interno con l'intaglio di lava e calcare bianco.

Nella pagina a fianco:
nuova veduta di Gela (simbolicamente elaborata sul disegno dello Spannocchi), ed assonometria degli interventi progettuali previsti per collegare il Corso e le tre piazze del centro storico con la collina archeologica, ad est, e le zone di espansione ad ovest. Il Corso può configurarsi nuovamente come tipica strada italiana e, insieme, come asse strutturante per la città contemporanea.

permetta non solo la fruizione di quei reperti che i futuri scavi sapranno produrre, ma che svolga opportunamente un *ruolo urbano*, configurandosi come edificio-cerniera che dialoghi da un lato, con la città "murata" e dall'altro, costruisca un cortocircuito visivo tra i resti archeologici della città classica e quel campo di possibile archeologia industriale che è il lontano polo dell'Anic. Analogamente, ad ovest il Corso "sfonda" il limite delle mura, e sul naturale salto di quota della collina può trasformarsi in edificio-ponte-acquedotto, come quello del *Plan Obus* per Algeri, che colleghi la città murata al recinto verde della Villa comunale e da qui ai quartieri pseudo-razionalisti (certo tutti da razionalizzare) della nuova espansione urbana.

In questo modo, a nostro avviso, il Corso potrà proporsi come *asse della memoria*, capace di riunificare le differenti sezioni storiche della città: da quella classica, ancora tutta sepolta nella campagna, a quella federiciana, compresa e compressa dentro la maglia ottocentesca, a quella moderna degli interventi di Nizzoli e Gardella.

Da questa visione più ampia, ne discende che la pedonalizzazione del Corso può configurarsi come ipotesi d'uso parziale, e non più "totale": senza escludere i suoi vantaggi positivi in talune fasce orarie, in talune circostanze, per taluni episodi spaziali; ma senza sottovalutare quei criteri di vivacità funzionale e d'immagine che il traffico (certo da contenere e moderare) può immettere in un centro urbano piuttosto piccolo e, in quanto tale, soggetto ai rischi del "congelamento" paesano e dello *struscio*. D'altra parte, proprio in virtù dell'ampliamento del tema urbanistico oltre la "cinta medievale", i parcheggi richiesti dal bando potranno essere ritrovati, in maniera appropriata, all'esterno delle "mura" : a est, con la conversione di alcuni palazzoni in autorimesse pluripiano; ad ovest, dentro l'edificio-acquedotto che corre sotto la strada al giardino pubblico.

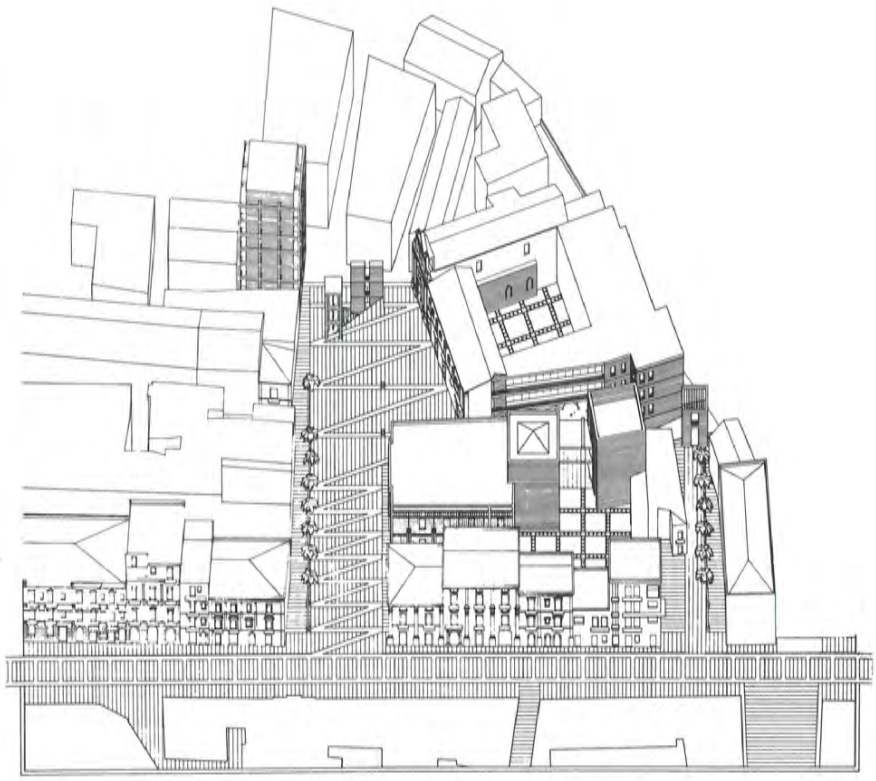
All'interno delle "mura" , non più pensate come il perimetro di un poligono chiuso ma ritrovate come margine di una *parte di città*, ci si può ora interrogare sul valore spaziale e formale del Corso Vittorio: valore che attualmente

è nullo, perchè il suo fragile ordine è stato aggredito dalla casualità distruttiva delle sostituzioni edilizie, che vanno dall'inserimento violento del "casermone" moderno a quello più subdolo della tapparella di plastica, dell'infisso in alluminio bronzato e del balconcino abusivo.

Naturalmente, potremmo pensare a un capillare restauro di tutte le facciate, sia antiche che nuove, oppure ad "arredare" il Corso con una martellante, forse sconsiderata, teoria di panchine e lampioni: ma temiamo che i risultati non possano andare oltre il garbato maquillage o un pittoresco artificio. Non ad una nuova "pelle" dobbiamo pensare, né ad oggetti più o meno colti, più o meno ordinatamente sparsi ai lati o al centro della strada; ma ad uno scheletro forte, chiaro, e insieme nobilmente discreto si deve pensare, per affidargli la capacità di ordinare che è propria del progetto: questo scheletro è per noi la struttura stessa della strada, la tessitura linda e ordinata di un semplice basolato di pietre che ritma e misura la città. Il pavimento del Corso diventa nel progetto un lungo tappeto d'onore, composto da campi quadrati definiti dalla pietra di Comiso e disegnati all'interno con l'intaglio di lava e calcare bianco della tradizione siciliana: strada infiorata di ricami di pietra, ma unificata dal modulo della tarsia e della uniformità dei materiali.



Veduta del lato nord-est di Piazza Salandra, con il Convento di S. Agostino.



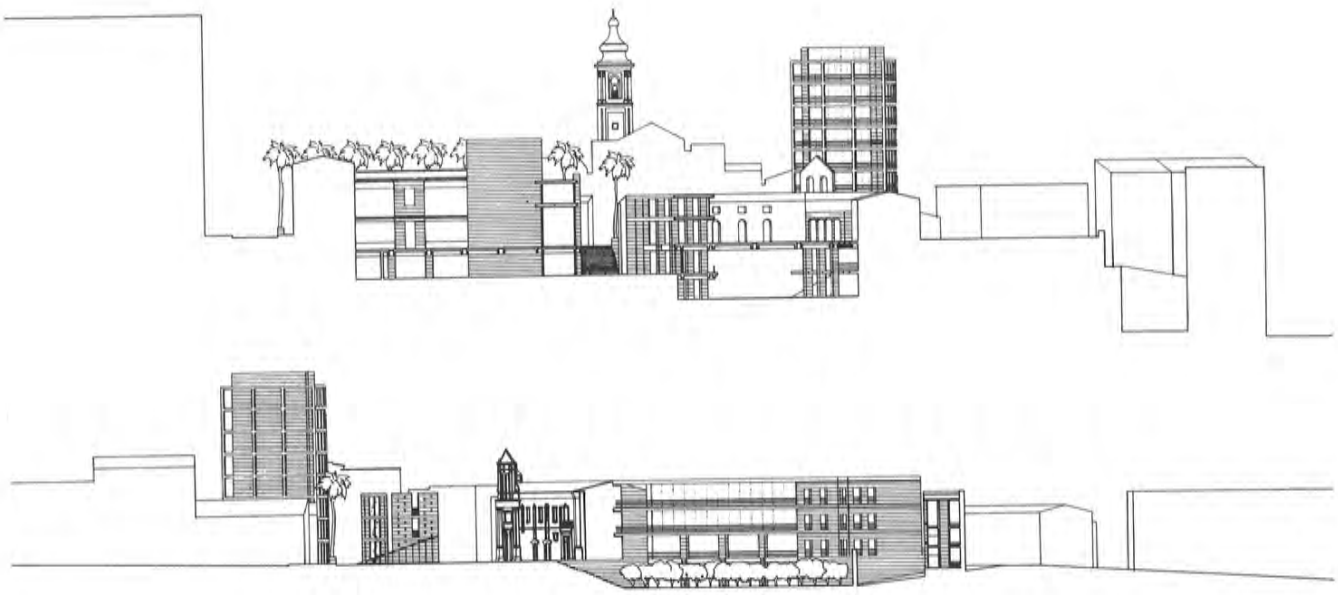
Assonometria di progetto della Piazza Salandra. La pavimentazione in diagonale segnala la "torsione" del Convento di S. Agostino verso le mura. A nord della piazza si colloca il nuovo fondale con la fontana e la "torre".

TEMA

Riforma urbana del Corso e di tre piazze del centro storico di Gela

Progettisti:

Giuseppe Arcidiacono (capogruppo), Gianni Accasto, Angelo Di Liberto, Claudio Marchese, Rita Simone, Sebastiano Amato (esperto aspetti economici), Francesco Lanzafame, Sebastiano Nucifora (collaboratori)



Progetto per Piazza Salandra: sezione trasversale e longitudinale sull'area dell'Oratorio distrutto. Lo sventramento viene colmato da un giardino d'aranci, che dialoga con le palme della soprastante piazza e col lontano campanile della Cattedrale.



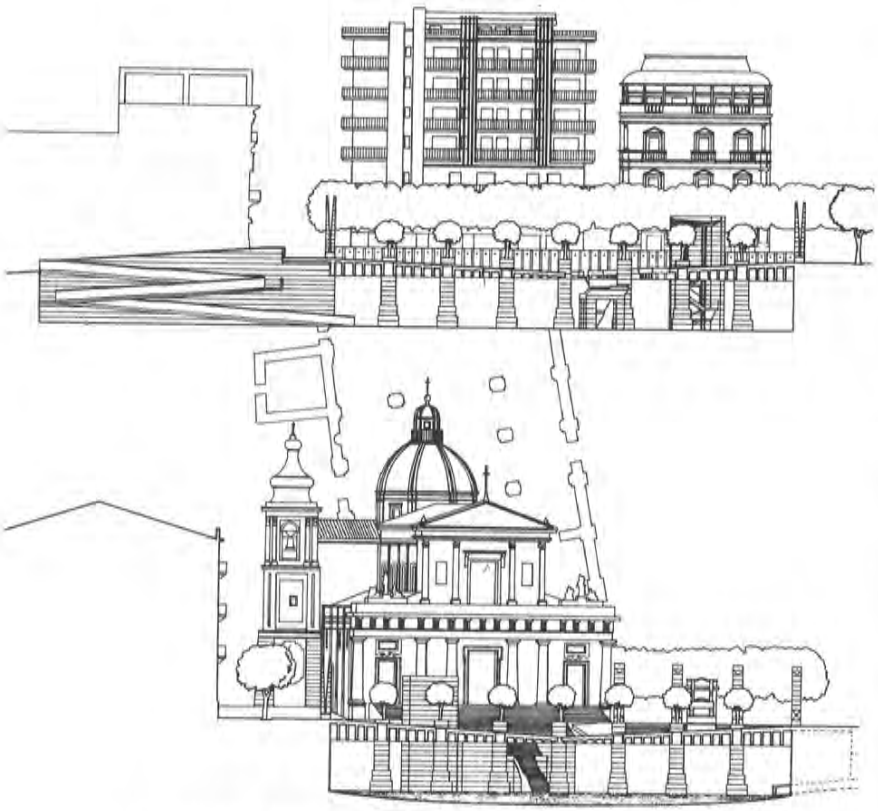
La Torre dell'Orologio del Palazzo Municipale, fonte di ispirazione ed elemento di "dialogo" per la riforma dell'edificio torre di Piazza Salandra.

Le piazze

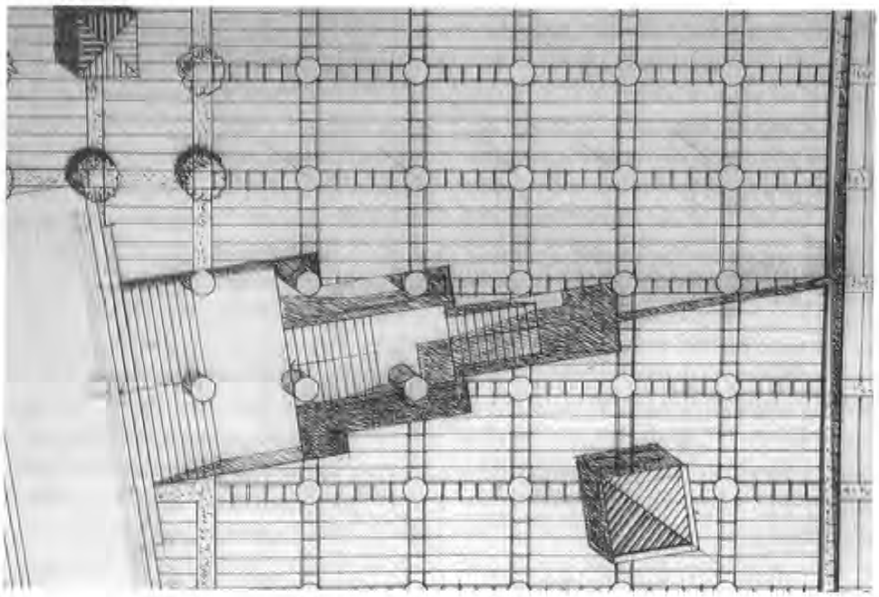
Un ordine urbano più complesso è conquistato al rettifilo del Corso dalla presenza delle tre piazze: queste ultime, nella città ottocentesca che si è sovrapposta al tessuto minuto delle *insulae* medievali, sono semplici "vuoti", più o meno di risulta; occorre tornare a pensarle come "interni", come *stanze* capaci di rifondare la metafora della città-grande casa. Per questo motivo, sarà necessario da un lato, evidenziare la "individualità" di ogni piazza, e dall'altro, progettare quella unità di motivi e di elementi che possa tradurre le piazze in *sistema* di relazioni tra il Corso e la città: in altre parole, sarebbe stato semplice organizzare spazi anche belli, ma separati e indifferenti tra loro, e "cucirli" poi all'ordito della strada principale; mentre ciò che va ricercato è, a nostro avviso, quell'unione tra architettura e città, dove le soluzioni formali dei singoli progetti dovranno produrre e comporre l'unità del disegno urbanistico.

Nel progetto, pertanto, il Corso diventa il *luogo delle relazioni riconosciute* tra i differenti spazi urbani: l'asse della memoria è asse della conoscenza. La relazione che viene riconosciuta è legata ai differenti *topoi*, definiti della retta del Corso nell'incontro con le "figure" delle piazze: i progetti dovranno, quindi, informare il Corso della *natura* dei rispettivi luoghi.

L'altra relazione che viene riconosciuta è legata al colloquio che deve stabilirsi tra il Corso-asse della memoria urbana e la "narrazione obliqua" che della propria storia possono fare le singole piazze. I progetti saranno, dunque, scenario e svolgimento di questo racconto: dove l'interrogazione potrà avvenire solo con gli *elementi* del nostro linguaggio moderno, cioè con *il pilastro, il piano, il volume*; e la confessione scaturirà da uno "scavo" (metafora archeologica o di terremoto) che sveli le città invisibili, scomparse o soltanto desiderate.



Progetto per Piazza Duomo: sezione trasversale e longitudinale.
La rampa e la scalinata collegano la sala ipostila,
con la fonte sotterranea, alla piazza superiore con gli oleandri.



Studio per Piazza Duomo:
una grande scalinata, memoria del barocco siciliano, spacca il piano della piazza,
lo piega obliquamente come per effetto d'un terremoto,
e collega la piazza inferiore coperta a quella superiore alberata.

Piazza Salandra, lungo spazio rettangolare dove un tempo si affacciavano i principali conventi della città, oggi risulta spezzata in due parti dalla recente demolizione d'un Oratorio che s'ergeva in asse col Duomo. Il nostro progetto ricompone, con un trattamento unitario del *parterre*, l'unità figurativa della piazza, sfruttando il leggero piano inclinato del sito topografico. Il disegno a terra dialoga con un alto "colonnato" di palme posto contro la parete ovest e bassi cippi d'illuminazione collocati ad est: per alludere ad un antico *stoà* interrotto; la contrapposizione di queste due pilastrate è sfalsata, metà su un lato e metà sull'altro lato lungo, in modo da sottolineare la separazione che ha subìto la piazza e come la sua ricomposizione possa essere solo concettuale. Il progetto si occupa, quindi, di governare ed equilibrare la qualità architettonica degli altri due lati "brevi" della piazza: quello sul Corso risulta già caratterizzato da un antico convento; l'altro viene ridefinito come *fondale*: dove una parete inclinata e il volume di una piccola torre d'acqua fungono da prospetto, staccato ed avanzato, alle attuali modeste casette.

Il progetto passa quindi a risolvere gli "incidenti" che hanno segnato la storia recente di Piazza Salandra, rendendoli parti integranti ed occasioni significative per la costruzione della memoria urbana.

Sulla parete ovest un palazzone pluripiano è sottoposto a una sorta di *scavo verticale*, che scarnifica e riconduce le sue forme a quelle semplici del telaio moderno: viene così portata alla luce una torre razionalista, che può dialogare con la vicina torre d'acqua, con la torre campanaria del Duomo, con la torre comunale dell'Orologio.

Analogamente, sulla parete est, lo scavo diventa strumento per la definizione formale degli spazi urbani: lo slargo dell'*ex* Oratorio viene portato ad un livello più basso, quasi a ritrovare le fondazioni dell'edificio scomparso, e viene occupato da un giardino d'aranci, dove i filari ordinati dei tronchi ricordano i tozzi sostegni della cripta, mentre la quota del pavimento del vecchio Orato-

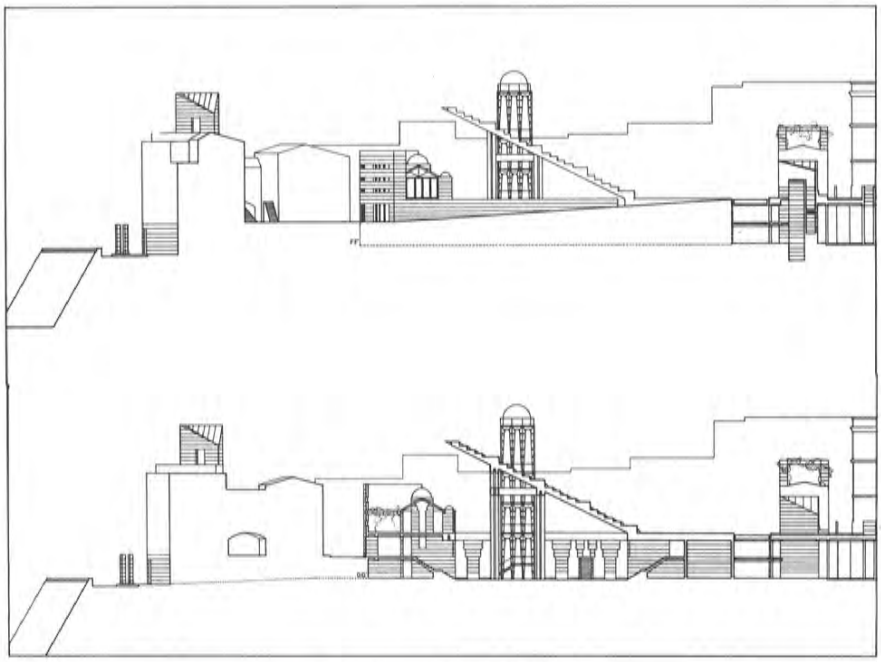
rio diventa un *piano* incalpestabile, della materia lieve e lucida delle foglie. Sul fondo di questo giardino segreto, verso le mura, una torre di scale si offre come collegamento tra piazza Salandra e la circonvallazione, e come belvedere che identifica l'antico asse visuale dell'Oratorio col campanile del Duomo.

Piazza Duomo, attualmente attraversata in centro da una strada, viene ricostituita dal progetto come un unico enorme sagrato, definito da un ordito a quadrati di pietra che prosegue l'orientamento del Corso e del reticolo urbano. Variopinti oleandri si collocano agli incroci dell'ordito a scacchiera; ed hanno come basamenti dei filari ordinati di colonne che affondano nel sottosuolo, dove ricostituiscono la memoria dell'antico e perduto ninfeo che diede origine alla Basilica Cattedrale.

Una grande scalinata, ricerca di una delle scalinate del barocco siciliano, spacca il piano della piazza, lo piega come per effetto d'un terremoto, e lo segna con un taglio che collega insieme la sala ipostila (nuova piazza coperta) con la città e la piazza superiore.

Piazza del Mercato è attualmente caratterizzata da un "moderno" edificio commerciale, che ne occupa l'intera superficie. Nel progetto, il pavimento della piazza si solleva, a coprire e svelare insieme sotto di sé il nuovo mercato, definendolo quasi come un affioramento: la traccia di fondazione d'un castello federiciano, ma anche di una *casbah*, di rovine e costruzioni successive. Una torre di scale collega l'interno del mercato col suo tetto-piano inclinato della piazza, e si conclude in alto con un padiglione di delizie affacciato verso il mare d'Africa.

Intanto, il piano inclinato della piazza si corruga di gradinate, a ricordare l'antico teatro presso cui morì Eschilo; mentre un ordine fatto di tozze colonne e della domestica trabeazione d'un pergolato definisce, sul lato nord della piazza, il prospetto di alcune vecchie case a schiera come una cordiale e rustica scena teatrale.



Progetto per Piazza Mercato:
il pavimento della piazza si "solleva" a coprire e svelare insieme, sotto di sé, il nuovo mercato.
Una torre di scale collega l'interno del mercato col piano inclinato della piazza,
e si conclude con un piccolo belvedere.



Fotomontaggio del progetto per Piazza Mercato:
il piano inclinato della piazza si corruga di gradinate,
a ricordare l'antico teatro presso cui morì Eschilo;
mentre, sul fronte opposto,
il prospetto di alcune vecchie case viene trasformato in una rustica scena teatrale.

Il ruolo dei parchi prenestini nel sistema metropolitano romano

Alvaro Ronzani

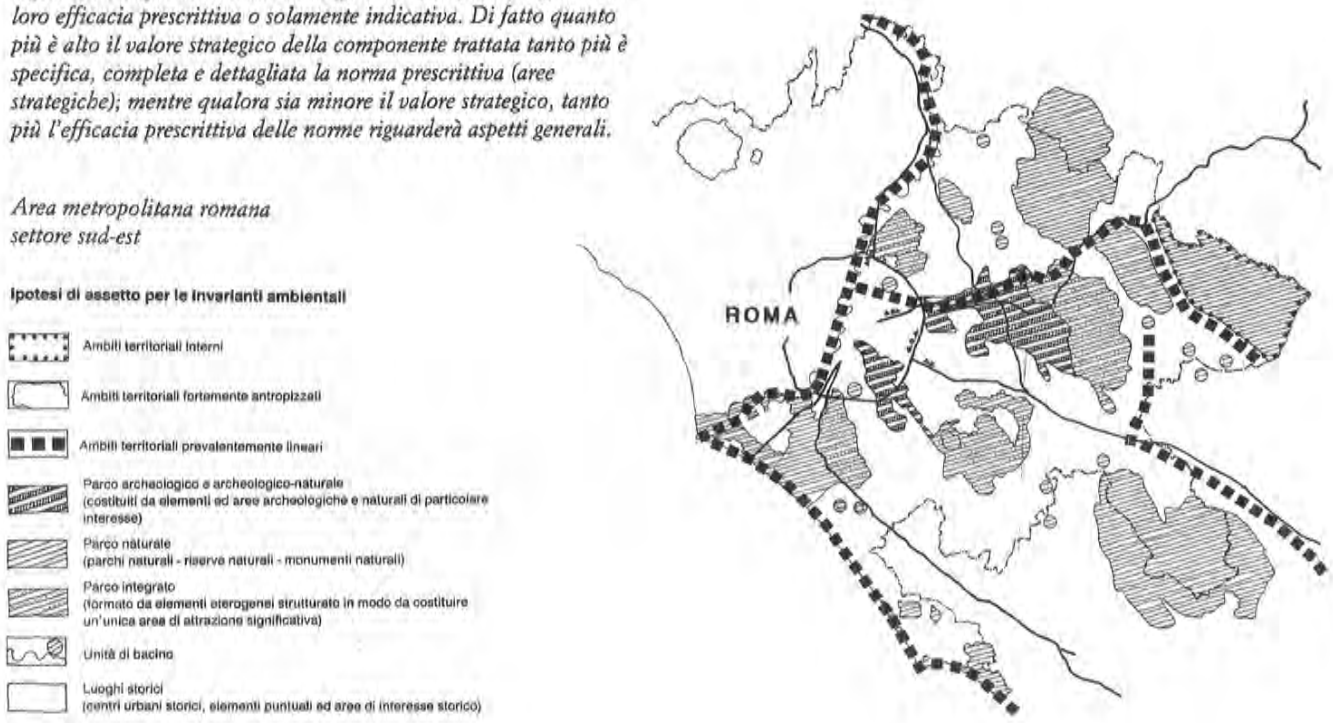
Il territorio interessato dal progetto di parco si presenta come un ampio sistema di aree, in cui accanto a puntuali risorse ambientali di rilevante rarità, si associano valori ambientali diffusi e spazi interstiziali di ambiente agricolo che, seppur sottoposti nel tempo a consistenti processi di antropizzazione, permangono nel loro insieme con un elevato grado di naturalità. Infatti l'area è fortemente caratterizzata da un patrimonio naturale, storico e archeologico che è sicuramente uno dei più consistenti "giacimenti culturali" della regione.

La procedura operativa seguita tende a definire un impianto normativo diversificato, che va oltre l'imposizione di livelli diversi di vincolo definendo un ampio complesso di indicazioni progettuali e di interventi. Dopo una prima ricognizione generale sul territorio finalizzata a costruire una prima base informativa, vengono raccolti studi, ricerche e progetti in tutti i settori disciplinari; queste informazioni vengono poi analizzate e ordinate secondo due grandi categorie: i materiali naturali *e i* materiali culturali. *L'ordinare le informazioni raccolte in queste due grandi famiglie concettuali non è un semplice lavoro di catalogazione, ma sostanzialmente un primo processo di organizzazione, valutazione ed elaborazione progettuale. A questa fase ne succede un'altra consistente nella prima elaborazione finalizzata dei materiali naturali e culturali del territorio; essi vengono rielaborati articolandoli secondo quattro grandi sistemi tematici:* il sistema naturale, il sistema storico-archeologico, elementi e strutture percettive del paesaggio, il sistema insediativo ed infrastrutturale. *L'ultima fase è quella più strettamente progettuale, nella quale viene configurato il Piano di Assetto che assume i caratteri di un "Piano Struttura". In primo luogo vengono individuate quali sono le parti che possono essere progettate, anche mediante specifici elaborati grafici, nell'ambito del Piano, e per quali elementi territoriali il disegno della loro configurazione fisica debba essere rimandato a tempi successivi, e con quali gradi di controllo. Infatti le norme e soprattutto le regole del disegno territoriale sono graduate per quanto riguarda la loro efficacia prescrittiva o solamente indicativa. Di fatto quanto più è alto il valore strategico della componente trattata tanto più è specifica, completa e dettagliata la norma prescrittiva (aree strategiche); mentre qualora sia minore il valore strategico, tanto più l'efficacia prescrittiva delle norme riguarderà aspetti generali.*

The territory concerned is a large area with unique environmental resources and features, also including agricultural zones that, despite a gradual consistent "anthropization", still maintain a highly natural character. The whole area, in fact, is risch in natural, historical and archaelogical aspects, that make it of the greates "cultural deposits" of the Latium region.

The works will proceed on the basis of a diversified set of rules, setting different limits and/or bonds, and defining a large number of projects and actual interventions. A first survey will supply basic data; other information will be collected in all sectors in order to be subsequently analysed and classified according to two major categories: natural materials *and* cultural materials. *Not a mere classification, but a first step towards ordering evaluating and developing the projects. The materials mentioned a bove will then be re-processed and structured along four large groups:* the natural system, the historical-archaelogical system; elements and structures of landscape perception, settling patterns and the infrastructural system. *The last stage strictly concerns plans, and it includes a "Structuring Plan", outlining which parts can be planned and for which territorial elements planning must be further delayed, and how strict the control over them must be. In fact, norms and regulations for territorial planning have a different impact especially as referred to their prescriptive or simply indicative effectiveness. The higher the strategic value of the concerned component, the more specific, complete and detailed the prescriptive norm (strategic areas). When the strategic value is lower, norms will only concern general aspects.*

Area metropolitana romana
settore sud-est





I margini
Viene evidenziato il ruolo di nuovi margini che assumono per l'area gli assi infrastrutturali della Roma-Aquila, Roma-Napoli e la bretella Fiano-San Cesareo. Il sistema infrastrutturale autostradale, scavalcando e penetrando il sistema montuoso, vallivo e fluviale, con svincoli, interruzioni e uscite, impone nuove e più profonde gerarchie.

Il territorio interessato dal progetto di parco si presenta come un ampio sistema di aree in cui, accanto a puntuali risorse ambientali di rilevante rarità, si associano valori ambientali diffusi e spazi interstiziali di ambiente agricolo che, seppur sottoposti nel tempo a consistenti processi di antropizzazione, permangono nel loro insieme con un elevato grado di naturalità. Da qui la necessità di non intervenire solo su spazi limitati, dotati di elevatissimi valori ambientali, ma piuttosto l'esigenza di prevedere ambiti vasti di tutela con norme di salvaguardia mirate. Infatti l'area è fortemente caratterizzata da un patrimonio naturale, storico e archeologico che è sicuramente uno dei più consistenti "giacimenti culturali" della regione e che, stante la sua posizione al bordo dell'area metropolitana romana, è di quelli a più alto rischio. Tra l'altro, il territorio da sottoporre a tutela assume una posizione strategica, per il ruolo di "cintura" che assieme al Parco dei Castelli Romani e dei Monti Lucretili assolve nei confronti della periferia est della capitale e di "ponte biotico" verso i sistemi montuosi dei Ruffi, Affilani e Simbruini. Il Piano di Assetto dei due Parchi ed il Programma Pluriennale Economico-Sociale dovranno essere intesi come strumenti, speriamo efficaci, di pianificazione e sviluppo delle caratteristiche culturali e ambientali della "regione prenestina". Oggi, pensare alla risoluzione dei problemi che assillano l'hinterland romano non significa rispondere solo al degrado della periferia e delle continue conurbazioni che sugli assi delle antiche consolari formano un *continuum* urbano con i comuni limitrofi a Roma. Ma innanzitutto estendere le capacità di sviluppo e le risorse della metropoli ai territori rurali e semi-rurali più vicini, alla rete dei piccoli e grandi centri storici, ai monumenti, all'ambiente naturale e sociale ancora integro e non inquinato. Significa pensare le metropoli come un ecosistema, cioè un insieme di aree ben integrate all'ambiente, in cui esista il controllo di aria, acqua e suolo; e le città controllino i loro rifiuti e gestiscano in modo razionale le risorse naturali rinnovabili e non rinnovabili. In questa prospettiva vanno salvaguardati e rivalutati quei "cunei verdi" che dalle propaggini dei monti più prossimi alla città arrivano fino al cuore della capitale e che sono: il sistema Fori-Parco dell'Appia-Parco dei Castelli Romani, e quello qui proposto dei Monti Prenestini e dell'Agro Tiburtino-Prenestino. Infatti esso partendo dai monti, attraverso i ponti acquedotto dell'*Anio Vetus*, Acqua Marcia, Acqua Claudia e *Anio Novus* scavalca la zona dei valloni di Gallicano, Passerano, Zagarolo e sull'asse dell'antica Prenestina e dei suoi chilometri di intatto basolato romano, attraverso l'area archeologica dell'antica Gabi e il parco urbano di Villa Gordiani arriva fino a Porta Maggiore. Così pure il Parco dell'Aniene, che per qualche parte si integra con quelli proposti e con il Parco dei Monti Lucretili forma un altro grande sistema verde ad est dell'area metropolitana romana.

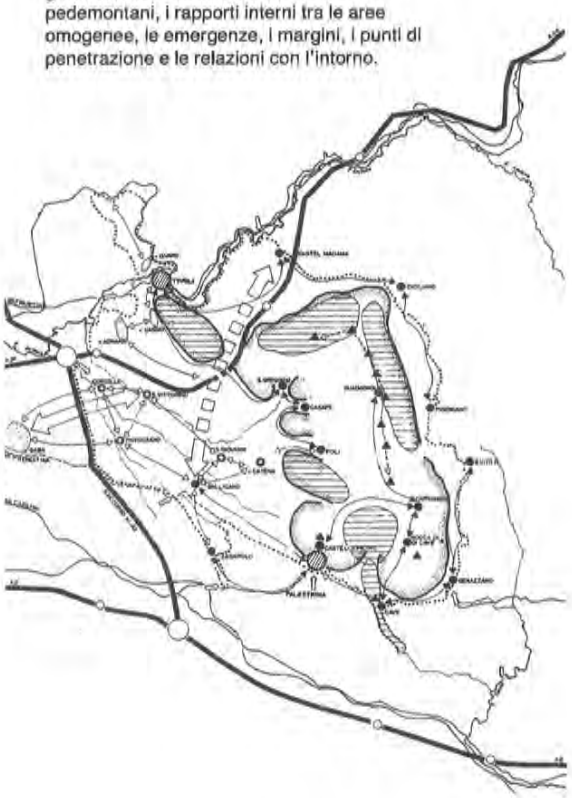
Metodologia proposta

La pianificazione paesaggistica o con valenze ambientali è intesa come un processo continuo che aiuta l'uomo ad usare nel miglior modo le limitate superfici di cui dispone, avendo cura di conservare la produttività, la durata delle risorse, le potenzialità future, la bellezza e le eventuali diversità. Nel nostro caso la metodologia proposta ritenendo inadeguate finalità solo zonizzative, tipiche dei piani parchi esistenti e di solito poco attente agli aspetti antropici con loro interconnessi, specialmente in un territorio metropolitano, è di tipo sistemico-strutturale. Essa non finalizza l'operazione ad un preciso obiettivo progettuale singolo, né si limita a valutare le potenzialità del paesaggio in funzione di una specifica esigenza, ma ricerca i caratteri oggettivi e quindi le vocazioni, le compatibilità e incompatibilità, descrivendoli, catalogandoli per tipologie di aree e per sistemi paesistici, valutando con *check list* o opportune matrici le risorse o i rischi che l'uso di questi beni determina.

Riuscire infatti a suddividere il territorio sulla base dei suoi caratteri, quindi delle sue vocazioni e repulsioni, significa aver costruito la base del Piano, sulla quale non resterà che elaborare una serie di indicazioni operative. Più specificamente si approntеranno le seguenti operazioni:

Le relazioni strategiche

Sono evidenziate le relazioni tra le parti (tra le aree montane e collinari, le aree di influenza dei centri di Tivoli e Palestrina, il sistema gravitazionale dei comuni montani e pedemontani, i rapporti interni tra le aree omogenee, le emergenze, i margini, i punti di penetrazione e le relazioni con l'intorno.



Rapporti e connessioni tra i materiali progettuali

- Aree boscate (biotopi)
- Emergenze naturali
- Margine zona montuosa
- Luoghi speciali per centralità (direzionalità-produttivo-infrastrutturale)
- Centri storici
- Siti storici
- Siti archeologici
- Relazioni interne — Gravitazionali; Storico-archeologiche; Morfologiche
- Relazioni tra aree interne-esterne — Relazioni tra aree interne
- Punti di penetrazione

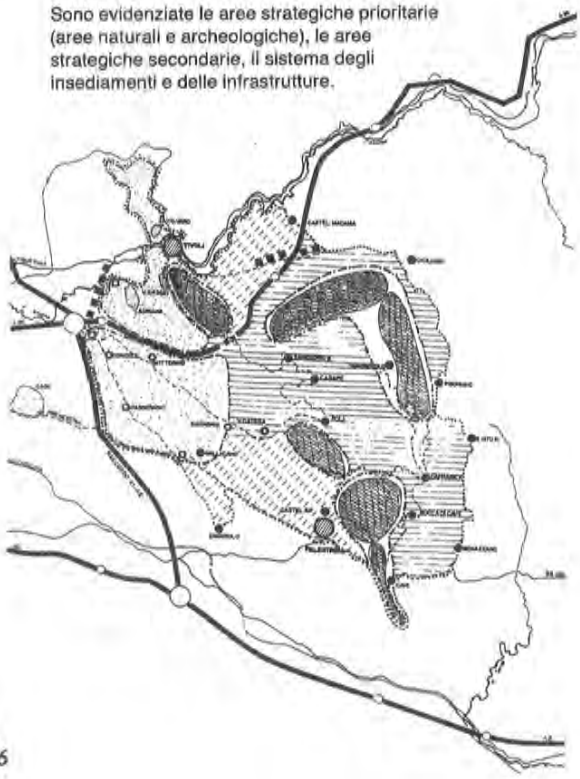
Le infrastrutture

- Autostrade
- Strade statali
- Strade provinciali
- Ferrovie

- Perimetro parco

Lo scenario del piano

Sono evidenziate le aree strategiche prioritarie (aree naturali e archeologiche), le aree strategiche secondarie, il sistema degli insediamenti e delle infrastrutture.



Gli elementi principali della struttura territoriale

- Poli urbani di riferimento
- Aree boscate d'interesse naturalistico
- Luoghi di interesse storico, architettonico e sociale
- Area speciali per morfologia (Paesaggio naturale e agricolo-montano)
- Luoghi di interesse storico-archeologico
- Aree di interesse storico-archeologico (Paesaggio agrario-storico)
- Aree agricole e di interesse paesistico (Paesaggio agrario)
- Luoghi speciali per collocazione e ruolo (Ingressi, margini, rocce)
- Luoghi speciali per storia, tradizioni, significati e ruoli sociali
- Luoghi di interesse economico-produttivo
- Linee d'acqua

Le infrastrutture

- Autostrade
- Strade statali
- Strade provinciali
- Ferrovie

Le aree strategiche

- Perimetro aree strategiche prioritarie
- Perimetro aree strategiche secondarie
- Perimetro parco

• riconoscere le qualità del territorio, sia per quanto concerne le risorse fisiche, che i beni ambientali ed i segni della cultura dell'uomo;
• stabilire i modi attraverso i quali le risorse individuate possono essere utilizzate nel processo di sviluppo socio-economico dell'area e nella qualificazione delle condizioni di vita e di lavoro della popolazione;
• indicare i criteri di base con i quali superare i conflitti tra obiettivi di conservazione e modalità d'uso delle risorse stesse.

Quindi, dopo una prima ricognizione generale sul territorio finalizzata a costruire una prima banca dati, vengono raccolti studi, ricerche e progetti di tutti i settori disciplinari; gli stessi vengono poi analizzati e ordinati secondo due grandi categorie:
Materiali naturali, Materiali culturali.

A questa fase ne succede un'altra consistente nella prima elaborazione finalizzata dei materiali naturali e culturali del territorio, essi vengono analizzati, classificati, valutati e rielaborati secondo quattro grandi sistemi tematici, che sono:

• *Il sistema naturale*

Inteso nelle componenti del clima, topografia, clivometria, esposizioni, geologia, dissesti naturali, pedologia, copertura vegetale e colture, idrologia, sorgenti e stato delle acque, morfologia, valori scenografici e monumenti naturali, biotopi, zoologia, dove la conoscenza implica una esatta informazione su tutti i suoi elementi e i relativi rapporti biotici e abiotici. In particolare a noi interessa non la particolarità di un elemento quanto il sistema degli elementi.

• *Il sistema storico-archeologico*

Comprende tutte le vestigia antropiche significative, aree archeologiche, scavi, rovine, tracciati di strade, fortificazioni insediamenti, zone di interesse speleologico e paleontologico, aree archeologiche, centri storici, monumenti, parchi e giardini, ville storiche, castelli, chiese, monasteri, abbazie, torri, casali, mole, cappelle, fontanili, portali,

SCHEDA PROGETTO 1

Valle delle Cannucceta e Vallone di Cave

Ambito normativo delle aree strategiche primarie

Comprende aree di valore ambientale e paesaggistico molto elevato, distinte nell'elaborato P1 con campitura puntinata e perimetro a pallini pieni. In queste zone le norme di tutela sono finalizzate prevalentemente alla conservazione ed alla difesa dell'ambiente nonché alla ricostruzione delle aree o situazioni degradate per cause naturali o per l'azione dell'uomo.

Gli usi ammessi sono esclusivamente quelli ritenuti compatibili con le finalità prevalenti: interventi finalizzati direttamente alla conservazione,all'incremento ed alla valorizzazione delle risorse ambientali,nonché alla ricostruzione delle aree o situazioni di degrado; interventi necessari all'espletamento degli usi del territorio ammesso. In particolare, stante le caratteristiche specifiche del territorio non sono consentiti: interventi che pregiudichino la vulnerabilità primaria delle risorse idrologiche ed idrogeologiche di tutta l'area (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, perforazioni non autorizzate, impianti industriali,allevamenti zootecnici che possono costituire fonti di inquinamento, uso non controllato di concimi inorganici, diserbanti, antiparassitari e fitofarmaci); attività industriali, artigianali, agricole, silvo-pastorali e zootecniche che siano classificate come insalubri in base alle normative vigenti; movimenti di terra e sbancamenti al di fuori di precise norme di discipline approvate; apertura di nuove strade; interventi nelle aree di rispetto e protezione delle sorgenti incluse nell'area del parco (pari ad un minimo di 400 m a monte e 200 m a valle), ampliabili sulla base di analisi e valutazioni specifiche definite dagli organi regionali competenti. In tali aree, compatibilmente con lo scopo di proteggere, sorvegliare e orientare l'evoluzione dell'equilibrio ambientale,le aree di fruizione attrezzate sono localizzate nei centri dei comuni di Castel S.Pietro, Capranica P., Rocca di Cave e Cave, posizionate nei luoghi deputati a tali funzioni (centro storico, parco, villa, area verde attrezzata), nei quali sono consentiti interventi rivolti a tale scopo.

Nella scheda progetto sono individuate le aree attrezzate previste, le funzioni e gli usi consentiti, le indicazioni per le zone già urbanizzate, le indicazioni per la pianificazione urbanistica comunale e per la revisione degli strumenti urbanistici vigenti; le indicazioni progettuali contenute vanno intese come planovolumetrici di riferimento, valgono alla stregua di un piano attuativo, a condizione che i progetti siano preceduti da una preliminare progettazione planovolumetrica. Usi consentiti:attività di osservazione e sperimentazione scientifica nei settori delle scienze naturali in genere, autorizzata dagli organi del Parco, sentito il parere vincolante del Comitato tecnico-scientifico dello stesso; attività di conservazione forestale e floristica, di protezione e ripopolamento faunistico, attività di escursionismo controllato.

Interventi ammessi: eliminazione delle carenze e degli elementi di degrado, recupero e ricostituzione ambientale, restauro e recupero di manufatti destinati agli usi consentiti. Interventi in corso di attuazione o di progetto: sospensione e verifica di compatibilità, annullamento o riprogettazione, abbattimento di manufatti abusivi. Indicazioni urbanistiche: le destinazioni d'uso sono vincolate in sede di piano territoriale con l'obbligo della revisione degli strumenti urbanistici comunali vigenti, finalizzata all'eliminazione delle aree previste per qualunque destinazione non compatibile.

Aree per la fruizione attrezzate

Il Piano attuativo prevede le aree di fruizione attrezzate pubbliche e private,la loro tipologia e la condizione di essere sottoposte ad una progettazione unitaria; le attrezzature previste nell'area sono: A - attrezzature di carattere informativo-didattico,previste in tutti i luoghi, le aree e gli elementi della struttura principale di riferimento; B - attrezzature di tipo culturale-didattico, previste in tutti i luoghi, le aree e gli elementi della struttura principale di riferimento; C - attrezzature di carattere espositivo-museale, previste nei centri di Castel S. Pietro, Capranica Prenestina, Rocca di Cave; D - attrezzature per il gioco, la sosta, il ristoro, oltreché nei centri urbani, sono inserite nei casali dove si può esercitare l'attività di agriturismo chiaramente individuate negli elaborati cartografici.

Sistema dei percorsi

Relativamente al sistema dei percorsi il piano attuativo prevede la seguente casistica: pedonali, didattici, naturali, ciclabili; nell'area sono tutti previsti a condizione che si sviluppino su tracciati che valorizzino di massima i sentieri preesistenti sul terreno secondo il naturale andamento orografico; la loro realizzazione dovrà richiedere minime opere di trasformazione compatibili con l'orografia del terreno.Nelle aree attrezzate è possibile, compatibilmente con le caratteristiche naturalistiche e ambientali, realizzare percorsi pedonali odorosi e percorsi ginnici. Interventi in corso di attuazione o di progetto: sospensione e verifica di compatibilità, annullamento o riprogettazione, abbattimento dei manufatti abusivi. Indicazioni urbanistiche: le destinazioni d'uso sono vincolanti in sede di piano territoriale con l'obbligo della revisione degli strumenti urbanistici comunali.



Rocca di Cave. Veduta panoramica

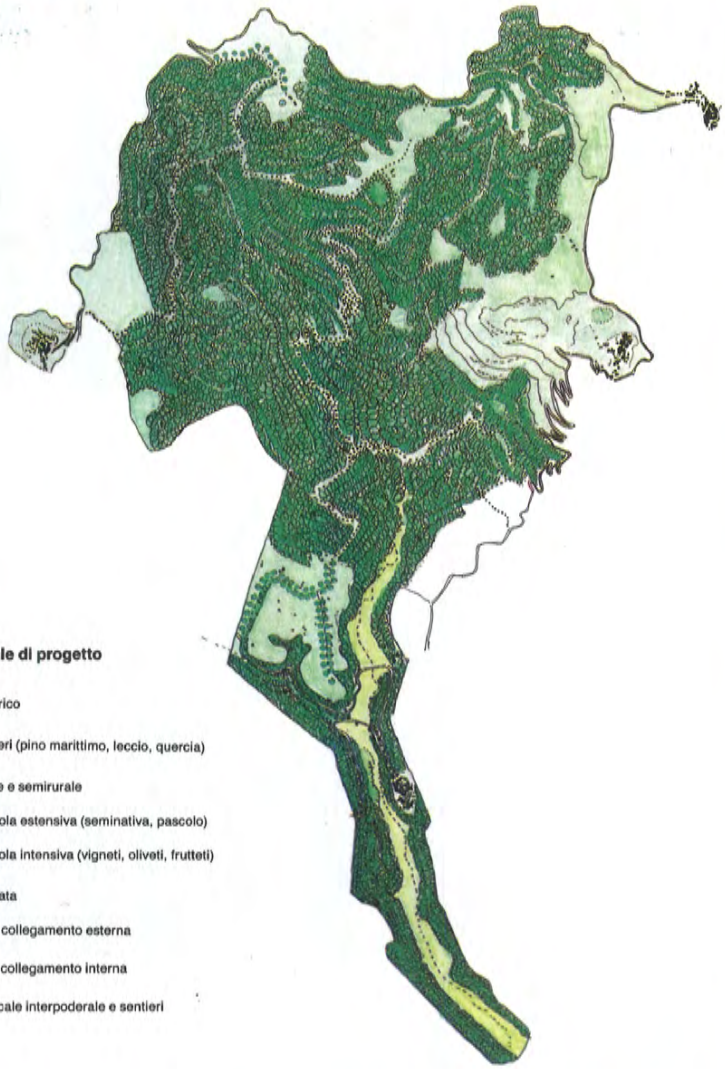


Cave. I valloni



Capranica Prenestina. Santuario della Mentorella

SCHEDA PROGETTO 1



Planimetria generale di progetto

- Centro storico
- Filari d'alberi (pino marittimo, leccio, quercia)
- Zona rurale e semirurale
- Zona agricola estensiva (seminativa, pascolo)
- Zona agricola intensiva (vigneti, oliveti, frutteti)
- Zona boscata
- Viabilità di collegamento esterna
- Viabilità di collegamento interna
- Viabilità locale interpoderale e sentieri



Castel Madama. Faggeta di Valle Caprara



Capranica Prenestina. Località Prata-Morra



Versante settentrionale. dei Monti Prenestini. Castagneti



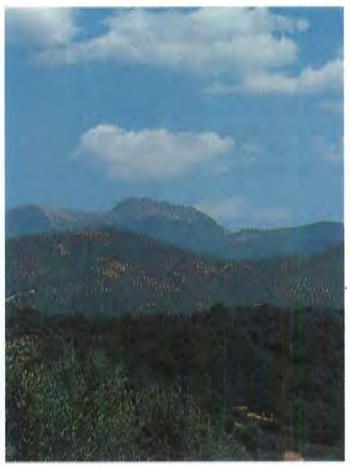
S. Gregorio da Sassola. Veduta panoramica



Versante occidentale dei Monti Prenestini

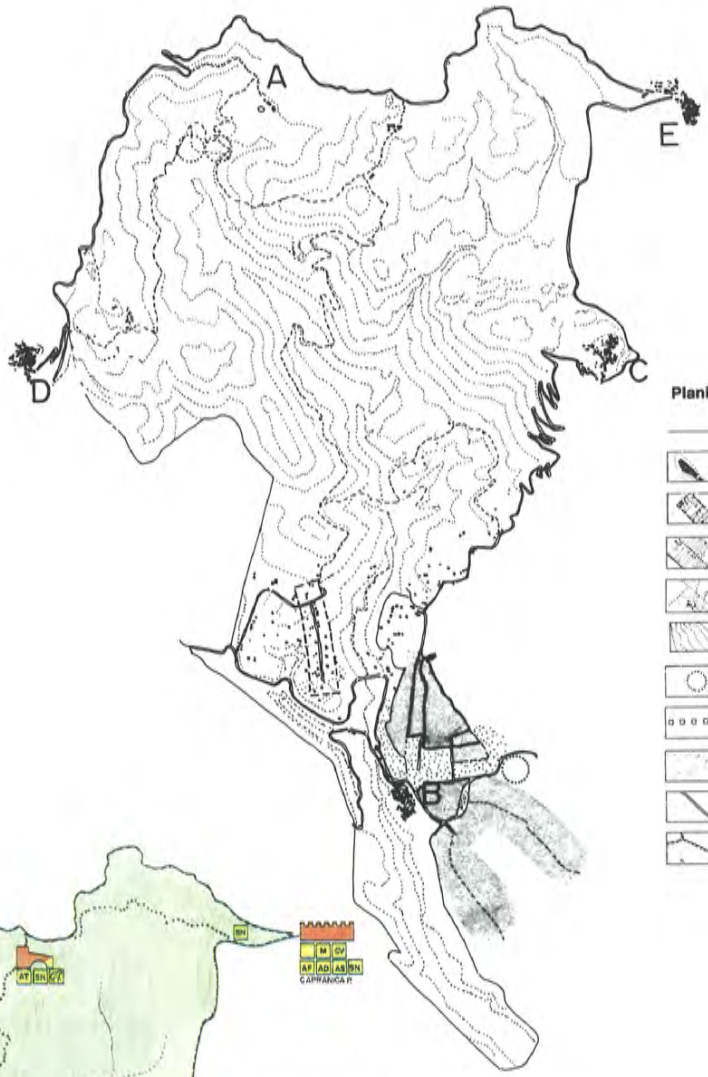


Capranica Prenestina. Chiesa della Maddalena



Capranica Prenestina. Monte Guadagnolo

SCHEDA PROGETTO 1



Planimetria generale di attuazione

- Perimetro area
- Centro storico
- Zona semirurale
- Zona rurale
- Zona agricola
- Area boscata inedificata
- Area di rispetto ambientale inedificata
- Fascia di rispetto archeologico
- Zona urbana
- Viabilità di collegamento esterna
- Viabilità di collegamento interna



Planimetria generale con i centri di attività e le attrezzature

- Perimetro area
- Strade extraurbane
- Strade locali
- Sentieri
- Museo
- Centro visita
- Area didattica
- Area di sosta
- Sentiero natura
- Agriturismo-ristoro
- Pesca sportiva-impianti acquacoltura
- Maneggio
- Monumento naturale
- Resti archeologici
- Ponte
- Casale
- Centro storico

SCHEDA PROGETTO 1

Valle delle Cannucceta e Vallone di Cave
Aree di progettazione unitaria - Ipotesi progettuali

Le Cannucceta

- Nell'area in questione è previsto il rafforzamento della struttura agrituristica, pesca sportiva e di ristoro esistente, con controlli e verifiche relativamente alle dimensioni, tipologie architettoniche e strutture igienico-sanitarie dell'insediamento; controllo statico-funzionale del bacino e smaltimento liquami insediamento agricolo e umano ai fini della salvaguardia delle sorgenti del fosso delle Cannucceta sottostanti.
- Restauro delle strutture (ponte e muraglioni) dell'antico acquedotto romano, con l'obbligo di eliminazione delle fatiscenti prese d'acqua a favore dell'ambiente e habitat della valle.
- Mimetizzazione dei nuovi tracciati stradali ai fini colturali aperti con l'obbligo di schermatura vegetazionale.

Cave

- Interventi di tutela, valorizzazione e restauro del centro storico.
- Rafforzamento del manto vegetale della costa superiore alla SS. 155 al fine della schermatura delle zone residenziali superiori; le stesse vanno ridimensionate e completate soltanto per i piani non ancora adottati.
- Creazione del parco urbano Colle Pezzuto - S. Carlo - Villa Clementi.
- Vincolo di inedificabilità, rispetto e salvaguardia della fonte di S. Stefano.
- Individuazione di nuove centralità Borgo S. Carlo - area stazione *ex* ferrovia Stefer.
- Eliminazione previsioni P.R.G. per quello che riguarda il tunnel di attraversamento della città che andrebbe a distruggere il bacino imbrifero della fonte di S. Stefano.

Rocca di Cave

- Salvaguardia della grande dolina a riposo del centro storico con vincolo assoluto di inedificabilità del versante che affaccia sulla valle.
- Eliminazione delle previsioni di P.R.G. per quello che riguarda la zona di espansione denominata "O" e "L".
- Interventi di tutela, salvaguardia e restauro del centro storico e della rocca.
- Controllo piano volumetrico delle zone "B" a completamento con il ridimensionamento delle altezze e regolamentazione dei materiali di finitura, recinzioni e arredo verde degli edifici.

Castel San Pietro

- Interventi di tutela, valorizzazione e restauro del centro storico.
- Blocco delle costruzioni sul versante della valle, con l'obbligo di attivare opere di mimetizzazione verde con verde privato, con interventi di arredo verde della viabilità e il rimboschimento dei versanti brulli o con copertura del suolo arbustiva.
- Imposizione di vincoli tipologici e di altezza per tutte le costruzioni del territorio comunale, curando attentamente l'inserimento nei siti, materiali di finitura e copertura vegetale dei lotti.

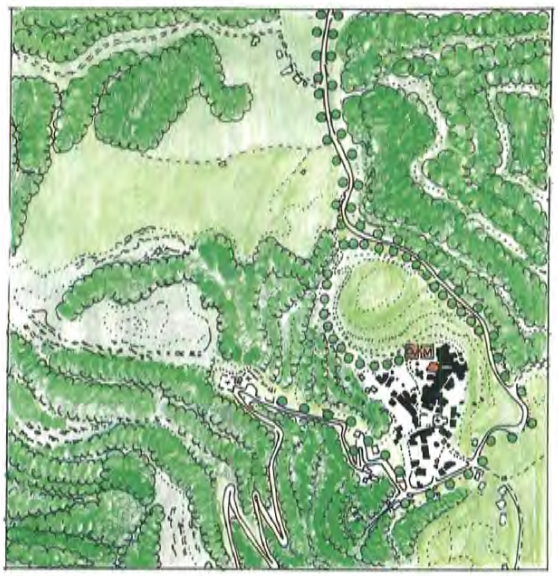
Capranica Prenestina

- Interventi di tutela e valorizzazione del centro storico.
- Utilizzo dell'area a servizi posta all'inizio della strada per Rocca di Cave, per la realizzazione del centro parco (settore naturalistico) e vincolo delle aree a parco pubblico e a verde agricolo vincolato perimetrali ai fini dell'istituzione.

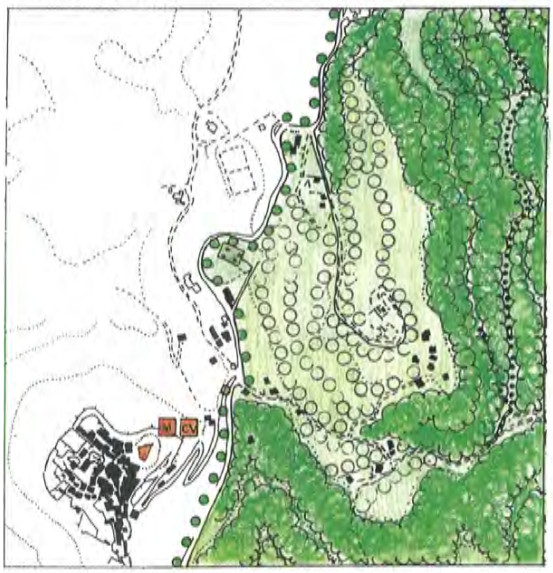
Cave



Rocca di Cave



Castel San Pietro



SCHEDA PROGETTO 2

Area degli acquedotti romani

Ambito normativo delle aree strategiche primarie.
L'area ricade nell'ambito delle aree strategiche prioritarie individuate nell'elaborato P2 con campitura puntinata e perimetro a pallini neri, nella quale l'attuazione è orientata alla valorizzazione delle caratteristiche archeologiche, storiche,naturalistiche e ambientali proprie dell'area degli acquedotti romani con l'imponenza delle masse murarie dei ponti e l'arditezza delle soluzioni architettoniche, il patrimonio archeologico delle ville rustiche e gli antichi siti fortificati dei castelli di Passerano, S.Vittorino, Corcolle e Gallicano. In particolare l'attuazione è finalizzata alla riqualificazione delle caratteristiche naturalistiche e ambientali, per conservare le testimonianze storiche del sistema di utilizzazione antropica della campagna romana costituita dai sistemi architettonici ed arborei tipici dell'Agro Tiburtino-Prenestino.

Interventi sulla vegetazione
Sono consentite pertanto tutte le opere di miglioramento quali: conservazione integrale della vegetazione esistente; restauro e ricostruzione della vegetazione esistente; trasformazione ai fini produttivi e formali delle aree abbandonate; bonifica della vegetazione invadente ed allogena; potenziamento della vegetazione autoctona; difesa della vegetazione ripariale lungo le rive dei fossi; ripristino dei filari alberati lungo le strade e i sentieri esistenti; ricostruzione della continuità del manto vegetale delle pendici acclivi dei fossi fino al bordo dei valloni con schermatura delle costruzioni esistenti sui pianori e rafforzamento della parte a debole copertura; ricostituzione degli impianti degli oliveti ai fini produttivi e formali. Le specie arboree e arbustive da piantumare e il passo d'impianto, saranno forniti con apposito elenco dal C.S..

Preesistenze edilizie
All'interno della zona è consentita la riutilizzazione dei casali, delle mole, dei castelli e dei manufatti annessi per gli usi produttivi e di carattere culturale-espositivo informativo, didattico e per il ristoro nonché la realizzazione degli interventi infrastrutturali, edilizi e funzionali così come specificato negli elaborati grafici o scheda di area.

Aree urbane, semirurali, rurali e agricole
Le norme si preoccupano di proporre una serie di indirizzi a cui informare la revisione dei P.R.G., lasciando agli stessi il livello attuativo. Interventi di tutela e valorizzazione dei centri storici. Consolidamento delle espansioni urbane intensive con ricerca di nuove centralità e funzioni adatte ai caratteri dei luoghi, gli interventi vanno condizionati dalla ricerca di figurabilità e arredo urbano, con l'uso di verde privato, verde pubblico e arredo verde. Nuclei insediativi periferici o semirurali, vanno condizionati dall'introduzione di quinte verdi che seguano la morfologia dell'area e marcano la discontinuità orografica, imposizione della tessitura dei lotti, introduzione di indici di piantumazione con essenze autoctone, uniformare recinzioni, coperture e arredo verde. Aree residenziali estensive in territorio agricolo, vanno condizionate da ordinanze di demolizione per quelle non in regola, per il resto va ripristinato il tessuto agricolo e la trama dei lotti, con imposizioni di parametri che favoriscano la rifusione particellare, favoriscano gli imprenditori agricoli a titolo principale e dettino delle regole di insediamento morfologiche, indicazioni tipologiche, materiali di finitura e arredo verde. Il tutto con l'obiettivo di inserire tali insediamenti nel paesaggio e di ritrovare le regole e le forme tipiche di un territorio per ridurre la presenza di progetti estranei, ripetitivi, insensibili e senza qualità. In agricolo vanno vincolate le nuove cubature alla presentazione di un piano di sviluppo aziendale che le giustifichi, non solo determinandone la necessità attraverso l'esame del migliore assetto agricolo ottenibile con la realizzazione del piano, ma prendendo in considerazione anche il patrimonio edilizio esistente in azienda, le possibilità di un suo recupero, o almeno della sostituzione dei fabbricati esistenti obsoleti, non storici, con nuovi fabbricati posti sulle stesse aree, senza ulteriori distruzioni di suoli fertili.

Aree di Fruizione Pubblica
Le aree di fruizione pubblica, individuate nell'elaborato P3 di P.A. e nella scheda di area con campitura a griglia graduata destinate, pur nel rispetto dei valori naturalistici e ambientali, alla fruizione da parte della popolazione per fini culturali, didattici, ricreativi e sportivi attraverso la realizzazione di adeguate attrezzature. La sistemazione delle aree dovrà rispettare l'orografia e la morfologia del territorio; le zone a prato e le aree alberate dovranno essere articolate in modo da restituire un assetto di tipo naturalistico escludendo soluzioni con aiuole. Le aree di fruizione pubblica non dovranno essere separate da recinzioni di alcun tipo per salvaguardare la continuità del paesaggio. Nella scheda progetto è individuato con apposito perimetro l'ambito di attuazione unitaria, nel quale essendo le opere previste dal Piano "strategiche e prioritarie" gli interventi attuativi dovranno essere progettati unitariamente e le indicazioni progettuali contenute intese come planovolumetrici di riferimento.
Le attrezzature previste nell'area sono: A - attrezzature di carattere informativo-didattico, previste in tutti i luoghi, le aree e gli elementi della struttura principale di riferimento; B - attrezzature di tipo culturale-didattico, previste in tutti i luoghi, le aree e gli elementi della struttura principale di riferimento; C - attrezzature di carattere espositivo-museale, previste nel castello di Passerano, S.Vittorino e Corcolle; D - attrezzature per lo sport, previste nelle aree di fruizione pubblica o ingressi al parco e nel centro di Gallicano; E - attrezzature per il ristoro, previste in tutte le aree C e D; F - attrezzature per il gioco, previste in tutte le are C e D; G - attività di agriturismo previste in tutte le aziende agricole.



Gallicano nel Lazio Ponte Amato. Via Prenestina

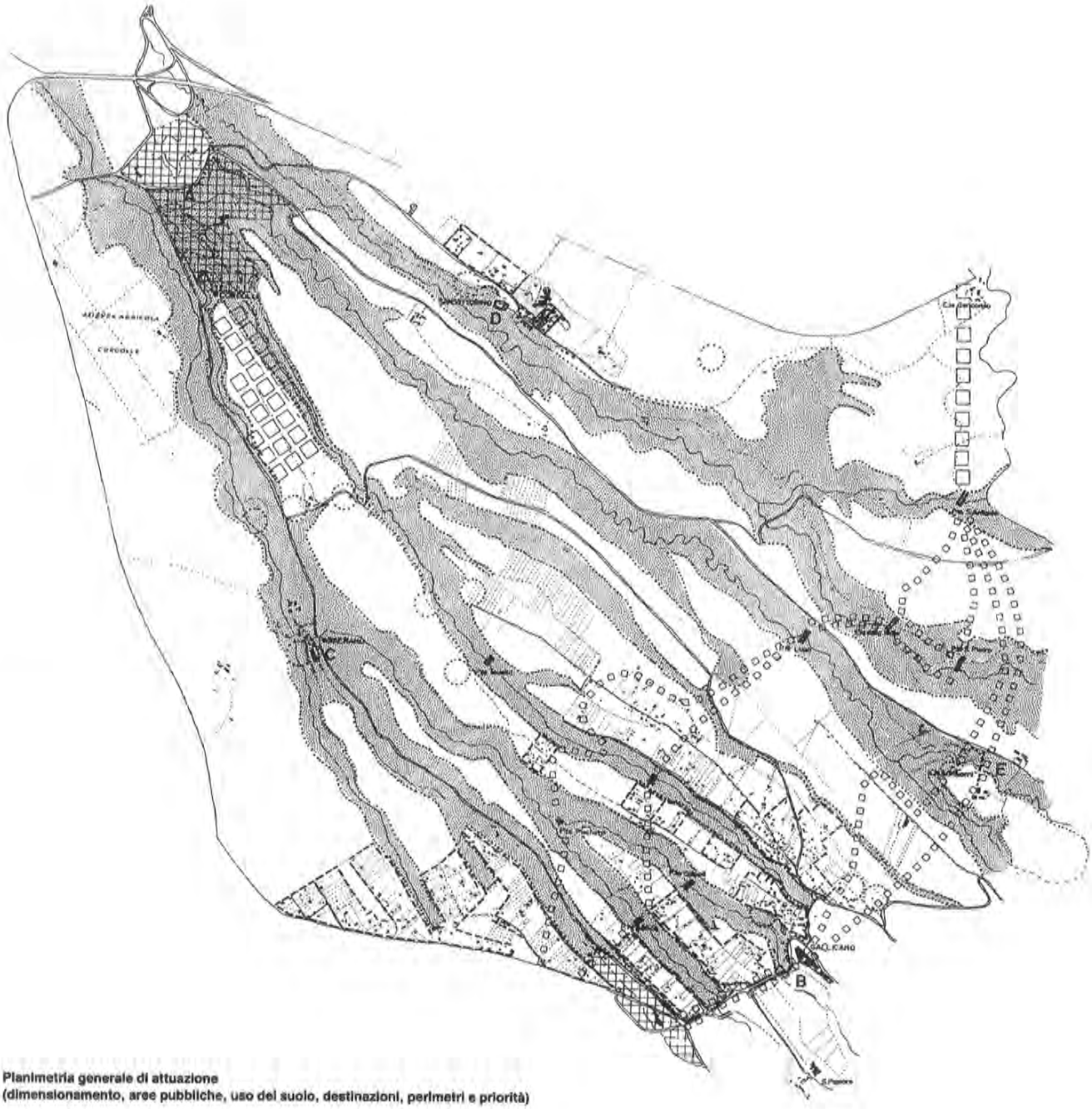


Gallicano nel Lazio. Ponte Taulella

Sistema della viabilità e dei percorsi
La viabilità intercomunale, locale ed interpoderale spesso ripercorre gli antichi tratturi e tracciati storici, forma nel suo complesso una rete di collegamenti ampia e gerarchizzata che va ridefinita e restaurata nella sede, segnaletica e bordature, compreso il ripristino delle alberature danneggiate e quelle di nuovo impianto. Relativamente al sistema dei percorsi il piano attuativo prevede la seguente casistica: pedonali, didattici, naturali, ciclabili; nell'area sono tutti previsti a condizione che si sviluppino su tracciati che valorizzino di massima i sentieri preesistenti sul terreno secondo il naturale andamento orografico; la loro realizzazione dovrà richiedere minime opere di trasformazione compatibili con l'orografia del terreno. Nelle aree attrezzate è possibile,compatibilmente con le caratteristiche naturalistiche e ambientali realizzare percorsi pedonali odorosi e percorsi ginnici attrezzati.

Interventi sulla fauna
Gli interventi sulla fauna, finalizzati alla salvaguardia e conservazione di alcune specie di particolare interesse per il Parco sono subordinati alla elaborazione di un progetto specifico che preveda: la utilizzazione delle zone umide finalizzate al ripristino dell'habitat per le specie anfibie presenti; la utilizzazione dei fossi e del laghetto finalizzata alla creazione di un ambiente adatto alla immisione di specie animali anche non presenti attualmente nel Parco; le modalità di utilizzazione, delle essenze verdi isolate e non per il ricovero, nidificazione, alimentazione e riproduzione dei rettili, uccelli e mammiferi. Il progetto relativo è subordinato alla approvazione del C.T.S.. All'interno dell'area perimetrata sono inoltre vietate apertura e sfruttamento di cave, discariche di qualsiasi tipo e captazione, deviazione ed occultamento delle acque se non espressamente autorizzati dal C.T.S..

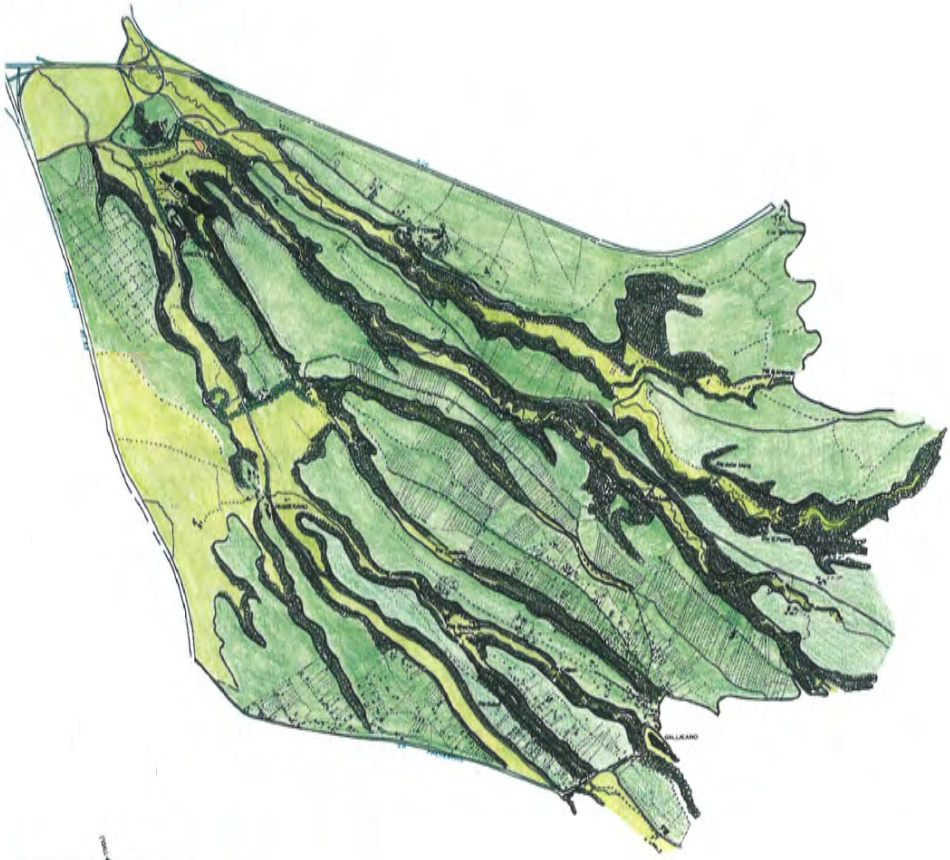
SCHEDA PROGETTO 2



Planimetria generale di attuazione
(dimensionamento, aree pubbliche, uso del suolo, destinazioni, perimetri e priorità)

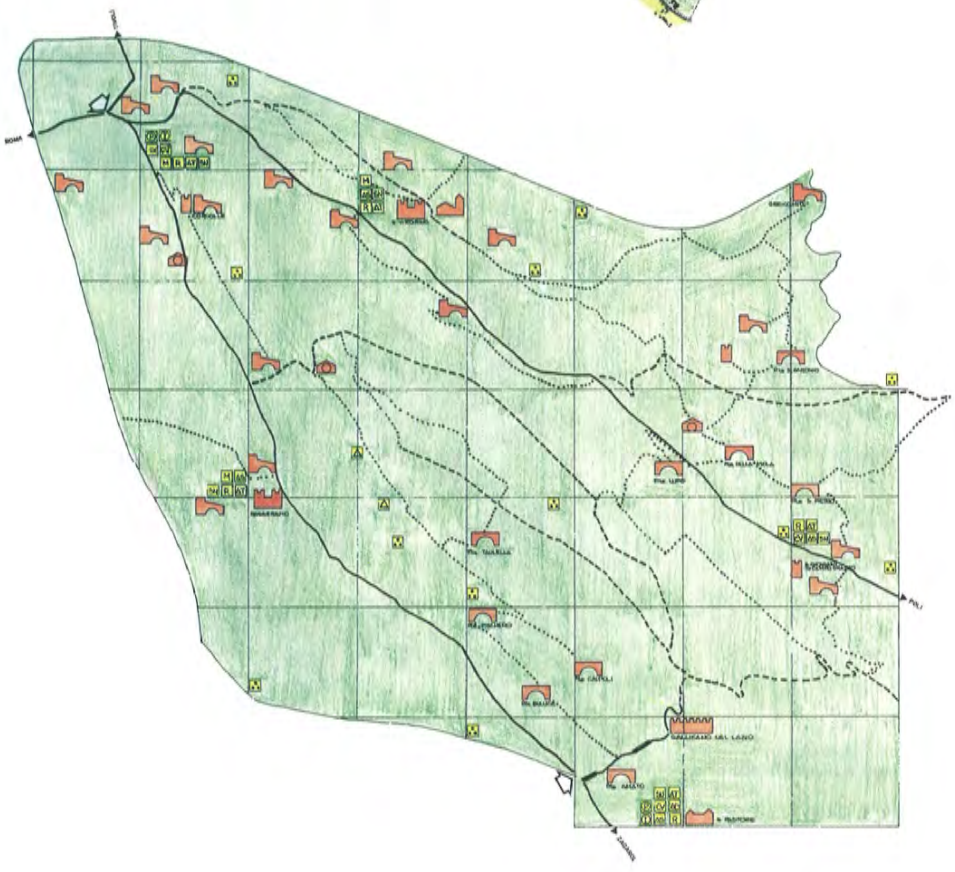
- Perimetro area
- Centro storico
- Zona semirurale
- Zona rurale
- Zona agricola
- Aree di progettazione unitaria
  Centri di interesse storico da riutilizzare
- Aree di progettazione unitaria
  Aree di fruizione pubblica
- Area inedificabile
- Area di rispetto archeologico inedificabile
- Area di rispetto ambientale inedificabile
- Fascia di rispetto archeologico
- Zona urbana
- Viabilità di collegamento esterna
- Viabilità di collegamento interna

SCHEDA PROGETTO 2



Planimetria generale di progetto

- Servizi
- Teatro
- Laghetti
- Filari d'alberi (pino marittimo, leccio, quercia)
- Fattoria
- Castello, casale
- Centro storico
- Zona urbana
- Zona rurale e semirurale
- Zona agricola estensiva (seminativa, pascolo)
- Zona agricola intensiva (vigneti, oliveti, frutteti)
- Zona boscata
- Viabilità di collegamento esterna
- Viabilità di collegamento interna
- Viabilità locale interpoderale e sentieri



Planimetria generale con i centri di attività e le attrezzature

- Perimetro area
- Strade extraurbane
- Strade locali
- Sentieri
- Museo
- Centro visita
- Area didattica
- Area di sosta
- Sentiero natura
- Agriturismo-ristoro
- Pesca sportiva-impianti acquacoltura
- Maneggio
- Monumento naturale
- Resti archeologici
- Chiesa
- Castello
- Mola
- Torre
- Casale
- Villa
- Ponte
- Centro storico

SCHEDA PROGETTO 2

Area degli acquedotti romani
Aree di progettazione unitaria - Ipotesi progettuali

Corcolle

- Casale di Corcolle, progettazione Museo della preistoria, età arcaica e protostoria.
- Recupero cave di Pozzolana, dell'area di Corcolle con la realizzazione dell'area di fruizione pubblica con servizi, parcheggi, informazioni, ristoro, pesca sportiva, agriturismo, teatro.
- Restauro vegetazionale delle essenze ripariali e di Colle Fiorito, con l'eliminazione delle essenze allogene.
- Potenziamento e rafforzamento del bosco sui fianchi dei valloni.

Gallicano

- Porta del parco Passo di Cavamonte, posizionata all'esterno del parco, con tutela dell'area prativa di fondovalle, rafforzamento della vegetazione dei fianchi dei valloni con schermatura delle case poste sui pianori.
- Area didattica "Ponte Amato", il restauro della Prenestina che taglia la collina, scavalca fosso Colafri e risale verso il convento e l'azienda di San Pastore.
- Restauro del centro storico di Gallicano, con la creazione del centro visita, e la tutela dei fossi laterali e i cunicoli degli acquedotti "Anio Novus" e "Acqua Claudia" dalle costruzioni abusive.

Passerano

- Castello di Passerano, progettazione Museo degli acquedotti romani (canalizzazioni, percorsi, tecnologie, manufatti, ponti acquedotti, il paesaggio dei valloni).
- Rafforzamento e potenziamento della azienda agricola di Passerano (960 Ha).
- Restauro, ricerca scientifica, scavo archeologico dei siti degli antichi insediamenti romani e della strada Prenestina antica con bordatura di pino mediterraneo (*Pinus Pinea*).

San Vittorino

- Castello San Vittorino, progettazione del Museo storico sul tema delle *massae* e l'incastellamento dell'alto Medio Evo.
- Rafforzamento delle colture di olivo presenti sia dal punto di vista produttivo che paesaggistico.
- La qualità figurativa delle residenze urbane va mimetizzata dal verde privato, recuperata con l'arredo verde e le recinzioni.

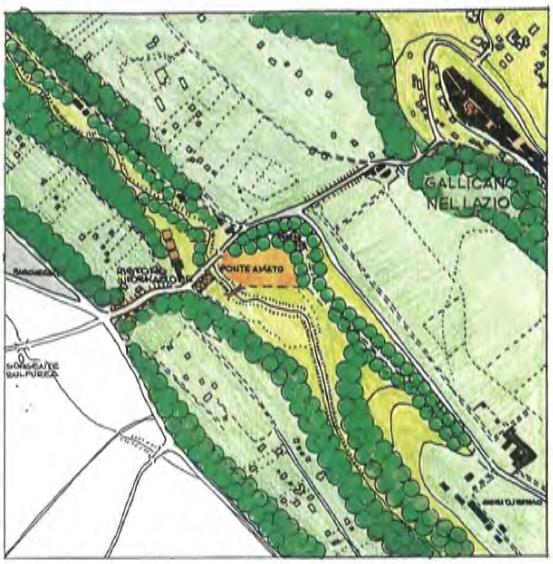
San Giovanni in Campo Orazio

- Restauro insediamento antico per collocazione centro visita.
- Rafforzamento filari alberati lungo la via Pulense (Querce).
- Rafforzamento, arredo verde delle fattorie esistenti e adeguamento strutture edilizie ai fini dello svolgimento delle attività e destinazioni consentite oltreché attività di agriturismo.
- Arredo sentiero cascata e area didattica di S. Giovanni in Campo Orazio.

Corcolle



Gallicano



San Vittorino



materiali e finiture caratteristiche dei luoghi vincolati e no. Questi materiali progettuali che sono la cultura dei luoghi e delle popolazioni, vanno presi come singoli elementi, come insiemi di elementi, in funzione delle relazioni tra loro e dei sistemi dei quali fanno parte.

• *Elementi e strutture percettive del paesaggio*

Alla base di questa analisi sta il riconoscimento della qualità visiva come vera e propria risorsa territoriale. L'individuazioni dei campi visivi, delle emergenze su campi visuali, punti focali, limiti di unità di paesaggio, versanti di alto valore paesistico, percorsi panoramici, emergenza visiva, fondo valle di elevato valore paesistico, devono essere attente alle modalità di percezione ed agli eventuali detrattori che ne privano l'uso.

• *Il sistema insediativo ed infrastrutturale*

L'analisi del sistema insediativo consiste nello studio dell'armatura urbana storica e recente, dei caratteri e delle tipologie degli insediamenti residenziali e produttivi, degli aspetti demografici e della presenza dei servizi, gravitazioni, relazioni e previsioni evolutive.

Una successiva fase consiste nell'ordinare in abaco i quattro sistemi prima descritti. Con rappresentazioni grafiche, descrizioni per singoli elementi, insiemi e sistemi di elementi, corredati di *check list* di valutazione in merito alle risorse e rischi che ne determinano l'uso.

L'ultima fase è quella più strettamente progettuale, nella quale viene configurato il Piano di assetto, che assume i caratteri di un "Piano struttura".

Il concetto di struttura è inteso nel senso di articolazione gerarchica (ruoli, funzioni, forma, percezione, ecc.), e di ordine dell'impianto. In generale, all'aumentare della vastità dell'area interessata dal Piano, diminuisce il peso del trattamento degli elementi della struttura, mentre aumenta quello funzionale e normativo procedurale.

Infatti luoghi ed aree non interessate dalla struttura sono trattate con un apparato normativo e zonizzativo che ne disciplina gli usi e articola le compatibilità d'uso. Le norme, e soprattutto le regole del disegno territoriale, sono graduate per quanto riguarda la loro efficacia prescrittiva o solamente indicativa. Di fatto, quanto più è alto il valore strategico della componente trattata, tanto più è specifica, completa e dettagliata la norma prescrittiva (aree strategiche); mentre qual'ora sia minore il valore strategico tanto più l'efficacia prescrittiva delle norme riguarderà aspetti generali (le condizioni ai bordi, assetti interni di massima, vincoli di salvaguardia e di conservazione).

Tale Piano è supportato da un sistema di progetti che si occupano delle aree e dei settori strategici del parco e ne garantiscano l'efficacia (miglioramento della fattibilità), la morfologia (controllo della qualità), e infine la flessibilità (intesa come graduazione del valore della norma).

Elementi principali della struttura del piano di assetto e schema organizzativo

La struttura territoriale, l'assetto e la forma dei suoi elementi, le relazioni e le connessioni tra i vari elementi saranno i principali materiali elaborati dal Piano.

Questo modo di procedere nella formulazione del Piano restringe il difficile fronte delle previsioni e scelte ad un più limitato numero di situazioni, che dovranno essere però quelle di maggiore importanza. Le aree parco, le attività centrali e i relativi luoghi, le aree agricole, i luoghi di rilevanza storica, architettonica e sociale, i luoghi di interesse archeologico, aree speciali a titolo morfologico (paesaggio rurale, agrario, di interesse paesaggistico), le aree e i luoghi in posizione strategica (ingresso, margine, luoghi di raccordo, intersezione, scambio), i luoghi speciali che fanno parte dell'immagine del territorio (*Tibur, Praeneste*, monte Guadagnolo), i luoghi di interesse economico-produttivo, di relazione e intersezione tra le parti, il sistema infrastrutturale.

Si opera dunque la individuazione delle componenti strategiche sulle quali vengono fornite indicazioni di progetto nell'ambito del piano.

Esse sono:

- il biotopo dei monti Caprini-Guadagnolo-Spina santa;
- il biotopo della Valle delle Cannucceta e il Vallone di Cave;
- Colle Corvia;
- Monte S. Angelo in Arcese;
- l'area degli acquedotti romani;
- l'area delle ville repubblicane.

Questi elementi sono quelli che possono essere definiti strategici (o di struttura) inquanto ritenuti fondamentali per determinare la qualità e la forma del territorio.

Per ognuno di essi vengono definite delle schede progettuali in cui vengono disegnati e normati i luoghi e le aree più significative.

Bibliografia:

Piano parchi regionali del Lazio, 1992.

Cannata Giovanni e AA.VV., *Piano di assetto del Parco regionale Monti Simbruini, C.N.R*, 1992.

Gambino R., *I parchi naturali*, N.I.S., 1991.

Viola F., Angeli F., *Pianificazione e gestione dei parchi naturali*, 1988.

Angeli F., *Principi di economia dell'ambiente e gestione turistica del territorio*, 1988.

Maciocco G., Angeli F., *La pianificazione ambientale del paesaggio*, 1991.

Salsano E., *La città sostenibile*, Ed. Autonomie, 1992.

Calzolari V., Olivieri M., *Piano per il parco dell'Appia antica*, Italia Nostra-sez. Roma, 1984.

Oneto G., Boca D., *Analisi paesaggistica*, Ed. Pirola, 1990.

Chiusoli E., *Elementi di paesaggistica*, Ed. Clueb, Bologna, 1985.

AA.VV., *I siti archeologici, un problema di musealizzazione all'aperto*, Ed. Muligrafica, 1988.

Mcharg Jan L., *Progettare con la natura*, Ed. Murzio, 1989.

Colarossi P., *Il piano e l'architettura della città*, Ed. Cluva.

Ricci M., *Natura della città e forma del piano*, Ed. Officina, 1991.

Stanghelli S., *Urbanistica per le aree agricole*, Ed. Autonomie, 1983.

Caldaretti S., (Disp. Corso Spec. Urban. 1992/93), *Materiali vari*.

Colarossi P., (Disp. Corso Spec. Urban. 1992/3), *Struttura della città e piano urbanistico*.

Caldaretti S., Cellammare C., De Blasio C.F., Ronzani A., *"Ambiente e piano" un'introduzione al tema*, Roma, 1995.

Ronzani A., Frezza R., Mari Z., *Proposte per il Parco Naturale dei Monti Prenestini e per il Parco Archeologico Naturale dell'Agro Tiburtino-Prenestino*, IRES. Placido Martini, Roma, 1992.

Sfiorando la storia di una città: il Civico Museo Orto Lapidario di Trieste

Erica Michelini

L'ipotesi di una possibile ristrutturazione del Museo Orto Lapidario di Trieste, situato sulla cima del Colle di San Giusto, nucleo originario dell'antica colonia romana, nasce dal desiderio di vederlo convertito a luogo dove, a piccole dosi, il turista, e ancor più l'abitante, possano assaporare l'atmosfera e la storia del sito.

L'obiettivo di questo progetto è quello di permettere la realizzazione di mostre temporanee dei numerosi reperti archeologici di epoca romana qui raccolti e quindi di attrezzare tale spazio con un adeguato sistema espositivo.

La storia della provenienza di alcuni di questi manufatti ha indotto ad allargare il discorso dal museo alla città. È così che essa stessa assume le sembianze di un grande contenitore espositivo. Al suo interno è possibile lavorare per rendere visibili antichi tragitti che, particolarmente importanti in un determinato periodo storico, si offrono come naturale spunto per l'apprendimento della storia e topografia della città.

In quest'ottica sorge Vademecum, un segnale che, tramite pannelli esplicativi e cannocchiali, consente ai pedoni di muoversi da un punto all'altro dei percorsi urbani.

The Museo Orto Lapidario *in Trieste, on the San Giusto hill, was the site of the ancient Roman colony. It could be restored so that tourists, and even more so residents, might little by little savour the atmosphere and history of the place.*

The project aims at equipping an area for temporary exhibitions of the numerous Roman archaelogical items. The history of some of these findings extends to the city as such which thus becomes a large exhibition site, making it possible to uncover ancient routes that were specifically relevant in a set historical period and can now be taken as a natural starting point for studying the history and topography of the town.

Hence the implementation of "Vademecum", a signpost system that, through explanatory boards and binoculars, allows pedestrians to move across the various urban itineraries.

Città e Museo: strana coppia

La città può essere pensata come un grande contenitore museale. Un percorso urbano serve, non dissimilmente da quello museografico, ad evidenziare caratteristiche rilevanti sulla base di un determinato filo conduttore. Nel caso, ad esempio, di un percorso relativo ad uno specifico stile architettonico: particolari di edifici, vedute suggestive che guidino a comprenderne i tratti essenziali e più significativi.

Questa riflessione nasce dal fatto che alcuni reperti archeologici, contenuti nel Civico Museo Orto Lapidario situato sullo storico Colle di San Giusto a Trieste, provengono da scavi effettuati nella città.

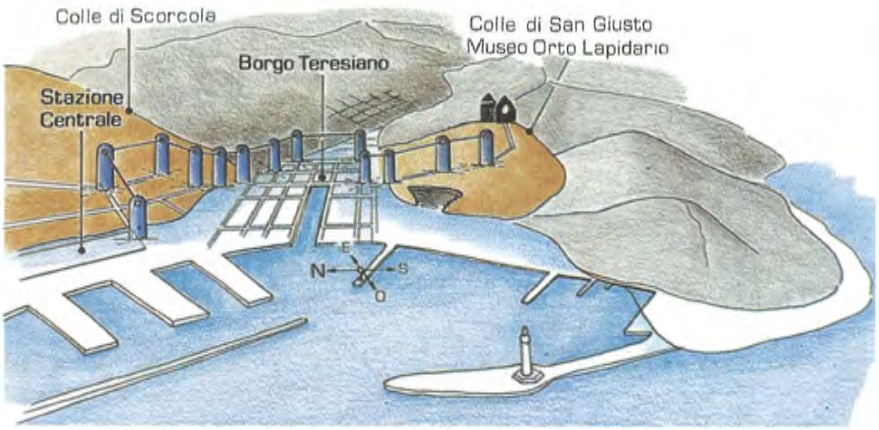
La maggior parte di essi: urne, stele, arette votive, ecc. appartengono a recinti funerari di epoca romana. A quel tempo la città di Tergeste (Trieste) era situata sulle pendici del Colle. I Romani usavano seppellire i loro morti lungo le strade extraurbane. Grazie a questi ritrovamenti gli studiosi hanno potuto tracciare le principali vie di comunicazione che collegavano la colonia romana con gli altri centri urbani.

Una di esse, la strada che proveniva da Aquileia (da ovest), definisce con la sua traiettoria l'antica linea di costa: l'antico percorso che si teneva, quanto più possibile, vicino al mare.

Trieste, dal 1700 in poi, subì un notevole incremento di popolazione. Ciò impose un'espansione della città che richiese la bonifica della zona paludosa, occupata al tempo dalle saline, formatasi alla confluenza dei numerosi fiumi che scendevano dai colli circostanti, oggi nota come Borgo Teresiano. La città costruita ha così nascosto il profilo della costa dell'epoca romana.



Trieste.
Bisogna trovare un elemento che riesca ad emergere nella miriade dei cartelli stradali esistenti, progettati essenzialmente in funzione dell'automobilista.



Trieste, veduta prospettica dal mare.
A sinistra l'entrata principale della città provenendo da Venezia: qui inizia il percorso urbano che segue quella che si suppone fosse l'antica strada che i Romani percorrevano per arrivare al Colle di San Giusto.
Il percorso evidenzia l'antica linea di costa.

Il segnale: risaltare per attrarre

Per mettere in relazione la storia di questi monumenti funerari contenuti nel Civico Museo Orto Lapidario con quella del territorio, il progetto propone un percorso urbano "iniziatico" che conduce al museo attraversando la città lungo un'ipotesi del tragitto antico.

Nell'ottica di auspicabili chiusure al traffico dei centri storici, il percorso è destinato ad un uso pedonale.

Attualmente, all'interno della città la maggior parte dei segnali stradali sono pensati in funzione dell'automobilista e si presume che il pedone non abbia bisogno di informazioni e, se si tratta di un turista, egli porti sempre con sé un "Baedecker" o, almeno, una mappa da spiegare e ripiegare ad ogni incrocio.

Per attrarre, stimolare, invitare le persone ad inserirsi nel percorso, in primo luogo occorre evidenziarlo: il segnale da progettare deve emergere tra i già numerosi cartelli esistenti.

La sua forma allungata si è ispirata agli obelischi e ai fari costieri, e tra questi ultimi, la Lanterna di Trieste che ne costituisce un tipico esempio. Essa trasmetteva indicazioni ai naviganti tramite i suoi fasci luminosi, e informazioni a terra, alla Capitaneria di porto, tramite le bandiere e i palloni che, di volta in volta, venivano issati sulla sua sommità.

Il progetto: dalla Lanterna a Vademecum

Nell'ipotesi più verosimile, che il segnale finisca per essere installato direttamente sul piano dei marciapiedi, la lar-

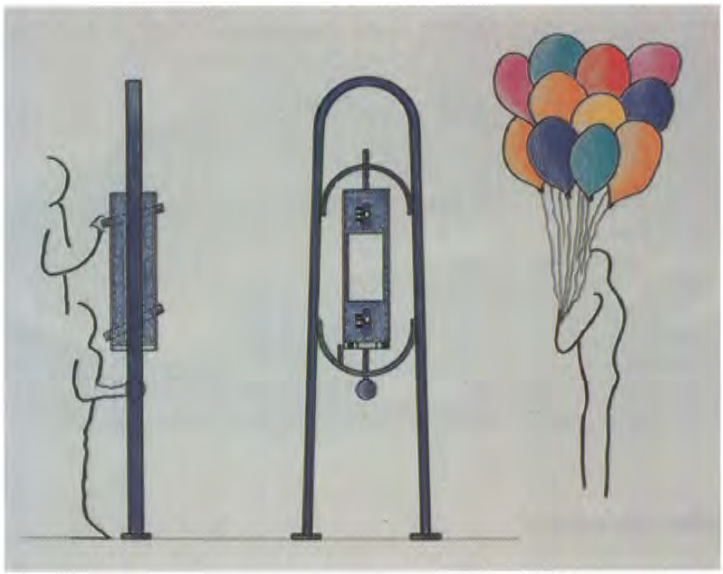


Segnalazioni dal fanale marittimo di Trieste.
La Lanterna serviva anche per dare informazioni alla Capitaneria di porto. Per esempio, i quattro palloni sull'asta di sinistra segnalano ognuno un bastimento di carico in arrivo.
Litografia di C. Kunz su disegno di Francesca Spaventi



Stoccolma.
La forma dell'obelisco è qui ripresa per la sua funzione di segnale.
I cristalli liquidi di vario colore informano la cittadinanza sullo stato di inquinamento delle acque di scarico (sinistra), sulla purezza dell'aria (destra).

La struttura in profilato metallico regge un involucro scatolare dove sono contenuti i cannocchiali.
La sola struttura come segnale non è abbastanza visibile nella città.
L'immagine del tipico venditore di palloncini costituisce un esempio di segnale visivo di alta qualità.



ghezza di questi ultimi, in particolare nei centri storici, rappresenta uno dei vincoli principali al progetto.

Dalle misurazioni eseguite nella città si è potuto stabilire che, onde evitare ingombri, il suo basamento non avrebbe dovuto superare un'estensione maggiore di 50 centimetri.

L'oggetto, inizialmente pensato in calcestruzzo, a forma di tronco di piramide a base quadrata di lato 35 centimetri, ricoperto di lastre in pietra calcare, è stato scartato per due ragioni. Da un lato esso, a causa della sua modesta altezza (due metri), si mimetizzava con gli zoccoli degli edifici locali costruiti col medesimo materiale, dall'altro la sua stretta analogia con la tipologia dell'obelisco, lo rendeva di incerta origine creando seri dubbi riguardo alla funzione che avrebbe dovuto svolgere.

Per risolvere il problema è stato necessario analizzare diverse gamme di materiali facilmente reperibili. Sono stati scelti profilati metallici: due montanti a sezione rettangolare si chiudono, a due metri dal terreno, in un arco di cerchio.

Poichè i montanti, se visti di lato, si presentavano come tutti i pali verticali che sorreggono le attuali insegne stradali, si è rivelato opportuno, al fine di renderlo maggiormente visibile in un contesto urbano già ricco di segni forti, creare degli ulteriori elementi che lo risaltassero visivamente.

Dopo vari tentativi di introdurre un simbolo locale, l'alabarda triestina, costretta all'interno dell'arco di cerchio si è compreso che, per conferire tridimensionalità al segnale, era preferibile uscire dal contorno circolare.

Questo studio ha dato origine a dei dischi metallici colorati che, saldati sulla sommità del Vademecum, ognuno con un'inclinazione differente, lo rendono leggibile come segnale da più punti di vista.

Detti elementi circolari rievocano, con il loro contorno, la ben nota immagine del venditore di palloncini che attira, proprio per mezzo di essi, l'attenzione e la vista di tutti pur trovandosi nel bel mezzo di una folla.

Funzionamento

Per fornire le indicazioni al turista o all'abitante si è pensato che al posto delle convenzionali "frecce", indicanti la direzione per arrivare nei vari luoghi, fosse possibile immaginare di indirizzarlo in maniera diversa.

Vademecum è dotato di due cannocchiali posizionati ad altezza differente dal suolo per permettere la visione ad adulti e bambini.

I cannocchiali sono liberi di ruotare orizzontalmente e con qualsiasi inclinazione in maniera tale da poter mirare in qualunque punto.

Il fruitore trova le istruzioni sui pannelli esplicativi che sono fissati lateralmente ai cannocchiali. Le direzioni per raggiungere i luoghi di interesse storico-artistico (chiese, palazzi, musei, ecc.) o luoghi dove svolgere funzioni pratiche (ristoranti, caffè, telefoni, banche, ecc.) sono contrassegnate da colori differenti.

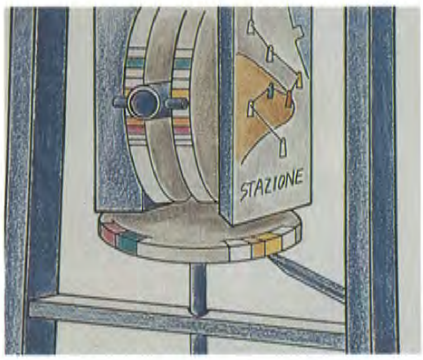
Per posizionare il cannocchiale l'utente ruota, tramite una manopola, un disco orizzontale facendolo collimare col colore suggerito dal pannello. Un'altra scala verticale contrassegnata anch'essa dagli stessi colori, consente di trovare le seconda coordinata e definire così un punto preciso.



Percorso urbano:
il turista camminando incontra Vademecum e viene da esso incuriosito.

Posizionando i Vademecum in "punti strategici", in modo che ognuno di essi possa guardare tanto al prossimo quanto al precedente, è possibile evidenziare qualunque tipo di percorso, sia esso urbano che extraurbano.

Il turista, ad ogni stazione, apprende elementi storici riguardanti quel particolare sito, viene informato riguardo alle possibili cose da visitare negli immediati dintorni e quindi può decidere di conseguenza: procedere verso la meta o fermarsi in quel punto.



Percorso urbano: le direzioni sono contrassegnate da colori. Collimando il disco orizzontale e il cannocchiale sul colore giallo si trova la direzione per raggiungere il prossimo Vademecum.



Esempio di pannello esplicativo che riassume schematicamente il tragitto proposto. Punto rosso significa: voi siete qui. Punto giallo: la stazione successiva. Punto azzurro: la stazione precedente.

L'Orto Lapidario di Trieste: la storia

L'otto giugno 1768 Johann Joachim Winckelmann, fondatore della moderna archeologia, viene assassinato a Trieste dove si era fermato mentre stava tornando a Roma.

Questo fatto colpì profondamente l'animo di uno dei più illustri studiosi delle memorie di Trieste, Domenico de Rossetti.

Egli decise di rendere omaggio a Winckelmann con un cenotafio (monumento sepolcrale vuoto innalzato in onore di qualcuno).

Nel 1810 Rossetti iniziò a raccogliere dei fondi per realizzare tale impresa, e nel 1823 pubblicò l'opera "Il sepolcro di Winckelmann", destinando il ricavato di essa alla costruzione del monumento.

Dopo varie vicissitudini, nel 1830, riesce a farsi concedere un pezzo del terreno antistante la Cattedrale di San Giusto, l'antico cimitero di Trieste resosi libero dal 1824.

Su quel terreno egli può finalmente innalzare il tanto bramato cenotafio e raccogliere i marmi e le epigrafi antiche che si andavano trovando in quel periodo.

L'uno marzo 1833 vengono inaugurati il monumento a Winckelmann e L'Orto Lapidario.

Negli anni successivi la collezione di oggetti dell'Orto Lapidario si ingrandisce per opera dello studioso Pietro Kandler.

Percorso urbano: guardando attraverso il cannocchiale si vedranno apparire i dischi colorati che contraddistinguono tutti i Vademecum.



Nel 1870 il terreno declive dell'Orto viene terrazzato e completamente recintato. L'anno seguente viene costruito, nella parte bassa, un tempietto in *antis* di stile corinzio, con la facciata rivolta ad oriente, verso la Cattedrale.

Questo edificio ospiterà i monumenti lapidei più preziosi e, dal 1935 in poi, il cenotafio di Winckelmann. Tra il 1884

e il 1919 le iscrizioni sono murate lungo il lato nord e le raccolte continuano ad aumentare. Nel 1909 nasce il Civico Museo di Storia ed Arte che ingloba l'Orto Lapidario e la cui sede nel 1913 occuperà proprio l'area sottostante.

L'Orto Lapidario: come si presenta attualmente

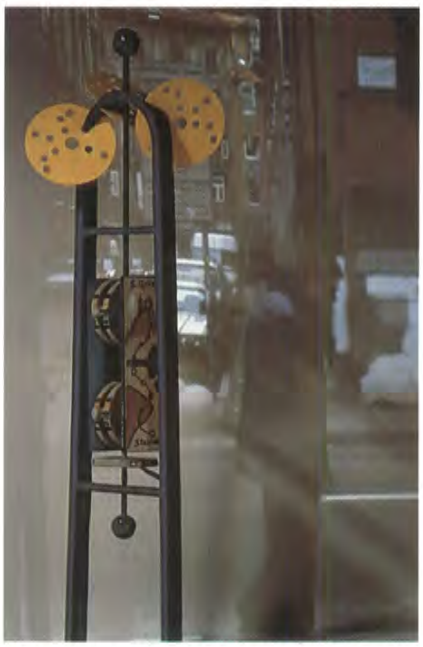
L'Orto occupa un'area di circa 1000 metri quadrati, che si estende su quattro terrazze, collegate tra loro da scalinate.

Sulle terrazze sono disposti quindici *celtes australes* secolari, più comunemente detti bagolari. I rami più bassi dipartono dal tronco principale ad un'altezza di circa cinque metri.

Sui quattro ripiani, disseminati in mezzo al verde, si trovano i tantissimi reperti rinvenuti durante gli scavi effettuati in città, nel suo territorio e in Istria. Alcuni provengono da collezioni di antiquari acquistate durante il secolo scorso. Si tratta per la maggior parte di reperti appartenenti a monumenti funerari di epoca romana di varie tipologie: altari, sarcofagi, cippi, stele, urne, ecc.; iscrizioni; frammenti architettonici di edifici, ecc.. Sono prevalentemente in calcare bianco proveniente dalle numerose cave del Carso triestino coltivate già da allora e in pietra arenaria.

Il progetto delle mostre temporanee

Chiunque osasse entrare oggi nel Museo Orto Lapidario troverebbe una quantità immensa di reperti archeologici disposti a diretto contatto col manto erboso che ne ricopre l'intera superficie. Senza l'ausilio di uno specialista, a stento potrebbe apprendere l'importanza di questo patrimonio culturale. Questo luogo da museo è diventato una specie di soffitta dove si continuano a riporre gli oggetti che si possono ancora trovare quando si scavano le fondamenta di



Il turista raggiunge il prossimo Vademecum. Questa volta trova altre informazioni e scopre che nelle immediate vicinanze c'è il Teatro romano. Decide di andarlo a visitare.



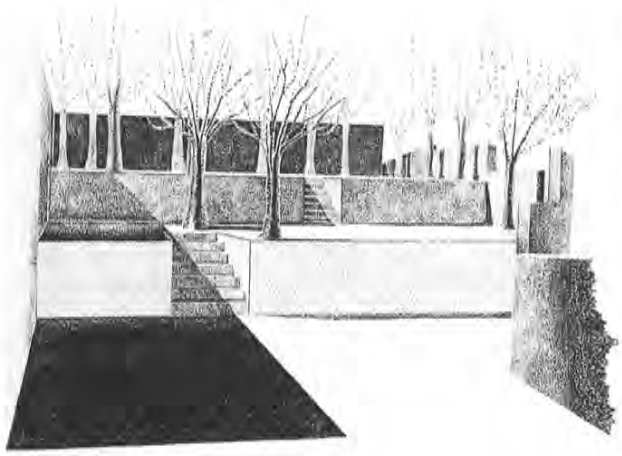
Dopo la pausa al Teatro romano il turista torna sui suoi passi perché vuole arrivare alla meta finale e trova la direzione.



Trovata la giusta direzione, attraverso il cannocchiale, vede la meta che si era prefissato di raggiungere.



Cammina, sale e arriva a San Giusto percorrendo il decumano antico, oggi Via della Cattedrale. Qui lo si voleva portare poiché oltre il muro di cinta sulla destra è ubicato il Civico Museo Orto Lapidario che contiene monumenti funerari di epoca romana. Alcuni ritrovamenti di questi reperti nella città hanno permesso agli studiosi di tracciare i tragitti antichi.



Trieste,
Civico Museo Orto Lapidario,
visione verso la Cattedrale (est), disegno.
Nel 1870 il terreno declive viene terrazzato e completamente recintato.
Le iscrizioni verranno murate lungo il lato nord: nel disegno a sinistra.



Esempi delle principali tipologie di reperti da spostare per la realizzazione di mostre temporanee. Dall'alto verso il basso: altari, sarcofagi, stele, cippi.

qualche antico edificio per costruirne uno nuovo o per ristrutturarlo.

Inoltre, i muschi e le muffe che avvolgono gran parte delle pietre, gonfi di acqua piovana, agevolano i loro processi chimici di trasformazione e conseguente sgretolamento.

Queste riflessioni hanno portato a credere che la giusta ed auspicabile strada da percorrere fosse quella di pensare di realizzare mostre temporanee. Pochi oggetti esposti alla volta e tutti gli altri adeguatamente conservati in un magazzino che occuperebbe un'area attualmente non sfruttata dai Civici Musei. Tale soluzione è oggi la più adottata nei musei contemporanei di questo genere e, oltre a permettere di trasferire il patrimonio alle generazioni future, aiuta a ristabilire un contatto diverso tra cittadino e istituzione museale.

Cambiando il tema delle esposizioni, le cose da vedere e i percorsi, il fruitore è incoraggiato a tornare più spesso di quanto sia avvenuto in passato.

Ancora, lo studioso può tranquillamente restaurare, catalogare i reperti all'interno del magazzino e il visitatore vivere lo spazio museografico secondo le sue proprie necessità. Essi hanno scopi, obiettivi differenti che non sempre si incontrano. Uno degli aspetti salienti della progettazione delle mostre temporanee è la mobilità degli oggetti. Nel caso particolare, essendo i manufatti in pietra e trovandoci su un terreno declive, anche se terrazzato, il problema assume maggiori difficoltà.

Trasporto dei manufatti

Il vincolo perentorio che si è posto in questo contesto è stato quello di non abbattere alcuno dei quindici alberi che costellano il terreno. Il trasporto dei manufatti, oltre che permettere l'attuazione di mostre temporanee, dà la possibilità di scambiare alcuni di essi con altre istituzioni. Un altro problema fondamentale da affrontare era quello relativo all'abbattimento delle barriere architettoniche.

Per avere un'idea riguardo ai pesi da spostare sono stati misurati 134 oggetti appartenenti a varie tipologie. Dallo studio è emerso tanto l'oggetto più pesante quanto quello più leggero e, tramite una griglia di confronto tra varie tipologie e pesi, si è potuto stabilire che era necessaria una macchina che riuscisse a trasportare almeno 4000 Kg.

Un'attenta analisi all'interno del vasto mondo dei carrelli elevatori ha rivelato quanto sia importante riuscire ad immaginare il tipo di spostamenti che si vuole ottenere, per individuare la possibile macchina che, con le sue prestazioni, meglio soddisfi tali esigenze. Allo stesso modo, dopo aver scelto una di esse, è necessario predisporre lo spazio in maniera tale da poterla accogliere.

Per questo specifico problema: spazio piccolo con pianta simile ad un triangolo rettangolo diviso in ripiani lungo il cateto maggiore e conseguenti angoli acuti, aggiramento degli ostacoli costituiti dagli alberi, pendenza media pari al 13%, è stata scelta una gru della ditta Valla di Calendasco (PC).

Questa macchina è usata dai marmisti. Il suo braccio allungabile consente di posizionare i manufatti, previamente imbracati, in ogni angolo dello spazio in questione e il suo raggio di sterzatura risulta minore di quello di un carrello elevatore classico.

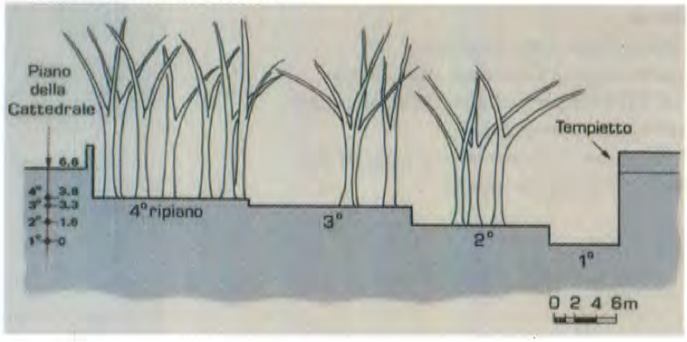
Modifiche attuate per la creazione di uno spazio museografico adeguato agli spostamenti

A questo punto, l'Orto con i suoi alberi andava assomigliando sempre più ad un palcoscenico di teatro: uno spazio attrezzato nel quale esporre i reperti in maniera sempre differente.

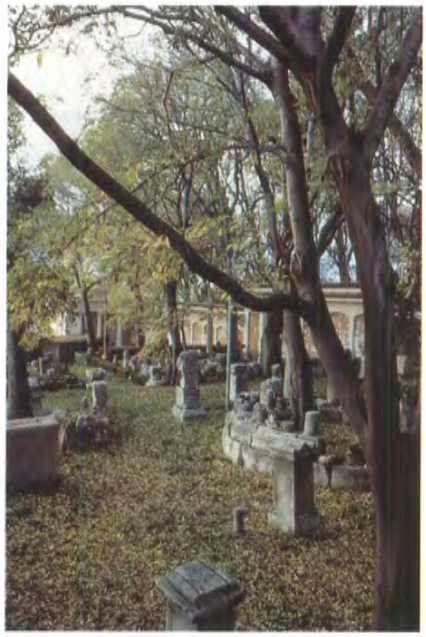
Inizialmente il progetto prevedeva una rampa unica di collegamento tra i vari ripiani. Dopo un attento studio, la soluzione esteticamente e funzionalmente migliore si rivelò essere quella di quattro rampe che, essendo a zig-zag, meglio aggiravano gli alberi, oltre a dare movimento alla pianta.

Per abbattere le barriere architettoniche la soluzione più funzionale è stata ottenuta dividendo l'intero percorso in due tratte. La prima collega il piano della Cattedrale con il museo ed ha una fermata intermedia presso la biglietteria; la seconda collega i quattro ripiani del museo ed ha due fermate intermedie più le due all'inizio ed alla fine del tra-

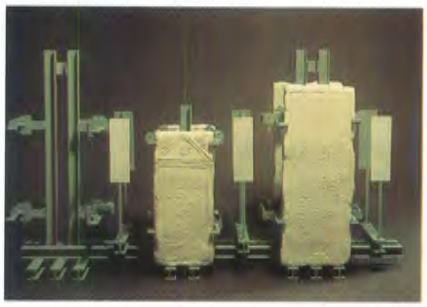
Trieste,
Civico Museo Orto Lapidario



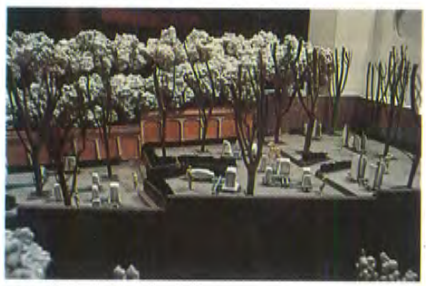
Sezione est-ovest.
Per la realizzazione del progetto occorre poter spostare i manufatti lungo i ripiani del giardino che sono a differente altezza.



Visione verso il Tempietto (ovest).
Senza l'ausilio dello specialista, l'immenso patrimonio costituito dall'abbondante numero di reperti archeologici qui racchiuso è difficilmente apprezzabile per la persona comune. Inoltre, i reperti, appoggiati direttamente al terreno ed esposti alle intemperie e ai gas inquinanti, deperiscono velocemente.



Modello.
Progetto dell'allestimento di mostre temporanee. Particolare della minigru che arriva direttamente dal magazzino con un nuovo reperto da esporre, scendendo tra i vari ripiani dello spazio museografico.



Trieste,
Civico Museo Orto Lapidario:
modello.
Progetto dell'allestimento di mostre temporanee. Particolare della minigru che arriva direttamente dal magazzino con un nuovo reperto da esporre, scendendo tra i vari ripiani dello spazio museografico.

Modello.
La Cattedrale (est) rimane nella foto sulla destra.



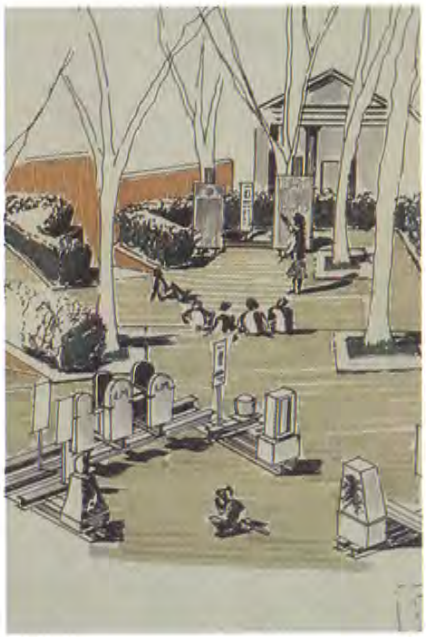
gitto. Questo percorso, largo 120 cm, è percorribile anche a piedi poiché vi sono stati introdotti degli scalini. La pedana mobile scelta è della ditta FIMAF di Follonica (GR).

La pavimentazione prevista è in cubetti di porfido posizionati "ad archi contrastanti" con angoli al centro di 90 gradi.

Tutti i ripiani sono incorniciati da vasche della larghezza di 70 cm, dove saranno inserite siepi di bosso trovate nel sito, *laurus nobilis* che si presta ad essere potato e coltivato a siepe. Altre piante aromatiche ornano la biglietteria e il ripiano inferiore, cosicché il verde fa ancora da sfondo al bianco calcare dei reperti.

Sistema espositivo modulare

Avendo la possibilità di posizionare i manufatti in qualsiasi punto dello spazio museografico a disposizione, non si poteva fare a meno di progettare un sistema espositivo che fosse completamente indipendente da qualsiasi supporto fisso: muri perimetrali, paratie, basamenti in calcestruzzo che, una volta installati, non fossero più asportabili se



Visione verso il Tempietto (ovest), disegno. Le differenti configurazioni attuabili con l'elemento modulare del sistema espositivo, non essendo vincolate a muri perimetrali, possono venir orientate in qualsivoglia maniera.

non intervenendo con opere di muratura.

Le mostre dovevano potersi allestire con una certa facilità ed il pavimento servire solamente da supporto al sistema espositivo.

È stato progettato a questo scopo un elemento modulare costituito da una trave a "doppio T" HE 120B ad ali larghe parallele. Dal punto di vista ingegneristico questa trave è sovradimensionata: vale a dire essa sopporta pesi di gran lunga maggiori di quelli degli oggetti in questione. Usando elementi di dimensioni minori, i reperti sarebbero apparsi precari, suscitando una tensione visiva simile a quella prodotta dalla vista di una colonna posta su un basamento di raggio minore.

Le travi, zincate e verniciate color grigio pietraia, hanno tutte una foratura standard di passo 12 cm. Hanno diverse lunghezze, sono unite tra loro mediante bulloni e con esse è possibile creare strutture espositive con le quali si possono progettare percorsi con geometrie differenti.



Modello. Visione verso la Cattedrale (est). Sulla sinistra abbattimento delle barriere architettoniche.

Struttura porta-stele

Oggetto particolare dello studio è stata la struttura porta-stele poiché questa tipologia è caratterizzata a differenza di altre (altari, cippi, ecc.) dall'avere uno spessore minimo rispetto all'altezza. Le stele nell'antichità venivano impiantate direttamente nel terreno e oggi, nella maggior parte dei musei, esse vengono quasi sempre vincolate, in maniera eretta, a muri perimetrali. Nell'Orto Lapidario molte di esse sono ancora murate, va da sé che, dal punto di vista estetico, è cosa ben diversa vederle librarsi nell'aria anziché addossate a qualche muro.

La struttura porta-stele progettata è stata quindi composta con gli elementi modulari di base disposti orizzontalmente sul terreno, come per le altre tipologie, dai quali si dipartono le stesse travi posizionate in verticale. Le stele inferiormente appoggiano sulle travi orizzontali, lateralmente vengono mantenute erette da delle ganasce le quali, tramite dei raccordi, sono vincolate agli elementi verticali. I raccordi possono venir fissati ad altezze diverse dell'elemento verticale, ed essendo muniti di asole permettono alle ganasce di scorrere su di essi. In questo modo si possono accogliere stele di differenti dimensioni e quindi pezzi provenienti da altri musei.

Le altre tipologie, non avendo problemi di stabilità, non richiedono elementi verticali. Gli oggetti poggiano sugli elementi di base configurati nella maniera desiderata: si possono inserire tra gli alberi, usarli per far da sostegno a più reperti contemporaneamente ma anche a singoli pezzi isolati.

Il sistema di base può essere integrato per pezzi con particolari forme geometriche, ad es. colonne, con l'aggiunta di agganci opportunamente progettati da ancorare sui montanti verticali.

Lo spazio museografico dell'Orto Lapidario così attrezzato, riponendo i reperti e le strutture nel magazzino, può essere adibito ad altri tipi di manifestazioni all'aperto.

Il lavoro presentato è stato oggetto della tesi di laurea "Il Museo Lapidario, sistema per rendere mobili le pietre in esso contenute. La memoria storica come supporto di segnali e informazioni", discussa dall'autrice nell'anno accademico 1993-94, presso l'Istituto Superiore per le Industrie Artistiche di Firenze. Relatore Prof. Vittorio Bozzoli, correlatore Prof. Mario Lovergine.

Note

1 Bonilauri F., Maugeri V., *Fare un Museo. Come condurre un'operazione museografica?*, Esculapio, Bologna, 1990.

2 Bravar G., *Il Lapidario e la formazione delle collezioni antiche*, in "Neoclassico: arte, architettura e cultura a Trieste. 1790-1840", catalogo mostra, Marsilio, Venezia, 1990.

3 Civici Musei di Storia ed Arte, Musei in scena, Quaderni didattici IV, Trieste, 1991.

4 Emiliani A., *Il museo alla sua terza età*, Nuova Alfa, Bologna, 1985.

5 Kandler P., *Cartolare dei piani e carte dove si descrive la storia di Trieste e del suo territorio*, 1856, Bibl. Civica Trieste, Cervani Ed., Trieste, 1974.

6 Piva A., *La costruzione del museo contemporaneo*, Jaca Book, Milano, 1991.

Scene di ordinario degrado
a cura di Gianfranco Corzani

Alla ricerca dell'omogeneità perduta. Il degrado delle zone agricole

Dopo la legge 431 del 1985, il dibattito intorno alla formazione dei Piani paesistici regionali ed in particolare l'introduzione di un nuovo modo di intendere la tutela ambientale per categorie omogenee di beni, costituiscono elementi certi di riferimento per la costruzione di quella parte del Piano che attiene al territorio extraurbano, area agricola o, nel linguaggio specializzato dell'urbanistica, zona territoriale omogenea "E".

La vastità e la complessità strutturale di questa zona rendono l'"omogeneità" una connotazione spesso del tutto assente.

Il territorio extraurbano, come del resto la città, è percorso da processi contraddittori non di rado tra loro stridenti. Un ambito a volte soltanto di attesa, serbatoio ambiguo per future espansioni, altre volte contenitore di funzioni "scomode" che la città rifiuta, o magari occasione per la tutela ambientale con la costruzione di "parchi" territoriali e, naturalmente, luogo della produzione agricola.

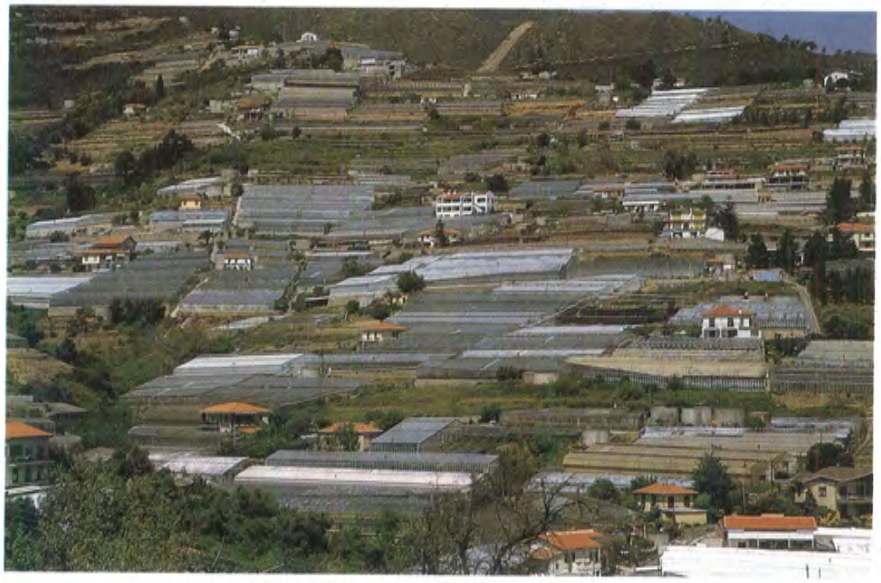
Frequentemente, in passato, questo insieme complesso di funzioni è stato trattato alla stregua di "area resto", zona bianca definita in prevalenza dall'assenza di un vero disegno urbanistico.

Oggi, una maggiore consapevolezza si riflette inevitabilmente sul Piano di scala comunale dove l'area agricola, un tempo zona bianca, ha acquisito perimetri ed ambiti che attengono alla tutela paesistica ed ambientale e che derivano dalla trasposizione automatica dei contenuti della legge 431 (Galasso) e dagli approfondimenti dei Piani Paesistici regionali.

Dal punto di vista organizzativo e gestionale il Piano della zona "E" resta spesso vincolato concettualmente alla struttura normativa che regola gli insediamenti urbani, anche se spesso si opera con semplificazioni rilevanti in virtù di una minore conflittualità di zona.



La rappresentazione della continuità del territorio agricolo italiano in un acquerello di un particolarissimo cultore della materia, teorico, a suo modo, della conservazione del paesaggio e dell'architettura tradizionale: il Principe Carlo d'Inghilterra.



Gli impianti di serre floreali si sostituiscono al paesaggio agrario di una delle località turistiche più rinomate della riviera ligure: Sanremo.

Soggetti attuatori

Originale ed atipica è invece la caratterizzazione dei soggetti attuatori, i cosiddetti "aventi titolo" all'intervento. Figure rappresentative del mondo della produzione agricola definite in forma univoca come nel caso della legge urbanistica regionale dell'Emilia Romagna (solo recentemente in parte modificata) che, peraltro, hanno determinato non pochi problemi applicativi in un settore in continua ed inevitabile evoluzione.

L'area agricola, un tempo indissolubilmente connessa all'immagine verde della campagna, si trasforma progressivamente assumendo per parti i connotati di un territorio a ridotta urbanizzazione regolato da indici e parametri che sfuggono al controllo di insieme ed alle relazioni tra costruito e contesto, miscelando spesso in un disordine tipico della periferia urbana: infrastrutture, tipologie edilizie, interventi sul paesaggio.

Uno dei contenuti riconoscibili all'interno dei Piani è l'elaborazione dei censimenti del patrimonio edilizio sparso di valore tradizionale. La casa colonica ha assunto a pieno titolo il diritto alla tutela.

A tale conquista corrisponde un silenzio che potremmo definire imbarazzante per quanto riguarda gli indirizzi tipologici e formali rivolti alle nuove costruzioni, siano queste di carattere residenziale o produttivo.

Al contrario, per effetto di un atteggiamento che ha premesse di carattere sociale, ma nei fatti risulta demagogico, è stato sistematicamente sottovalutato l'impatto di grandi impianti o grandi contenitori se realizzati da soggetti compresi nella casistica degli "aventi titolo".

Costruzioni dimensionalmente rilevanti come stalle, fienili, magazzini di associazioni o grandi cooperative sono state introdotte nella più assoluta disattenzione tipologica e formale, riproponendo modelli tipici dell'edilizia industriale delle aree urbane: coperture piane o centinate, ondulina e pannelli in cemento. Nessuna valutazione sull'insieme, sugli effetti cromatici, sulle inevitabili relazioni con i segni tradizionali del paesaggio e questo, purtroppo, anche nel caso di opere assistite da contributi pubblici.

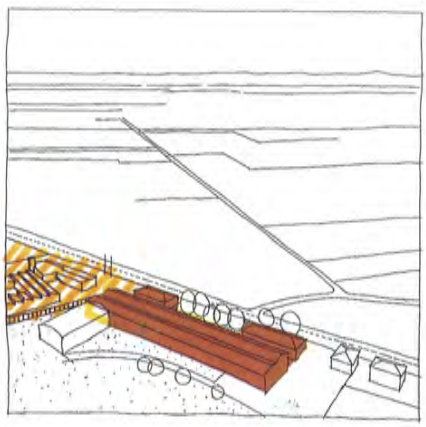


La casa

La casa ha seguito lo stesso destino, svincolata da ogni parametro di riferimento contestuale: materiali di finitura, sistemi di copertura, articolazione dei volumi, si sono appiattiti sui modelli di una banale edilizia urbana.

Nel recupero dell'esistente si è spesso assistito ad un processo inverso, ma negli effetti altrettanto deleterio e lesivo dell'immagine complessiva del territorio agricolo.

Se, da un lato gli operatori da sempre presenti hanno manifestato, sino a qualche decennio fa, il rifiuto del linguaggio



Edificio produttivo dimensionalmente rilevante.
Il ricorso ad un modello tradizionale recupera un buon livello di integrazione con il contesto preesistente (l'elemento dimensionale diventa secondario).





Confronto tra interventi di ristrutturazione edilizia nell'appennino tosco-romagnolo.

Sopra, realizzazione di "fughe" con malta cementizia come ricerca accentuata di effetto "rustico". Questa finitura contrasta con l'assetto originario dei fabbricati caratterizzati da paramenti murari con superficie continua ottenuta attraverso un "rasapietra", cioè passando la malta di giunto in giunto raccordando le parti più sporgenti delle pietre.

Sotto, recupero di un fabbricato di servizio rurale con ripristino della stuccatura originaria e del manto di copertura in lastre di arenaria, confronti.



tradizionale dell'architettura rurale, dall'altro, gli abitanti occasionali, sempre più numerosi (turismo, seconde case), hanno espresso un eccesso di amore nei confronti di una tradizione vissuta nel gusto del "pittoresco" e dell'eccesso, trasformando e piegando ad una esasperata "ruralità"i segni discreti e meditati della tradizione costruttiva del luogo.

A questa sindrome corrisponde un addensarsi di archi o loggiati in pietra e legno presi a prestito qua e là da un non ben precisato repertorio dell'edilizia rurale buono per tutta Italia.

Un atteggiamento che manifesta la trasposizione di un sogno romantico genericamente espresso e che mira a travisare, attraverso un processo di banale "unificazione", la tradizione architettonica di ciascuna area degenerando nel gusto del pittoresco.

Quanti orrori nelle povere case dell'Appennino aggredite simulando interventi di "restauro"; accessoriate con muretti di recinzione, pensiline, sporti di gronda estranei, atipici e soprattutto private della loro pelle originaria costituita da stuccature a raso o da vibranti intonaci a calce posati in opera seguendo minuziosamente le pietre della muratura.

Oggi sui vecchi paramenti murari dominano stuccature esasperate realizzate con malte cementizie. Pareti dilavate "scorticate" in ossequio al gusto imperante del "ruralismo", colori incupiti lontani dai cromatismi originari, parte del territorio e del paesaggio.

Gli effetti del troppo amore non sono rassicuranti, molti gli eccessi senza coerenza ed organicità che portano a cancellare radicalmente le essenziali ragioni della identità culturale di queste case.

Deleterio anche l'effetto dei cosiddetti "adeguamenti di legge" vissuti spesso acriticamente come adempimenti inevitabili: finestre fuori misura per raggiungere rapporti di illuminazione da periferia urbana in attuazione a regolamenti di igiene statici, solai in laterocemento per garantire il rispetto delle norme antisismiche. Poco resta anche se, pedantemente, si ripropongono pietra e legno. La casa non è più quella. La sua storia di segni, di rapporti dimensionali, di materiali, di tecnologie costruttive selezionate nel tempo e diverse da luogo a luogo è cancellata.





Processi ordinari di alterazione dei caratteri tradizionali dell'architettura rurale: intonaci cementizi, balconi aggettanti, scale esterne, manti di copertura, sporti di gronda.



Esasperata accentuazione degli elementi e dei materiali propri dell'architettura rurale: pietra, legno.

Il contesto

I Piani regolatori hanno a torto ignorato questo tipo di problematiche ed in particolare non hanno evidenziato la necessità di preservare un contesto davvero omogeneo.

Quello che in molte aree rurali della Francia si propone da anni con la definizione dei caratteri formali della tradizione architettonica locale, da noi è risultato pressoché impraticabile, se non per effetto di sporadiche limitazioni alle trasformazioni edilizie su aree ad altissimo pregio paesaggistico. Un controllo proposto in chiave di vincolo che come limite fa intravedere una idea statica di paesaggio e si pone inevitabilmente in conflitto con l'uso quotidiano del territorio.

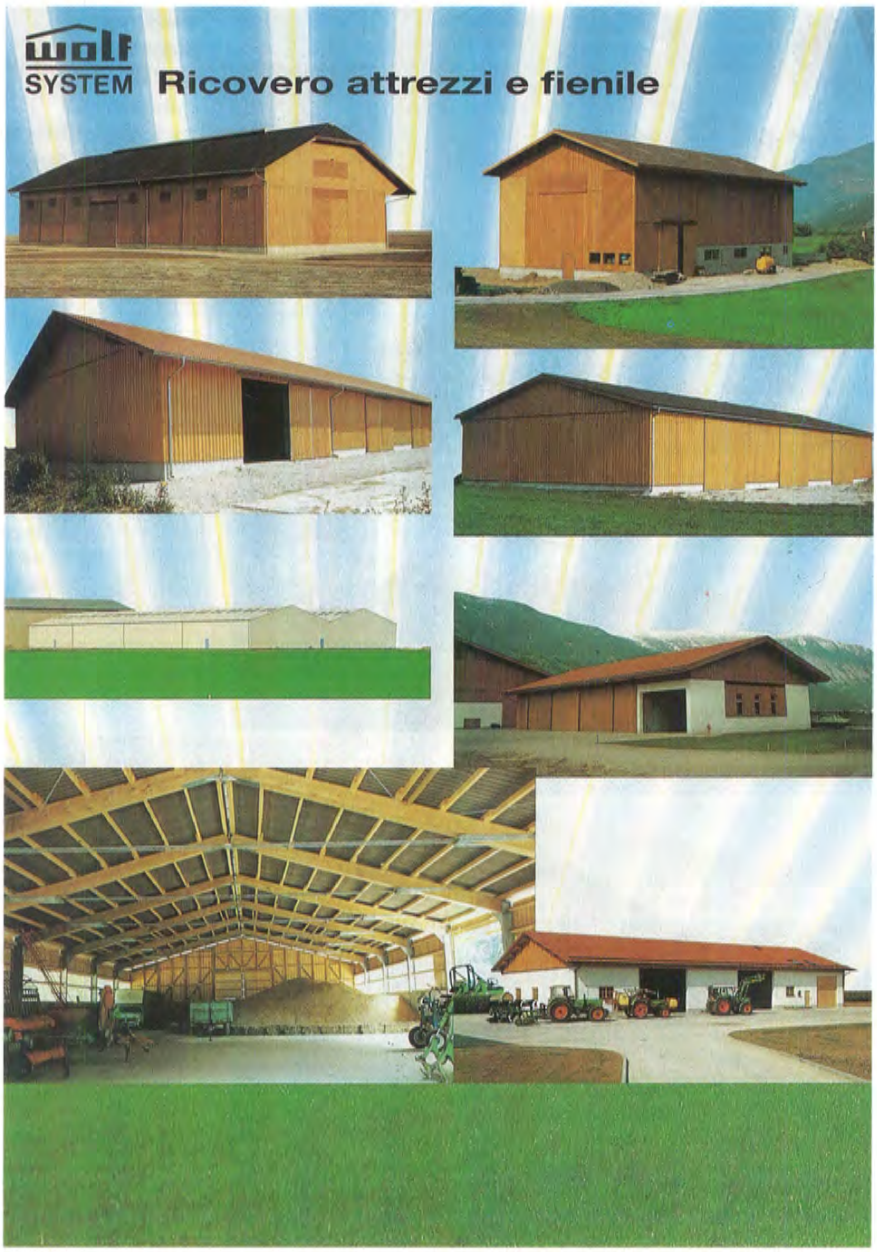
Parlare di tipologie edilizie, di criteri di intervento, di carattere specifico dell'architettura per ambiti territoriali distinti, diventa un modo per proporre un confronto su alcuni elementi di novità.

In questo senso vanno affrontate le nuove opportunità offerte da strumenti come i Piani paesistici che, se pure in forma a volte generica, altre volte eccessivamente rigida, indirizzano i Piani di



Scala in cemento armato come segno drammatico di "modernità" all'interno di una corte colonica tradizionale nell'Appenino romagnolo.





scala comunale alla definizione di caratteristiche costruttive, tipologiche e formali, coerenti con la tradizione locale e propongono riflessioni su elementi di paesaggio e visuali d'insieme.

La coerenza può essere espressa su elementi di immediato impatto come ad esempio il sistema delle coperture, l'articolazione dei prospetti, i materiali di finitura esterna, la distribuzione ed articolazione dei volumi. Un fabbricato di servizio con copertura a due acque e pendenza delle falde tradizionale sarà, con molta probabilità, preferibile al capannone con copertura piana o a volta; la sagoma, anche se dimensionalmente eccedente i volumi preesistenti, potrà trovare occasione di dialogo con il contesto.

L'assetto cromatico costituisce un altro elemento irrinunciabile per garantire una minima aderenza al sistema preesistente; così pure la sistemazione dell'area di contorno con soluzioni a verde pensate e progettate nel rispetto dei caratteri ambientali di zona.

Elementi semplici, di facile attuazione, compatibili con le diverse tipologie di intervento. Il problema, del resto, non è tanto quello di fornire soluzioni rigide ed univoche, quanto quello di sottolineare la necessità di operare sistematicamente una riflessione sul contesto. Un contesto che varia e che conserva per ambiti distinti, elementi di omogeneità.

È opportuno riferire le nostre valutazioni ad unità territoriali precise che possono coincidere o meno con quelle

Sopra
Montecchio (Reggio Emilia), asilo di Aiola 1952. L'impianto strutturale ed i materiali di finitura sono derivati dalla tradizione architettonica della pianura emiliana. L'intervento edilizio manifesta un alto livello di integrazione contestuale.

Sotto
Immagini tratte dalla pubblicità di una ditta produttrice di capannoni agricoli con struttura lamellare in legno.
Da notare, in positivo, la caratterizzazione cromatica dei prospetti e la realizzazione della copertura con pendenza tradizionale.

che i Piani paesistici hanno definito, nelle diverse scale, "Unità di paesaggio".

Per attivare questa prassi è possibile graduare l'impegno partendo, come nel caso di qualche P.R.G. (1), col subordinare l'intervento di trasformazione edilizia in aree omogenee, alla presentazione di un apposito "schema di visualizzazione" e cioè una rappresentazione dell'intervento redatta per elementi schematici, all'interno del contesto di riferimento riprodotto fotograficamente rispetto a punti di vista prevalenti e comunque rigorosamente significativi. Un primo adempimento, certo di modesto impegno, estendibile ad ogni intervento in zona agricola, ma che determina una attenzione precisa ed impone, d'altro canto, una puntuale verifica in sede di esame finale da parte della commissione edilizia comunale.

Perseguendo la salvaguardia di un "sistema omogeneo" è comunque inevitabile una lettura degli elementi tradizionali dell'architettura rurale, e questo prima ancora di deviare in una prassi di imitazione assolutamente non necessaria.

Gianfranco Corzani

Note

1 Lo "Schema di visualizzazione" come strumento di controllo delle trasformazioni edilizie in rapporto al contesto è stato proposto nel P.R.G. del Comune di Mercato Saraceno (FO) con riferimento a zone ed elementi strutturanti il territorio, in particolare per la verifica in corrispondenza delle "linee di crinale", della "viabilità panoramica" e nell'ambito del "Sistema collinare" perimetrato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale. Progetto P.R.G. 1994, arch. Stefano Rossi, consulente arch. Gianfranco Corzani.







Esempi di visualizzazione del degrado tratti dal progetto "Verde e qualità urbana" parte del Piano territoriale infraregionale della provincia di Bologna.
(Sottoprogetto "qualità della progettazione" a cura di Gianfranco Corzani).

Vallata del Savio.
Allevamento avicolo posizionato sulla linea di crinale.

Accessibilità urbana
a cura di Fabrizio Vescovo

Mobilità urbana per le diverse esigenze individuali

Il contesto urbano è costituito da un insieme complesso ed articolato di spazi vuoti e pieni nei quali vengono svolte innumerevoli funzioni ed attività dell'uomo. Queste devono essere tra loro interconnesse organicamente e collegabili in modo agevole mediante gli opportuni sistemi di trasporto per la mobilità di uomini e cose.

Solo così può rendersi possibile il verificarsi di quell'indispensabile interscambio e trasferimento delle differenti risorse, umane e non, nell'ambito del territorio.

Nelle specifico vogliamo intendere per "sistema di trasporto" un insieme di mezzi, attrezzature, provvedimenti organizzativi e gestionali che siano in grado di consentire alle persone il collegamento in modo "accessibile" (cioè senza fonti di pericolo, di affaticamento o disagio e senza barriere architettoniche), tra una serie di segmenti di un determinato percorso, per il raggiungimento di specifiche finalità conseguenti a scelte individuali.

Proprio per questi motivi la città deve essere pensata ed organizzata al servizio dell'uomo inteso come unità autonoma che si sposta, anche attraverso una sorta di "nastro di percorrenza" pedonale, ideale ed ininterrotto, per passare da una situazione all'altra, da un'attività all'altra.

Peraltro la mobilità individuale dovrebbe essere garantita ad ogni cittadino qualunque sia la sua condizione fisica particolare, senza incontrare ostacoli insormontabili. Tutto ciò nel rispetto dei fondamentali principi costituzionali e dei contenuti della legislazione vigente in materia di accessibilità ed eliminazione delle barriere architettoniche.

A questo tipo di finalità occorre collegare il concetto di fruizione da parte di una "utenza ampliata". Cioè la possibilità di utilizzazione degli spazi e delle attrezzature della città anche da parte di quella consistente fascia di popolazione che risulta, in modo temporaneo o permanente, svantaggiata per una ridotta capacità motoria o sensoriale (20 % del totale).

Per evitare errori grossolani occorre prendere in considerazione l'intera fascia di utenza che va dal "normodotato" a chi ha più o meno consistenti limitazioni e svantaggi nel movimento.

Conseguentemente deve essere previsto l'obiettivo di soluzioni tecniche in chiave "prestazionale" secondo un "approccio" per componenti, al fine di rispondere alle diverse e specifiche esigenze ed alle richieste personalizzate con una organizzazione "a sistema".

Lo sforzo immaginativo da parte di tecnici ed amministratori deve essere quello di considerare la cosiddetta persona "disabile" non più nel modo usuale e stereotipato (paraplegico su sedia a ruote) ma come individuo che ha difficoltà di movimento, anche molto diversificate per gravità e per caratteristiche.

Questa metodica mira a soddisfare tutte le esigenze di mobilità prevalentemente riferite all'ambito urbano ed è oggetto dell'interessante ricerca di Leo Medori, che di seguito viene pubblicata.

In essa si considera un'ipotesi di soluzione ai problemi di cui si è fatto cenno mediante:

a) un mezzo individuale a trazione elettrica per la mobilità interna e per piccoli spostamenti;

b) la integrazione di detto mezzo con un piccolo veicolo elettrico (microcar) per gli spostamenti esterni medi e lunghi.

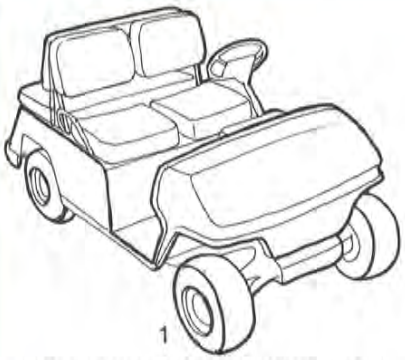
L'aver fatto costantemente riferimento, per l'obiettivo della mobilità, ed una "utenza ampliata" quindi diversificata significa essersi messi in condizione di rispondere, in modo più congruo ed efficace, alle specifiche e differenti esigenze di ciascun individuo, anche in relazione all'età.

Significa inoltre contribuire positivamente ad allontanare dall'immaginario collettivo l'astratto stereotipo dell'handicappato, con i relativi connotati di negatività che ad esso vengono generalmente assimilati.

Precisando meglio: se per risolvere gli enormi problemi attuali di congestione del traffico veicolare nei nostri centri urbani si arrivasse all'uso generalizzato, in determinate porzioni di territorio costruito, di microvetture per compiere gli spostamenti "ettometrici", anche la persona handicappata, con gli eventuali componenti personalizzati, potrebbe muoversi come "gli altri" in modo "normale".

Fabrizio Vescovo

Le notevoli distanze da superare a piedi, nell'ambito delle strutture complesse e di grandi dimensioni (areoportuali, ferroviarie, direzionali, ricreative, ecc.), costituiscono una notevole fonte di affaticamento per tutti ed un serio problema per coloro che hanno difficoltà, più o meno gravi, nel camminare. Infatti in diversi Paesi (Stati Uniti, Inghilterra, Francia, ecc.) sono stati istituiti servizi d'ausilio per tali difficoltà, costituiti dalla possibilità di prendere in uso piccoli mezzi elettrici monoposto, per gli spostamenti individuali da compiersi lungo i vari percorsi pedonali ettometrici. Detti mezzi sono generalmente costituiti da microvetture o elettroscooters a tre o quattro ruote. In determinati casi possono anche essere utilmente utilizzati microveicoli elettrici a due o tre ruote (monopattini con sellino).
Tutte queste attrezzature per gli spostamenti orizzontali, avendo, di norma, trazione elettrica, non risultano inquinanti, sono silenziosi e di facile usabilità per chiunque ed hanno caratteristiche di sicurezza e velocità tali da risultare compatibili con le specifiche esigenze delle aree pedonali. Il costo di manutenzione e gestione è molto basso.
Pertanto detti mezzi possono essere seriamente presi in considerazione per rispondere alle esigenze, sempre più pressanti, di una organizzazione dei servizi, per la mobilità di persone, che contempli diverse modalità di trasporto.
Occorrono vettori ed attrezzature differenziati in relazione alle diverse specifiche esigenze dei cittadini e delle caratteristiche dello spazio e del tessuto urbano. Per raggiungere lo scopo tali servizi devono essere in grado di costituire un "sistema integrato" che consenta, anche alle persone con svantaggi di movimento, il passaggio agevole e in condizioni di sicurezza, da una modalità di trasporto all'altra.
Occorre consentire a chiunque di spostarsi, in base alle scelte individuali ed alle specifiche destinazioni, anche utilizzando in successione differenti tipologie di mezzi ed attrezzature complementari. In tal modo possono essere evitati eccessivi percorsi da compiersi a piedi, per alcuni defaticanti, spesso misurabili in centinaia di metri.



Questo mezzo elettrico viene utilizzato da anni nei campi da golf.
Può trasportare fino a quattro persone, non è omologato per la circolazione su strada. Essendo silenzioso e non inquinante è spesso usato anche all'interno di grandi areoporti per facilitare gli spostamenti alle persone anziane o disabili. Dal 1990 anche alla Stazione Termini di Roma è attivato un servizio di assistenza per viaggiatori che utilizza mezzi di questo tipo.



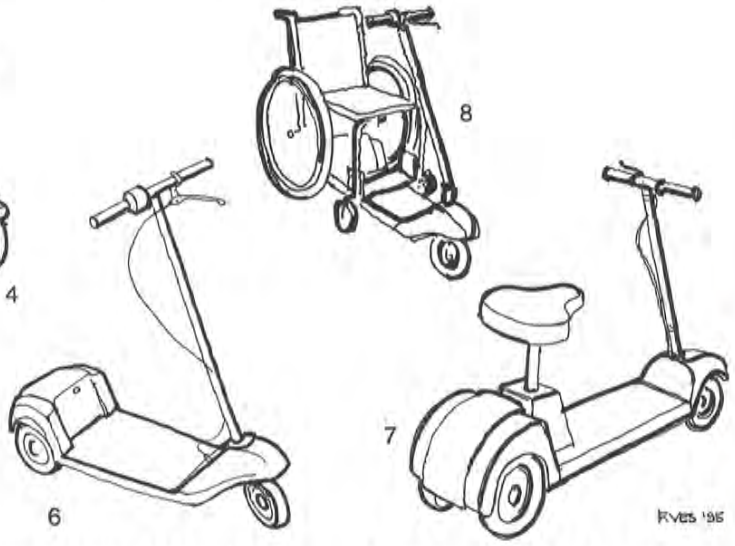
Piccolo mezzo elettrico giapponese (ciclomotore a tre ruote), silenzioso e non inquinante. Consente di spostarsi e parcheggiare molto agevolmente nelle aree urbane con alta densità di traffico, viste le dimensioni (200 × 98); la facilità d'uso e l'agevole accesso favorisce le persone a mobilità ridotta.



Ciclomotore giapponese a tre ruote (due posteriori basculanti) più stabile dei comuni mezzi a due ruote. Esso favorisce pertanto coloro che hanno problemi di equilibrio. Il parabrezza si prolunga in un utile tettuccio che agevola l'uso del piccolo mezzo anche in condizioni atmosferiche non buone.



Piccoli mezzi elettrici monoposto denominati elettroscooters. Sono silenziosi, non inquinanti e sicuri (velocità max 10 km/h). Pertanto risultano compatibili con le esigenze di aree pedonali all'esterno o all'interno di strutture costruite. Sono disponibili a tre o quattro ruote ed hanno dimensioni simili ad una comune sedia a ruote. Negli Stati Uniti, in Inghilterra, in Francia vengono spesso dati in uso all'interno di centri commerciali, musei, ecc. a chi ha una ridotta autonomia.



Microveicolo elettrico a tre ruote ad "utenza ampliata". Può essere usato come un monopattino stando in piedi, oppure, con la dotazione di una sella, come un piccolo ciclomotore. Può essere agevolmente riposto in un qualsiasi portabagagli di auto. Con una semplice staffa può essere utilizzato anche come un piccolo "trattore" da chi deve usare la sedia a ruote. (Consulenza alla progettazione per l'utenza ampliata Fabrizio Vescovo)

I grafici, sintetizzati da Fabrizio Vescovo, sono tratti da materiale pubblicitario di varie ditte.
In particolare:
1 - Columbia Parcar,
2 - DAIHATSU BC-7,
3 - Honda Gyra/Canopy,
4 - SUZUKI-ET11D,
5 - STERLING "FOUR",
6, 7, 8 - Plasticamente (Pesaro) Microveicolo "TRIPEDE".

La mobilità individuale a bassa velocità

Ipotesi di progetto di un "sistema-veicolo" rispondente ad utenze diversificate

Il presente articolo vuole mettere in evidenza come i problemi della mobilità urbana legati al decongestionamento, e quelli dell'accessibilità e autonomia dei soggetti con difficoltà motorie, presentano dei punti di convergenza nell'utilizzo di microveicoli non inquinanti e nella riconsiderazione della mobilità a bassa velocità esercitabile con tali mezzi; pertanto, la diffusione e la messa a punto di questi veicoli o di sistemi integrati per la mobilità, possono rappresentare degli importanti input alla risoluzione dei suddetti problemi.

La parte finale dello scritto riportata i risultati della ricerca, svolta nell'ambito del dottorato di ricerca in tecnologie dell'architettura, e riguardante la definizione di un "sistema-veicolo" rispondente ad utenze diversificate.

The problems of city mobility related to decongestion of traffic and those related to access and autonomy for people with motion difficulties have some points in common, when it comes to the use of non-polluting micro-vehicles and in the reappraisal of low-speed mobility practicable with such means of transportation.

Therefore, the diffusion and the setting-up of these vehicles or of integrated mobility systems might represent important inputs for the solution of the above-said problems.

The essay also presents the results of the research carried out during the Author's post-graduate studies in architectural technologies, and concerns the definition of a "system-vehicle" fit for different users.

La mobilità individuale a bassa velocità: ipotesi di progetto di un "sistema-veicolo" rispondente ad utenze diversificate

Il presente articolo vuole mettere in evidenza come i problemi della mobilità urbana legati al decongestionamento, e quelli dell'accessibilità e autonomia dei soggetti con difficoltà motorie, presentano dei punti di convergenza nell'utilizzo di microveicoli non inquinanti e nella riconsiderazione della mobilità a bassa velocità esercitabile con tali mezzi; pertanto la diffusione e la messa a punto di questi veicoli o di sistemi integrati per la mobilità, possono rappresentare degli importanti *input* alla risoluzione dei suddetti problemi.

La mobilità urbana: le soluzioni adottate per il decongestionamento

La questione della mobilità nell'ambiente urbano, con i conseguenti problemi di congestionamento ed inquinamento, non ha trovato, a tutt'oggi, una valida soluzione. Le risposte date a tale problema si possono distinguere in due tipi fondamentali: quelle che prevedono la pedonalizzazione di intere zone urbane, spostando il problema traffico nelle zone immediatamente esterne al centro storico, e quelle che, attraverso una razionalizzazione e progressiva selezione dei flussi di traffico, man mano che ci si avvicina al centro, limitano il numero di mezzi in circolazione favorendo quelli non inquinanti, sia per il trasporto collettivo che individuale.

La prima soluzione, se da una parte ha puntato alla completa pedonalizzazione di intere zone urbane incentivando il trasporto pubblico e creando ampie zone di sosta al limite di quelle pedonali, dall'altra ha spostato il problema in periferia, dove la forza di attrazione esercitata dal centro città trova una barriera nella limitazione del traffico ponendo evidenti problemi, sia per il rallentamento dei flussi e loro promiscuità, che per la carenza degli spazi di sosta (spesso programmati ma mai realizzati).

La seconda soluzione mira alla realizzazione di una serie di drenaggi successivi dei mezzi in circolazione, attuando zone a traffico limitato e ponendo un'attenzione diversa sui mezzi di trasporto, affidando a quelli non inquinanti di tipo elettrico valenze risolutive anche per la mobilità individuale privata; con ciò s'intende assecondare sia gli utenti che fanno forte resistenza a lasciare il mezzo privato a vantaggio di quello pubblico, sia gli altri soggetti, che in relazione all'attività che svolgono o alla propria condizione fisica, non possono prescindere dall'utilizzo di un mezzo di trasporto a carattere individuale.

Alcune esperienze estere

Sulla linea che porta all'incentivazione della produzione di veicoli ad emissione zero si stanno muovendo alcuni paesi stranieri, tra i quali la Francia dove lo stato concede appositi contributi a quelle città che provvederanno a tutto quanto serve all'introduzione dell'auto elettrica. Nantes, Lione, Strasburgo e altre trenta città francesi hanno aderito al programma e si stanno dotando di corsie preferenziali per l'auto elettrica nonché di appositi distributori in grado di rifornire la ricarica di energia. Diversamente, in Germania ci si è rivolti a quegli utenti che per lavoro quotidiano debbono spostarsi continuamente in città e, cominciando dalla categoria dei postini, le autorità centrali in consorzio con una delle principali case automobilistiche, la Mercedes Benz, e con altre ditte come la *Siemens*, che si occupano della costruzione di batterie, hanno ideato una specifica auto elettrica per postini che consentirà, nel giro di pochi anni, di convertire ad energia pulita il 50% delle 60.000 auto del servizio postale.

Molto interessante risulta l'incentivo alla produzione di auto elettriche della normativa californiana. Essa obbliga entro il 1998, ad immatricolare il 2% dei veicoli della regione con emissione zero; questa quota progressivamente salirà al 5% nel 2001 e al 10% nel 2003, il che significa che 28.000 auto inizialmente e, a distanza di pochi anni, 140.000 avranno emissione zero. (1)

Le resistenze alla diffusione delle microcar a trazione elettrica

Nonostante tutti questi segnali la dif-

fusione dell'auto elettrica trova ancora oggi una forte resistenza e questo per diversi ordini di motivi:

- gli elevati costi (conseguenti anche della scarsa domanda);
- la mancata messa a punto di accumulatori con elevata autonomia e ridotti ingombri;
- la scarsa affidibilità e sicurezza nonché la differenza di guida che rende tali auto poco accettabili dalla maggioranza degli automobilisti;
- la resistenza dell'industria alla diffusione di un mezzo che renderebbe vani gli investimenti attuati, sia per la ricerca che per la costruzione di infrastrutture per l'auto tradizionale. Ultimo motivo, ma sicuramente più importante, è la mancanza di una programmazione generale da parte delle autorità statali che, attraverso la legislazione, creino i presupposti per la diffusione di tali mezzi.

Infatti risulta molto difficile ipotizzare una diffusione spontanea dell'uso di questi veicoli senza il supporto di incentivi, sia alla produzione che all'acquisto, nonchè di provvedimenti che favoriscono la parziale dismissione del parco macchine attuale. Spetta alla "mano pubblica", attraverso la predisposizione di strumenti normativi e finanziari, di porre le basi affinché per la mobilità urbana l'utente si trovi obbligato e incentivato all'uso di tali mezzi.

Risulta evidente che, una volta predisposti gli strumenti normativi, l'industria avrà tutto l'interesse di produrre un bene la cui domanda risulta già espressa dal mercato. In tal senso l'esperienza della normativa californiana può essere presa a riferimento, infatti sono molte le case automobilistiche che, stimolate da questo nuovo mercato, hanno investito in ricerca e oggi sono pronte per la produzione di veicoli elettrici in serie, proprio per rispondere alla domanda di questa regione.

La mobilità individuale con mezzi ad emissione zero, un'ipotesi risolutiva ai problemi di congestione

Tutto ciò premesso, affinché vi sia una rapida diffusione dell'uso di mezzi ad emissione zero e in grado di risolvere i problemi della mobilità urbana, occorre ripensare, in maniera complessiva, la questione della mobilità, facendone una precisa riflessione politica da parte delle forze sociali che l'assumono come punto da sviluppare, considerando tutti gli aspetti in campo con i soggetti coinvolti e da coinvolgere e non demandandola a soluzioni parziali slegate tra di loro.

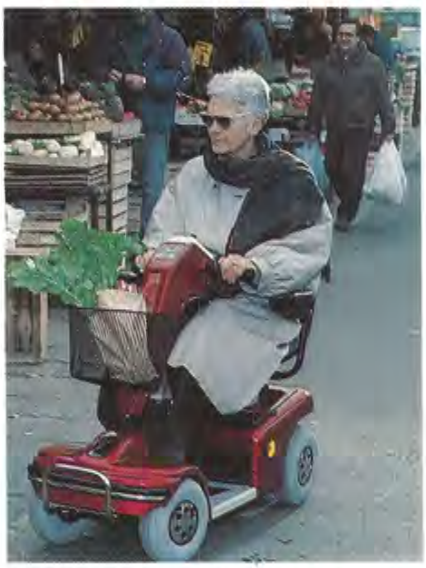
Da una riflessione generale sull'argomento, si evidenziano una serie di soggetti che, in qualità di potenziali utenti di mezzi di trasporto individuali in ambito urbano, permettono una riconsiderazione del trasporto meccanizzato a bassa velocità; questo, che nella storia dell'evoluzione della mobilità ha rappresentato solo una componente ludico-sportiva (moto, scooter, vespa ecc.) riservata a determinate fasce di età e trascurata a favore del trasporto pubblico collettivo, rappresenta oggi, con l'uso dei mezzi ad emissione zero, uno dei pochi tipi di trasporto compatibili con le zone pedonali. Tra l'altro, tale modalità di trasporto si inserisce in modo congeniale fra quelle utilizzabili dove si prevedono delle limitazioni del traffico veicolare per drenaggi successivi che riducono quantitativamente i vari mezzi in circolazione favorendo quelli di tipo collettivo e la "microintermodalità" (2), ovvero il passaggio da un mezzo di tipo pubblico o privato ad un altro con dimensioni e caratteristiche differenti.

Alla mobilità individuale, affiancata da quella collettiva, deve essere riaffidato un ruolo risolutivo nelle politiche di decongestione dei centri urbani in quanto emerge che i bisogni soddisfatti dalle attuali automobili non possono essere in tutto assorbiti dalle funzioni del mezzo pubblico, e ci risulta valido per tutti quei cittadini che usano un mezzo di trasporto individuale per attività lavorative e per tutte le categorie di soggetti "svantaggiati", per i quali l'utilizzo del mezzo pubblico in alcuni casi risulta impossibile. Tra questi ultimi soggetti rientrano tutti quelli che hanno difficoltà al superamento, in piena autonomia, di distanze di tipo "ettometrico" e spe-

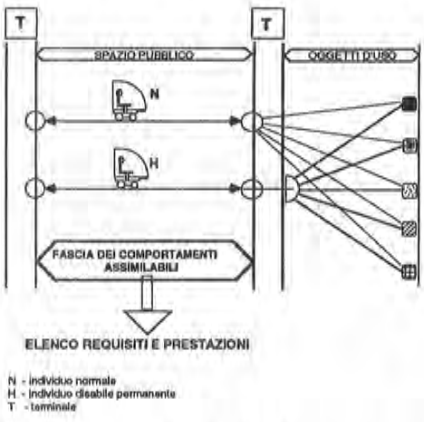




Due differenti modelli di auto elettriche prodotte dalla ditta Hotzenblitz -Germania- la prima versione lunga mt. 2,70 può trasportare 4 persone



"Shoprider" mezzo utilizzabile per piccoli spostamenti in ambiente urbano, prodotto dalla ditta "Pabisch" è pubblicizzato per l'utilizzo da parte di individui con difficoltà motorie e/o soggetti ad affaticamento.



Il grafico evidenzia l'dentità di comportamento e quindi di esigenze, tra l'individuo normale e quello "disabile" nel percorrere a bordo di un mezzo di trasporto individuale lo spazio pubblico. I due utenti assumono comportamenti differenti solo nei punti terminali o di scambio dove il soggetto normale lascia il suo mezzo; di contro, il disabile o prosegue con lo stesso mezzo o lo scambia con un altro che gli permette di relazionarsi e interfacciare le diverse situazioni ambientali e gli oggetti d'uso.

cificamente gli obesi, gli artrosici, i cardiopatici, gli asmatici, i disabili ecc., in generale molta della popolazione anziana per la quale la scelta di un mezzo di trasporto individuale a bassa velocità rappresenta una condizione indispensabile per l'autonomia.

Aspetti produttivi

L'analisi del mercato e l'attuale produzione evidenziano uno scarso interesse dell'industria per tali prodotti in quanto questi mezzi (elettroscooter, carrozzine a motore ecc.) hanno come utenza principale i soggetti disabili e gli anziani, per cui nel mercato trova resistenza l'uso e la diffusione di essi tra un'utenza "normale" che rimuove il loro utilizzo in quanto si sente omologata a soggetti non completamente autosufficenti.

Per questo necessita la ridefinizione di nuovi mezzi con un'inversione di ottica, ovvero progettare un prodotto utilizzabile soprattuto da utenti normali, sia per attività lavorative che per spostamenti in ambito urbano, e successivamente prevedere dello stesso prodotto delle versioni più specialistiche per utenti disabili motulesi e anziani.

In tal modo si raggiunge l'obiettivo dell'integrazione psicologica dei soggetti disabili che non si trovano ad utilizzare mezzi (carrozzine) che comunicano immediatamente la diversità dell'utente, ma veicoli che li rendono perfettamente integrati e omologhi agli altri fruitori della realtà urbana. La possibilità di puntare su un unico prodotto, con differenti gradi di specializzazione in relazione all'utenza, risulta un tentativo non ancora attuato e presenta delle buone possibilità di riuscita in considerazione dei mercati interessati e del settore produttivo investito (mobilità su ruota) a forte dinamicità di ricerca ed evoluzione.

Le fasce di utenza

In considerazione di quanto sopraesposto, risulta utile approfondire quante e quali siano le fasce di utenza che, in virtù di comportamenti assimilabili, possono potenzialmente giovarsi di un mezzo di trasporto individuale a bassa velocità da utilizzare sia in modo indipendente che come componente di un "sistema" che preveda scambi intermodali. Oggi, dato il notevole progresso fatto dalla medicina ed il conseguente allungamento della vita media, bisogna considerare tra i possibili utilizzatori di un mezzo di trasporto individuale tutti gli anziani e non, che possiedono una mobilità limitata e che sono soggetti ad affaticamento nel compiere piccoli e lunghi percorsi a piedi; questi individui, denominati nella cultura anglosassone *marginal walkers*, rappresentano insieme ai disabili motulesi l'utenza "svantaggiata" che richiede dei mezzi maggiormente specializzati in grado di superare anche le barriere architettoniche.

Per la popolazione anziana, in ragione della potenziale domanda, l'industria di mezzi di trasporto individuale ha riservato particolare attenzione; infatti, il mercato offre a tale utenza diversi mezzi a trazione elettrica a bassa velocità e di facile guida. Tali mezzi, per lo più a tre o quattro ruote, sono molto simili agli scooter e permettono di affrontare quei piccoli spostamenti, sia all'interno delle zone pedonalizzate che su corsie preferenziali; essi sono molto pubblicizzati per stabilità, facilità d'uso e per il trasporto dei beni acquistati. Questi veicoli trovano oggi la loro grande limitazione nella incompatibilità con i flussi di traffico esistenti, data la loro dimensione e nel non essere adeguati per muoversi in condizioni metereologiche avverse, visto che la maggior parte dei modelli in commercio non presenta coperture o protezione dagli agenti "meteo".

Le attività per le quali è possibile ipotizzare condizioni d'uso da parte dell'utente "normale" di un mezzo di trasporto individuale ad emissione zero riguardano, oltre alla mobilità nei centri urbani attivabile attraverso la realizzazione di flussi di traffico "selettivo" (con questa definizione si intende la divisione del traffico in funzione del luogo, della distanza da percorrere e del tipo di veicolo utilizzato) o l'utilizzo di tali mezzi come componenti di un "sistema" generale dove la microcar o il microveicolo elettrico rappresentano i mezzi che permettono di accedere alle zone semipedonali e pedonali. Le altre attività idonee ad ampliare ulteriormente la fascia dei potenziali utenti e quindi attivare l'interesse dell'industria verso tali prodotti riguardano:

a) la mobilità all'interno di strutture di vendita e produttive

L'uso di piccoli mezzi a trazione elettrica per spostarsi all'interno di strutture commerciali di grosse dimensioni risulta già in atto, soprattutto negli USA, dove ad anziani e a individui soggetti ad affaticamento nei centri commerciali viene dato un mezzo che consente loro di percorrere e trasportare i prodotti acquistati, mentre nelle strutture produttive i mezzi a trazione elettrica potrebbero essere utilizzati dagli addetti che debbono controllare le linee o spostarsi tra i diversi reparti. Attualmente mez-

Due micro vetture elettriche prodotte dal costruttore svizzero Horlacher



zi a trazione elettrica sono già utilizzati soprattutto per la pulizia di grossi spazi e per il trasporto di piccoli prodotti all'interno delle strutture di servizio e di produzione e all'interno delle stazioni ferroviarie;

b) la mobilità all'interno di parchi urbani

Per la mobilità all'interno di spazi di notevole estensione come possono essere parchi urbani, giardini botanici, zoo ecc. vengono già utilizzati piccoli mezzi di trasporto individuale a trazione elettrica; questi vengono affidati ai diversi utenti che hanno così la possibilità di godere e raggiungere le diverse parti (a volte molto distanti tra di loro) movendosi su un mezzo di trasporto che, non essendo inquinante né rumoroso risulta perfettamente compatibile con l'ambiente di cui si fruisce.

c) mobilità legata ad attività lavorative che presumono percorsi di piccolo e medio raggio

Fra i potenziali utenti di un mezzo individuale non inquinante a trazione elettrica sicuramente vi sono tutti quei soggetti che svolgono un'attività lavorativa fatta di piccoli spostamenti all'interno del centro urbano; tra questi possiamo considerare i postini, i vigili, gli spazzini, oltre a tutte quelle attività lavorative che prevedono consegne porta a porta con spostamenti brevi e frequenti.

d) attività ludico-sportive

Ultimo, ma non secondario, è l'uso del mezzo per attività ludico-sportive. In questa attività, ad oggi non completamente definibile, rientrano gli usi più disparati che si fanno di oggetti di produzione per attività sportive o di gioco; tra l'altro è spesso riscontrabile che nel momento in cui un oggetto di produzione viene utilizzato per questa attività, subisce un notevole incremento delle vendite in quanto si raggiungono fasce di potenziali utilizzatori non preventivabili al momento della fase ideativa del prodotto. Inoltre, ogni qual volta quest'ultimo entra a far parte del costume di una società diventando anche oggetto di svago per il tempo libero, l'industria concentra le sue attenzioni su di esso, con un aumento sia del numero dei costruttori, che del tipo di prodotto. Tutto questo comporta innovazioni continue sia dal punto di vista del design, che delle prestazioni, creando gamme o famiglie di prodotti tendenti a rispondere ad utilizzatori diversificati.

Ovviamente quest'ultimo, come gli altri usi considerati, concorrono ad un aumento della produzione con conseguenti economie di scala e riduzione dei costi complessivi del prodotto ed una sua rapida diffusione;

Appare pertanto interessante illustrare la ricerca svolta dallo scrivente nell'ambito del V ciclo del Dottorato di ricerca in Tecnologie dell'architettura [3], con la quale si definisce "un sistema-veicolo per utenze diversificate"; tale studio, partendo dalle utenze più svantaggiate, disabili ed anziani, delinea il concetto di prodotto di un nuovo veicolo che raggiunge la sua massima specializzazione per l'utenza con difficoltà motorie, oltre a rendersi utilizzabile, senza particolari optional, per attività sopradescritte esercitate da utenze "normali".

Descrizione della ricerca

Inquadramento del problema

Il lavoro in oggetto fa riferimento ad una linea di ricerca che lega assieme il disegno del prodotto industriale con la progettazione ambientale, cercando di delineare possibili scenari di innovazione attraverso l'approfondimento dei processi di trasformazione dei bisogni umani indotti dall'interazione tra l'ambiente naturale, l'ambiente sociale, l'ambiente tecnologico.

In tale quadro, individuata nella realtà presente una qualsiasi situazione di disadattamento ambientale, in genere espressione di una mancata rispondenza tra sistema delle esigenze, sistema degli spazi e sistema degli oggetti, si cerca di individuare quali nuove categorie di prodotti e/o trasformazioni ambientali si rendano necessarie per addivenire a migliori condizioni di vivibilità della situazione considerata.

Premesso che obiettivo principale della ricerca è quello di aumentare l'autonomia di tutti i soggetti disabili e non, la cui mobilità è dipendente dall'utilizzo di un mezzo ausiliario, si sostiene la necessità che, nel sistema società-handicap, determinati interventi, volti a garantire "diffusamente" l'accessibilità, vadano integrati con ulteriori soluzioni tali da garantire ai soggetti "svantaggiati" maggiore libertà di movimento (sia fisico che psicologico). La ricerca parte dalla constatazione che la "filosofia normativa" vigente, in materia di abbattimento delle barriere architettoniche sia nel caso della nuova edificazione che del recupero, comporta interventi esclusivamente rivolti a modificare la conformazione della "sede" (l'insieme degli spazi e dei connettivi dell'ambiente costruito) mentre ignora quasi del tutto il problema della conformazione e della fruibilità del "mezzo" (secondo elemento indispensabile per la mobilità) ritenuto una sorta di componente immodificabile del sistema ambientale oggetto di intervento, senza

considerare come il mezzo sia invece, per sua stessa natura, la parte di tale sistema più idonea a recepire l'innovazione tecnologica, essendo quello meglio inseribile in un processo di industrializzazione.

Un ulteriore limite all'applicazione delle normative attuali è rappresentato dalla situazione clivometrica della maggioranza dei piccoli e medi centri storici di collina e di montagna, rispetto alla quale è evidente l'inefficacia degli interventi di adeguamento dei singoli manufatti edilizi; interventi che, oltre a comportare costi spesso insostenibili per le comunità servite, finiscono quasi sempre per compromettere irreversibilmente i particolari valori paesaggistici che spesso ne costituiscono l'unica risorsa.

È sembrato quindi interessante verificare la possibilità di delineare un'ipotesi progettuale che, puntando sull'innovazione del mezzo anziché sugli elementi fisici dell'ambiente, definisca una nuova tipologia oggettuale, a partire, oltre che dall'utilizzazione della produzione corrente, anche dalla possibilità di trasferimento di tecnologie e soluzioni innovative da altri settori.

Modalità di svolgimento

Tale ipotesi di lavoro è fondata sull'assunto che una delle possibilità per favorire l'innovazione del mezzo sia quella di comprenderlo all'interno di un "sistema" unico di trasporto individuale a bassa velocità, utilizzabile dalla totalità dei soggetti utenti e non solo dai disabili. Tutto ciò dovrebbe portare ad un ampliamento della domanda e, conseguentemente, del mercato, favorendo l'evoluzione continua del sistema stesso, con indubbie ricadute, in termini innovativi, anche sul prodotto specifico utilizzato dai disabili. In altre parole anzichè avere sistemi diversi per le diverse necessità riscontrabili, sarebbe possibile, da un lato avere un sistema "specializzabile" in molti modi a seconda delle diverse categorie di utenza e dei vari livelli di disabilità, e dall'altro dar vita ad un nuovo mercato, assai più esteso di quello attuale, beneficiando del *know-how* tecnologico proprio dei settori tradizionalmente più avanzati come quello dell'automobile. La ricerca sulla mobilità dei disabili verrebbe pertanto ad inserirsi nel più generale problema di definire modalità alternative di circolazione veicolare all'interno delle nostre città, problema divenuto di sempre più urgente soluzione.

Nella prima parte del lavoro vengono definiti e descritti i potenziali utilizzatori del nuovo mezzo e precisamente: l'individuo disabile permanente, l'individuo disabile temporaneo e l'individuo normale. Di tali soggetti sono poi analizzati, in chiave prestazionale, i modelli comportamentali, in maniera da precisare, il più compiutamente possibile, le caratteristiche del mezzo.

Si procede successivamente all'analisi del sistema ambientale dell'insediamento umano, dall'alloggio all'edificio, alla città, ambiti con cui i diversi utenti, dal disabile all'individuo normale, si relazionano nell'utilizzo del mezzo, sia esso "carrozzina" o normale veicolo di trasporto individuale. Tale lettura, rivolta ad evidenziare e a classificare gli ostacoli che si frappongono allo svolgimento delle attività dei diversi utenti, consente di ottenere un quadro esauriente di tutto ciò che provoca impedimento all'autonomia del disabile e anche di individuare e gerarchizzare i requisiti di progettazione del mezzo.

Segue uno studio meticoloso della produzione corrente che consente di fissare le principali famiglie tipologiche di carrozzine, di valutarne le prestazioni d'uso, di comprenderne il ruolo e le interazioni delle parti componenti. L'obiettivo di tale analisi è quello di riconoscere quelle parti e quei prodotti che presentano migliori livelli di funzionalità e che possono essere presi a riferimento, in tutto o in parte, nella modellazione, in termini prestazionali, del sistema ipotizzato.

A questo punto vengono tracciate le linee di un possibile modello di politica della mobilità, basato sulla definizione su una vasta gamma di mezzi di trasporto individuale, ottenuta dalla ricomposizione ("bricolage tecnologico") (4) di componenti ed accessori (definiti "mattoni tecnologici") provenienti, sia da settori produttivi specialistici che esterni, inquadrati in un "casellario". Combinando tra loro i vari elementi del casellario è possibile configurare una serie di prodotti personalizzati in base alle esigenze espresse dalle singole utenze.

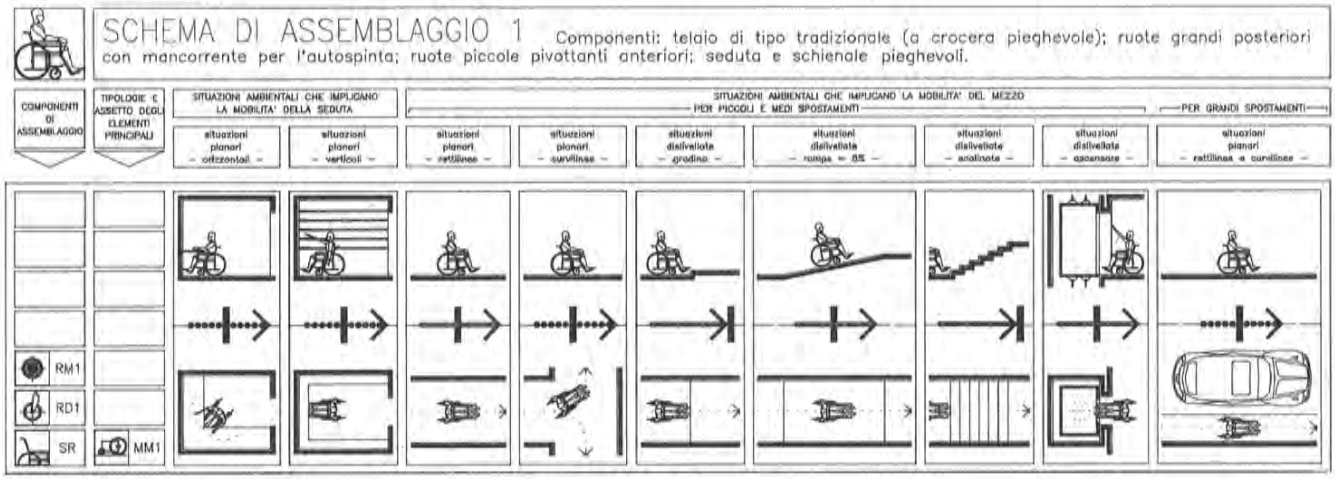
È possibile così la messa a punto di un "sistema" in grado di soddisfare, attraverso un mezzo a trazione elettrica variamente equipaggiabile a seconda delle barriere usualmente incontrate, le esigenze relative alla mobilità in ambiente "interno" e, attraverso la connessione di detto mezzo con una microcar a trazione elettrica, la mobilità, in ambiente esterno, per spostamenti medi e lunghi. Tale microcar è ovviamente essa stessa parte del sistema configurato.

La conclusione è quindi un totale ribaltamento di ottica nella programmazione della mobilità all'interno del sistema insediativo: invece di continuare a produrre auto da città assumendo come riferimento un'utenza "abile", si produrranno auto per tutti, abili e disabili, salvo poi a personalizzarle in modo diverso attingendo agli elementi del "casellario".

Elementi di originalità e considerazioni

La presente ricerca, nel panorama degli studi riguardanti la mobilità dei disabili motulesi, ha la propria originalità nell'aver trattato il problema dell'autonomia dei soggetti disabili secondo ottiche completamente diverse rispetto a quelle fino ad ora perseguite. L'ipotesi di una politica complessiva della mobilità che inquadri anche il disabile tra i potenziali utenti di un nuovo mezzo di trasporto individuale, ripropone, in termini completamente nuovi, il problema della mobilità nei centri urbani, coinvolgendo gli aspetti della mobilità a bassa velocità, il decongestionamento da traffico, le caratteristiche delle *city car*, l'auto elettrica e producendo *input* originali per stimolare attraverso il mercato, l'innovazione del mezzo e l'evoluzione dell'intero sistema ipotizzato.

Appare doveroso precisare come gli



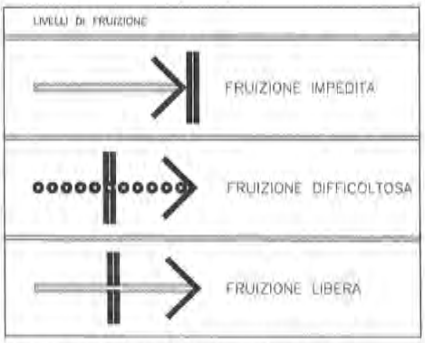


elaborati grafici che illustrano il concetto di prodotto messo a punto, sia esso la poltrona semovente che la microcar, vadano riguardati non più che come schemi progettuali, utili ad evidenziare le prestazioni ed il funzionamento delle parti componenti il sistema, le loro possibilità di reciproca integrazione, l'estensione di alcune possibilità d'uso. Sono stati invece appena accennati gli aspetti ingegneristici ed elettronici e quelli normativo/procedurali; questi s'intendono rimandati ad un'auspicabile nuova fase della ricerca, da condurre a stretto contatto con una o più industrie consorziate, disponibili ad esplorare il nuovo campo operativo delineato dalla presente.

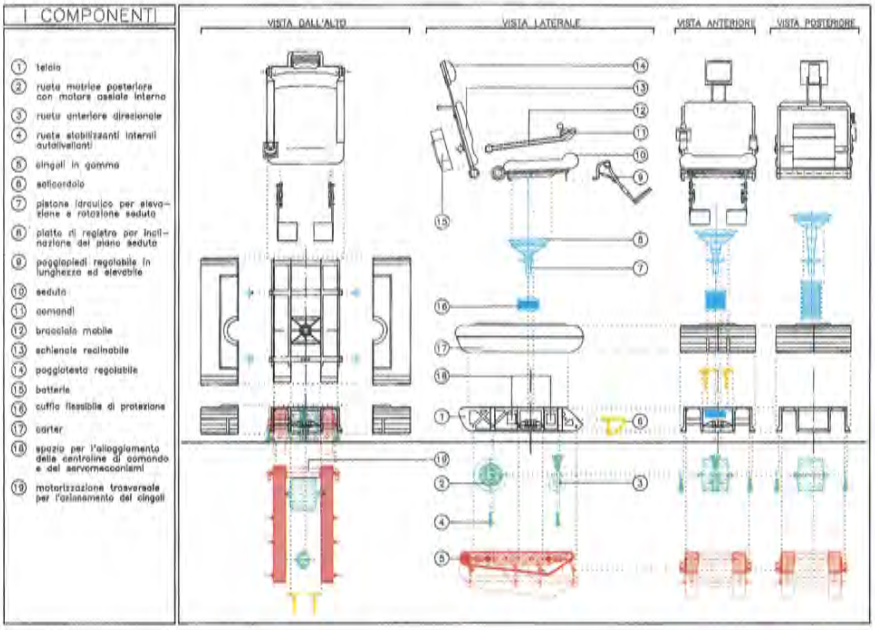
Il lavoro, nel tentativo di legare insieme in unico concetto di prodotto-sistema problematiche di grande attualità, prospettando l'esigenza che anche il problema della mobilità diventi una questione da trattare a livello politico generale, (eventualità oggi più che mai auspicabile, data anche la profonda crisi attraversata dal settore automobilistico nel modo occidentale) potrebbe rappresentare un utile contributo rivolto principalmente all'industria, ma anche alla mano pubblica, nonché ai disabili motulesi cui suggerisce nuove fondate possibilità di migliorare il proprio quadro di vita.

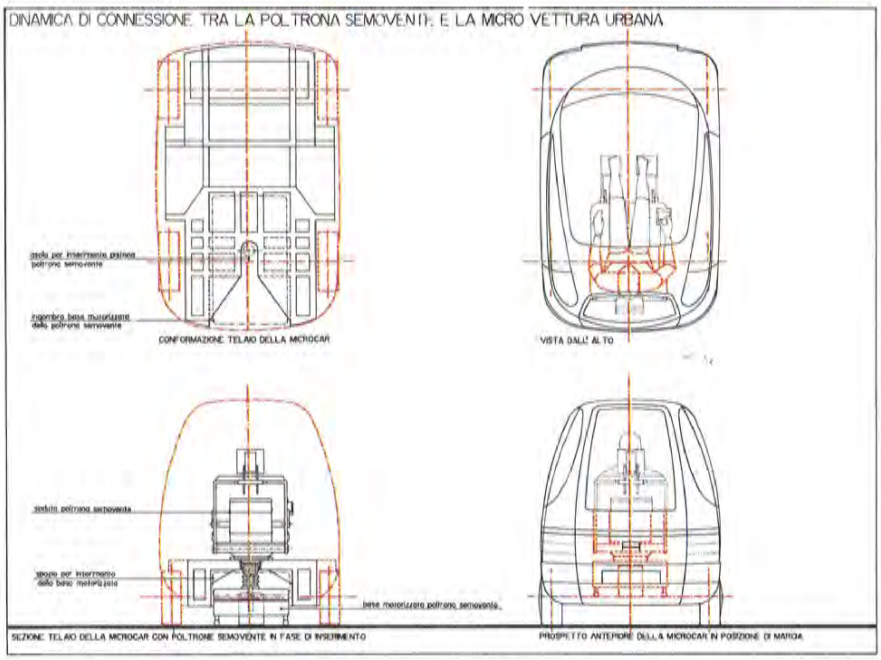
In conclusione, affinché le ipotesi illustrate e altre dello stesso tipo possano diventare operative, risulta necessario che l'amministrazione pubblica di concerto con l'industria privata approntì dei programmi specifici dove la convergenza di interessi porti, da una parte ad un vantaggio collettivo, e dall'altra ad una produzione di beni che avranno un sicuro inserimento nel mercato.

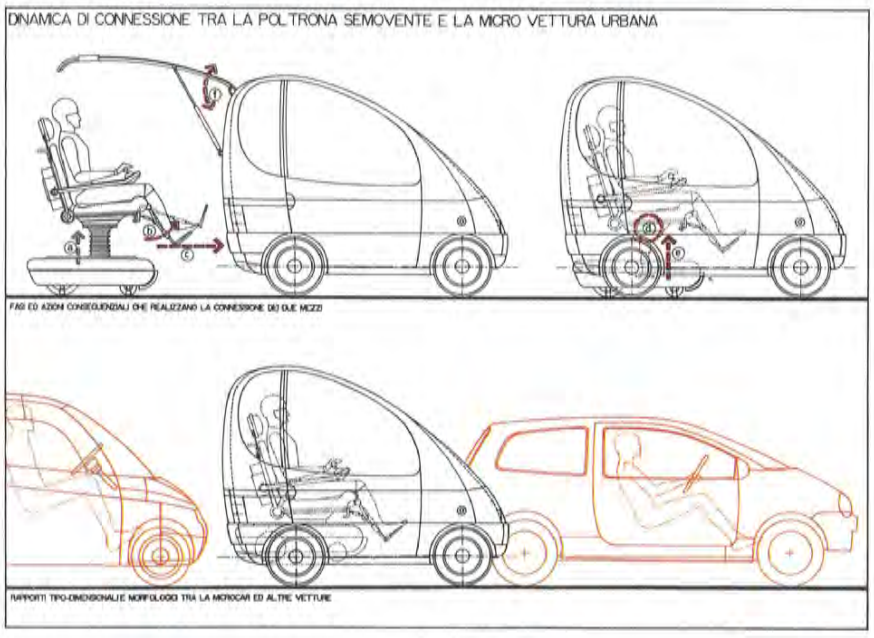
Infatti, provvedimenti quali singoli incentivi alla ricerca o contributi all'acquisto di mezzi, rischiano di essere poco incisivi se non inquadrati all'interno di una programmazione complessiva che, attraverso gli strumenti legislativi e finanziari, investa l'intero comparto produttivo e la totalità dell'utenza.



L'ipotesi di bricolage tecnologico ha permesso di conseguire una possibile soluzione al problema non proponendo un'invenzione ex abrupto *ma come conseguenza di un lento lavorio di scavo e approfondimento sugli elementi della produzione corrente, dalla verifica dell'utilizzo e delle prestazioni, alla ricerca delle possibili nuove configurazioni attraverso una giustapposizione di parti in produzione precedentemente inventariate. Gli schemi di assemblaggio 1 e 6 rappresentano le due ipotesi estreme e mettono in evidenza, in relazione alle situazioni ambientali tipiche, il livello di fruizione ovvero il grado di autonomia raggiungibile dall'utente in relazione alla particolare situazione ambientale.*







I componenti della "poltrona semovente". Dinamica di connessione tra la "poltrona semovente" e la micro vettura urbana e rapporti tipo-dimensionali tra la microcar ed altre vetture

Descrizione del concetto di prodotto

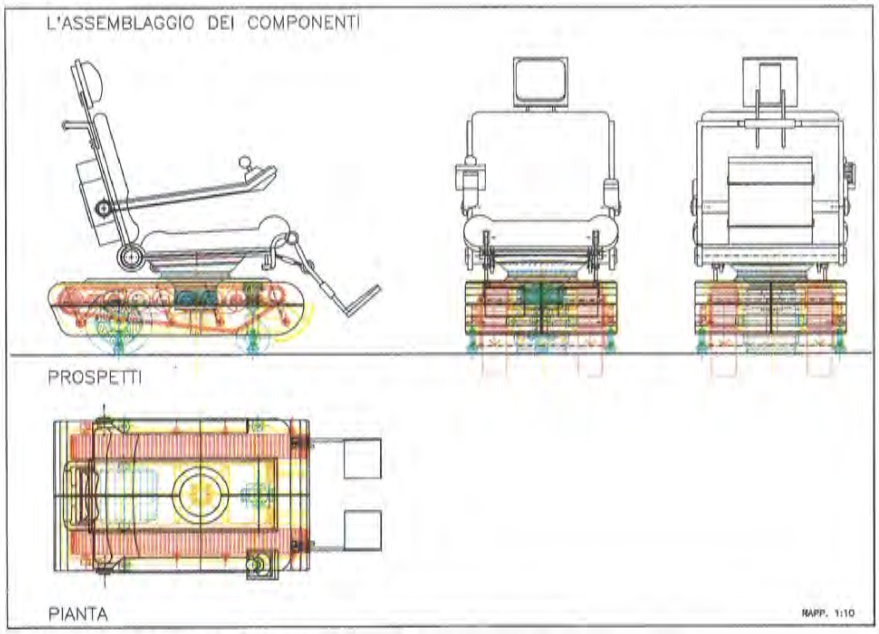
Il punto di forza della soluzione prospettata è quello di aver voluto scindere le parti del sistema/veicolo utilizzabili per situazioni ambientali interne o per piccoli spostamenti, da quelle utilizzabili in situazioni esterne e per grandi spostamenti.

Tale approccio si sostanzia in base ad alcune considerazioni sugli attuali prodotti utilizzati dai disabili e trova rafforzamento nel momento in cui si investono gli aspetti produttivi e di mercato.

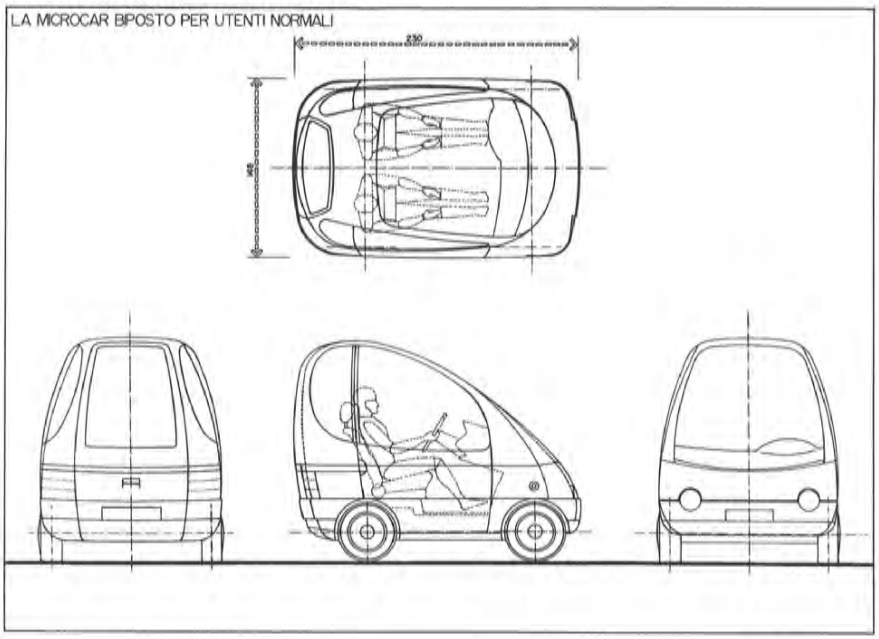
Le considerazioni sulle carrozzine tradizionali e modulari, evidenziano che questi mezzi, in quanto devono rispondere ad esigenze quasi contrapposte (come quelle di soddisfare con lo stesso mezzo la mobilità in ambienti interni ed esterni; oppure quella di avere delle posture adeguate agli aspetti riabilitativi e contestualmente conciliare la necessità di avere la stessa pieghevole per consentire la riduzione dimensionale e la trasportabilità) non riescono a trovare una loro definizione univoca se non si separano le due questioni fondamentali, quella della mobilità in ambiente interno da quella in ambiente esterno.

Infatti, mentre la prima richiede mezzi di piccole dimensioni con motori di bassa potenza e seduta dotata di massime movimentazioni, la seconda abbisogna di motori potenti e batterie di lunga autonomia, ruote grandi con coperture adeguate e ammortizzate, protezione dagli agenti metereologici e compatibilità con i flussi di traffico esistenti.

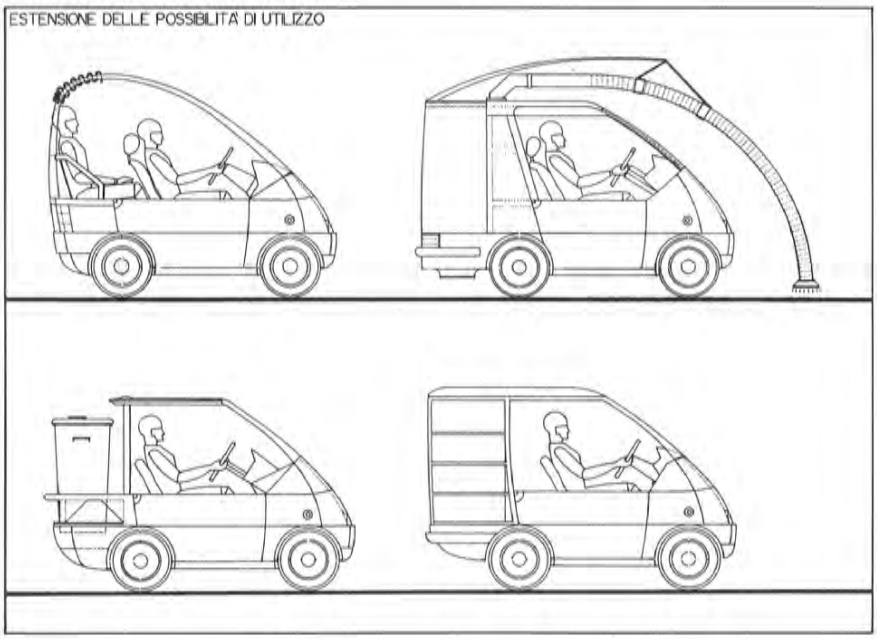
In considerazione di tutto ciò, la soluzione adottata configura un sistema scomponibile in due parti: la prima ri-



Definizione metaprogettuale della "poltrona semovente" (sviluppo dello schema di assemblaggio n. 6 precedentemente riportato).



La micro vettura urbana nella versione biposto per utenti normali.



Quattro differenti versioni della micro vettura urbana finalizzate all'estensione delle possibilità di utilizzo per il trasporto di cose e persone o per attività lavorative.

spondente alle esigenze di movimentazione in ambiente interno o esterno, ma legata sempre ai piccoli spostamenti, la seconda mirata esclusivamente agli spostamenti lunghi in ambiente esterno e che prevede l'integrazione tra il mezzo precedente e una microcar di tipo urbano.

Tutto ciò, perfettamente in linea con la strategia di inglobare i problemi della mobilità del motuleso all'interno di un ambito più vasto e capace, sia di stimolarne l'innovazione, sia, attraverso un mercato allargato, di ridurre i costi. Infatti la microcar, in cui il mezzo del disabile va ad integrarsi, non ha nulla di differenziato rispetto a quelle prodotte per un'utenza normale, ad eccezione di lievi modifiche nel sistema di seduta (la microcar usata dai soggetti normali ha due posti, mentre quella usata attraverso l'integrazione del mezzo-veicolo più piccolo per disabili è ad un unico posto).

La parte del sistema-veicolo sopra citato destinato a movimentazione interna è costituita da una carrozzina ad architettura modulare con base motorizzata e seduta indipendente; tale prodotto, in linea con i modelli più avanzati di carrozzine modulari, permette di rispondere alle corrette esigenze posturali e alla possibilità di superare gli impedimenti (barriere architettoniche) posti dall'ambiente costruito.

La base motorizzata è costituita da un sistema telaio rigido a cui sono ancorati gli elementi per la mobilità (ruote); l'assetto di queste ultime mira a diminuire gli spazi di manovra e i raggi di rotazione.

I componenti opzionali sono: due salicordoli posti anteriormente e ai lati della ruota direzionale e due cingoli in gomma posti parallelamente all'asse delle ruote, uno a destra e l'altro a sinistra.

I due cingoli, nella posizione di inutilizzo, restano nascosti sotto al carter nella parte superiore della base, mentre raggiungono la posizione di utilizzo attraverso una rotazione verso il basso portandosi ad un livello inferiore alle ruote alzando tutto il sistema, e disattivando le prime.

L'impiego dei cingoli risulta necessario al fine di superare dislivelli collegati tramite rampe di scale.

La base motorizzata, oltre a contenere gli elementi che realizzano le azioni di mobilità (ruote e cingoli) e i relativi motori, comprende tutte le centraline elettroniche ed i servomeccanismi, mentre le batterie, dato che il mezzo in relazione agli ambiti d'uso presenta facilità di ricarica, sono di piccole dimensioni e collocate nella parte posteriore dello schienale (a zainetto) dove risultano facilmente eseguibili le manutenzioni e le sostituzioni.

Criteri di integrazione tra il mezzo per disabili motulesi ed una micro vettura urbana: ipotesi progettuale della dinamica di connessione e della configurazione morfologica

L'integrazione tra il sistema-veicolo ed una microcar permette di superare tutti i problemi di riduzione dimensionale e di trasportabilità del mezzo. Infatti a tutt'oggi i problemi di scambio intermodale, tra i mezzi utilizzati dai motulesi e altri mezzi di trasporto, risultano irrisolti e la mobilità su lunga distanza richiede, da parte del disabile, di spostarsi su un altro mezzo (generalmente auto) e caricare sullo stesso la propria carrozzina per muoversi una volta arrivato a destinazione.

La logica dell'integrazione permette invece di non spostarsi dalla seduta che si utilizza dentro casa o nei piccoli spostamenti e di far diventare proprio questa elemento di seduta della microcar.

La microcar ipotizzata è un prodotto derivato dallo studio delle tipologie esistenti sul mercato attuale, alle quali sono state apportate delle modifiche strutturali per consentire la connessione dei due mezzi in un unico sistema.

La connessione è stata realizzata in maniera molto elementare, come pure molto semplici si presentano le azioni da compiere per passare dal sistema utilizzato per la mobilità su piccole distanze a quello che invece consente spostamenti decisamente più lunghi.

La microcar è dotata posteriormente di un grosso portellone apribile elettronicamente e il telaio, nella parte centrale, presenta un'asola dalle dimensioni leggermente superiori a quelle del pistone di collegamento tra la seduta e la base motorizzata del mezzo piccolo; tale asola raggiunge in lunghezza l'asse delle ruote posteriori della microcar e consente al mezzo più piccolo di infilarsi nella vettura; una volta raggiunta la posizione terminale, si rendono solidali, manualmente, la seduta e il telaio della microcar; dopodiché, azionando il pistone che normalmente solleva o abbassa la seduta, si alza la base motorizzata da terra poi, richiuso automaticamente il portellone posteriore, si utilizzerà la motorizzazione elettrica della microcar posta nella parte anteriore della vettura per la marcia.

Percorsa la distanza e arrivati a destinazione si eseguono le operazioni inverse e, usciti dalla microcar, si continua ad utilizzare il veicolo più piccolo.

Nella versione di serie la microcar è dotata di due posti e per la salita si useranno le portiere laterali; inoltre, al fine di aumentare il numero dei potenziali utilizzatori, dando una base più ampia del mercato, si sono ipotizzate delle ulteriori versioni che prevedono conformazioni diverse dell'elemento carrozzeria per l'impiego del mezzo al fine della pulizia urbana e il trasporto di piccoli oggetti e/o persone.

Leo Medori

Note bibliografiche

1 Christian Manz, *Circolare in silenzio*, in *Experimenta* n. 6, Madrid 1994.

2 Vedi al proposito Fabrizio Vescovo, *Progetto pilota per l'accessibilità nel centro storico di Roma*, in *Paesaggio Urbano* n. 3/4 '92.

3 Leo Medori, *La mobilità dei disabili nell'ambiente insediativo*, uno studio preliminare sull'unificazione e la correlabilità di un sistema-veicolo rispondente ad utenze diversificate.

Lavoro di ricerca svolto nell'ambito del V ciclo del Dottorato di ricerca in tecnologie dell'architettura presso l'Università degli Studi "La Sapienza" di Roma, tutor prof.: Giovanni Guazzo (1994).

4 Francois Jacob, *Evoluzione e bricolage*, Torino, Einaudi, 1978.

Geografia urbana
a cura di Pier Francesco Ricci

Scenari possibili per la società dell'informazione

Il contributo che segue vuole provocare e stimolare il dibattito sui nuovi processi evolutivi legati alla "società dell'informazione" che, più o meno consciamente, stiamo già vivendo e che di fatto sta già mutando il nostro modo di organizzare il tempo e conseguentemente lo spazio in cui viviamo. Quale sarà l'impatto con questo diverso sistema di relazioni? Quale il possibile ruolo delle piazze telematiche?

La società dell'informazione

Le città europee vivranno nei prossimi anni una transizione verso una società ad alta intensità di conoscenze, basata su una nuova potente infrastruttura di telecomunicazione (autostrade dell'informazione) che consentirà l'accesso allo "spazio comune di informazione" descritto nel Libro Bianco della Commissione Europea.

L'informazione, accessibile con mezzi telematici ed elaborata con mezzi informatici, costituirà la materia prima essenziale sulla quale dovrà fondarsi una nuova organizzazione del lavoro e una economia sempre più orientata verso la produzione di beni immateriali.

La stessa capacità di competere in uno scenario geopolitico che vede emergere — oltre ai tradizionali competitori costituiti dalle aree tecnologicamente avanzate — sempre nuovi paesi concorrenti verso i quali si stanno decentrando le produzioni industriali di beni (ed anche di servizi) "maturi", impone ai paesi europei una rapida ed efficace creazione di una "società dell'informazione" verso la quale l'Unione Europea si sta fortemente impegnando, favorendo le condizioni per la creazione di reti digitali, compatibili con l'impetuoso sviluppo delle tecnologie multimediali.

Sulle enormi potenzialità di sviluppo di servizi basati sulle nuove infrastrutture telematiche, si basa una consistente aspettativa per il miglioramento della situazione occupazionale europea, a fronte della progressiva de-industrializzazione del continente.

Sempre sull'efficacia delle nuove tecnologie riguardo al miglioramento del rapporto fra Pubblica Amministrazione, imprese e cittadini, si basa l'aspettativa di un miglioramento dei sistemi — paese, riguardo all'esigenza di eliminare ostacoli, freni e inutili vischiosità burocratiche, che oggi rallentano lo spiegamento delle capacità competitive delle imprese e della stessa creatività per lo sviluppo di nuove imprese.

Le autostrade dell'informazione e le "piazze telematiche"

All'innovazione tecnologica della multimedialità si deve chiedere anche (e non in alternativa a quanto già il business multimediale prevede) una capacità di indurre nuove forme di comunicazione e collaborazione interpersonale a livello locale, di partecipazione sociale, di miglioramento complessivo della qualità della vita urbana.

L'infrastrutturazione telematica dei sistemi urbani non deve solo prevedere la "penetrazione urbana" delle "autostrade dell'informazione" (analogamente alla "penetrazione urbana" delle linee ferroviarie ad alta velocità), ma deve prevedere la diffusione dell'informazione nelle reti locali e soprattutto il suo accesso pubblico nell'ambito di "piazze telematiche" appositamente strutturate.

L'utilizzo del vocabolo "piazze" non serve solo per sottolineare il valore semantico di un luogo urbano dedicato per eccellenza alla comunicazione, all'incontro, allo scambio di merci (materiali e immateriali) e di servizi. Non si vuole intendere una agorà virtuale, ma un luogo urbano preciso, anzi una rete di luoghi urbani (network di piazze telematiche) collegati da dorsali telematiche, sufficientemente disseminati nelle città (e nell'insieme dei sistemi-città) per assicurare nuove funzioni urbane di agevole accesso a tutti i cittadini, capaci di avviare un nuovo policentrismo in virtù del forte potere di attrazione conseguente alla concentrazione ed all'alto livello di servizi offerti nella "piazza".

Embrioni di "piazze telematiche" iniziano ad essere disseminati un po' dovunque : sono centri pubblici di erogazione di informazioni ai cittadini, riguardanti servizi della Pubblica Amministrazione centrale e locale (informazioni ed "interfaccia" con il sistema pubblico per operazioni su fisco, previdenza, sanità, scuola, anagrafe, proprietà immobiliare ecc.).

Oppure sono centri di informazione turistica, di intrattenimento, di noleggio di beni o servizi ecc., magari associati ad attività commerciali legate alla vendita di beni/servizi HW, SW ecc.

Ma ciò che ancora manca, è una sufficiente massa critica di servizi basati sulla telematica, concentrati in luoghi fisici che non siano la banale copia di centri commerciali di merci al dettaglio, localizzati nelle periferie urbane, all'incrocio di strade di grande comunicazione, senza un piano che preveda di associare questi nuovi centri ad una funzione di recupero degli insediamenti esistenti e di riqualificazione urbana attorno a tali centri.

Gli interventi sulle città, finanziati dal governo centrale e locale, devono invece sempre più concretizzarsi in interventi di recupero urbano, attuati all'interno della città consolidata per riqualificarla e rifunzionalizzarla e non più ai suoi margini perpetuando i fenomeni di espansione e di consumo di territorio.

All'interno della città consolidata, il degrado non è ovviamente solo urbanistico, ma economico, sociale, ambientale, edilizio, ed è sul superamento di questo stato di degrado che la stessa strategia di business delle attività dell'industria delle costruzioni e dell'edilizia deve puntare, ricercando — con i governi locali delle città — sperimentazioni significative e quindi ampie convergenze di interessi attorno ai quali riuscire a mobilitare risorse finanziarie da tutti i possibili settori coinvolti nella realizzazione delle piazze telematiche: settore delle costruzioni, delle infrastrutture, della

manutenzione civile e impiantistica, delle reti di telecomunicazioni, di informatica, di servizi a valore aggiunto operanti sulla "risorsa informazione", di servizi della pubblica amministrazione, del terziario avanzato, dei servizi tradizionali ma resi fruibili con accessi telematici, di servizi di formazione e di intrattenimento ecc.

Riassumendo e sintetizzando, cosa può essere allora la "piazza telematica"?
- Luogo fisico di concentrazione di servizi basati su potenti strumenti hardware, software, e di connessione su reti telematiche
- Di accesso e navigazione nello "spazio comune di informazione"
- Per consentire l'acquisizione di conoscenza e la fruizione della "materia prima" informazione

Per il lavoro, lo studio, la creatività di iniziativa e d'impresa, l'integrazione con la pubblica amministrazione e con altri soggetti per fini:
- imprenditoriali, professionali, commerciali, finanziari;
- culturali, cognitivi, informativi;
- amministrativi, fiscali, previdenziali, autorizzativi;
- di intrattenimento, tempo libero, socializzazione ecc.

Nuova polarità urbana, dotata di sufficiente:
- massa critica
- economia di scala
- vivibilità d'ambiente

Luogo urbano atto ad avviare un processo aggregativo basato su un mix di interessi capaci di innescare una spirale virtuosa di attrazione sulla nuova polarità.

Luogo di attrazione di flussi di pendolarità quotidiana, che assume una precisa funzione urbana suscettibile:
- a breve termine, di re-indirizzare i flussi occasionali e permanti di mobilità;
- a medio/lungo termine, di modificare la tipologia e la qualità degli insediamenti, delle strutture, delle infrastrutture, dei servizi gravitanti sulla nuova polarità.

Nuova occasione per realizzare un progetto di recupero di edifici, di aree dismesse, per contribuire al superamento della frammentazione urbana e dell'assenza di identità tipica delle periferie metropolitane, innescando processi di neoradicamento ed integrazione fondati su:
- processi di sviluppo autocentrato
- valorizzazione delle risorse (umane, imprenditoriali, ambientali, culturali ecc.) locali
- nuova morfologia connessa al concetto nodo/rete delle infrastrutture di comunicazione/relazione.

Nuovo stimolo per dare all'ente pubblico locale un ruolo imprenditoriale, avviando progetti di recupero e riqualificazione basati su condizioni di fattibilità concordate fra ente pubblico ed operatori privati (propositori della realizzazione dell'iniziativa) e concretizzate in società per azioni a capitale misto pubblico/privato per il finanziamento e la gestione dell'iniziativa .

Le "piazze telematiche" per la riqualificazione urbana

L'idea/progetto delle piazze telematiche ha quindi come obiettivo quello di:
- promuovere iniziative di recupero urbano incentrate sulle "piazze", partendo da proposte di operatori privati in accordo con i piani generali di sviluppo delle autorità locali;
- promuovere la valorizzazione delle risorse locali e dei sistemi urbani locali per meglio affrontare la competizione su scala sovralocale (nazionale ed internazionale);
- assicurare una qualità di marketing urbano che rispetti la regola delle "tre S" (marketing urbano strategico, sociale e sostenibile).

Quest'ultimo punto è essenziale per coniugare la spinta competitiva fra le aree urbane, stimolata dal processo di integrazione europea, con l'esigenza di realizzare — da parte delle singole amministrazioni locali — adeguate condivisioni di consenso e di legittimazione in merito alle decisioni da assumere nei progetti di riqualificazione (e quindi di rilancio competitivo) delle aree urbane, tali da non compromettere la salvaguardia di ceti sociali più deboli, a fronte di iniziative e proposte di gruppi di interesse privati eccessivamente forti e non responsabilizzati sulle ricadute negative di un aumento del divario sociale locale.

Nell'ambito dell'articolazione dei poteri dei Governi centrali e dei governi locali, al governo centrale spetta il compito di definire gli indirizzi, il percorso metodologico ed i criteri di valutazione dei programmi di riqualificazione urbana, che prevedono l'intervento finanziario dello Stato. Al governo locale competono: la definizione degli obiettivi e dei contenuti ai quali devono rispondere i programmi; le tipologie di interventi ammissibili; le procedure per ammettere alla richiesta di finanziamento le proposte presentate da soggetti privati; i criteri di selezione intesi come criteri di valutazione delle proposte per conseguire gli obiettivi degli interventi.

Le fonti di finanziamento possono essere molteplici:
a) fondi comunitari, fondi pubblici statali, regionali, locali (tutti destinati al perseguimento degli obiettivi strategici dei programmi di recupero e risanamento delle aree di intervento);
b) risorse di operatori privati, intese sia come risorse finanziarie, sia come interventi diretti di realizzazione di opere, apporto di immobili ecc.;
c) risorse finanziarie attivate dal sistema bancario.

Gli interventi di riqualificazione urbana sono costituiti di norma da un insieme integrato e coordinato di interventi pubblici ed interventi privati — attuati in un regime giuridico di convenzione — per la realizzazione contestuale di opere di edilizia residenziale, non residenziale e di urbanizzazione primaria e secondaria.

La filosofia generale di questa strumentazione normativa è senz'altro compatibile con l'idea/progetto della rete di "piazze telematiche" in quanto fra i criteri di valutazione dell'efficacia delle proposte vanno senz'altro considerati:
1. la capacità di impatto economico su aree urbane caratterizzate da carenza di attività terziaria ed imprenditoriali in genere che siano effettivamente alternative alle dismissioni di attività industriali (con la presenza di impianti fatiscenti ed aree — anche semicentrali — inutilizzate e degradate);
2. la capacità di recupero sociale di quartieri con gravi problemi di occupazione, emarginazione sociale;
3. la capacità di recupero urbanistico ed ambientale (inteso come verde pubblico, arredo urbano, spazi pubblici per favorire l'interazione sociale fra individui, ecc.);
4. la possibilità di realizzare un nuovo policentrismo urbano.

Una "rete" di piazze telematiche consente inoltre di assicurare risposte positive alle ulteriori esigenze cardine a cui devono rispondere i programmi di recupero e riqualificazione, e cioè:
- elevato raggio di influenza della urbanizzazione primaria e secondaria degli interventi, assicurabile, nel caso delle "piazze telematiche", dal notevole potenziale di attrazione locale (residenti nel quartiere) e di intercettazione di flussi di pendolarità casa-lavoro;
- evidente ruolo "strategico" di un programma di recupero basato su polarità innovative di sicura "attrazione" sociale per l'alto livello di interazione che viene assicurata nelle nuove "piazze".

La rete delle "piazze telematiche" a supporto del telelavoro

L'idea/progetto delle piazze può inoltre favorire i processi di avvio del telelavoro, la cui effettiva diffusione richiede:
- un accordo strategico fra le parti sociali interessate (aziende e lavoratori, rappresentati dalle rispettive associazioni imprenditoriali e sindacali) che privilegi le iniziative aziendali di flessibilità organizzativa e produttiva, potenzialmente capaci di creazione di lavoro (anche decentrato e non dipendente, come potrà essere il telelavoro), rispetto alle posizioni sindacali di difesa del posto di lavoro
- una potente infrastruttura tecnologica di tipo telematico ed informatico, sufficientemente disseminata ed accessibile (e quindi dotata di intrinseca flessibilità di utilizzo) per consentire l'integrazione degli strumenti tecnologici individuali (PC) con strumenti più potenti (work station, reti a larga banda) di utilizzo meno continuo, dislocate nelle "piazze telematiche" di quartiere e noleggiabili per il tempo strettamente indispensabile alle necessità del telelavoratore.

La concretizzazione di accordi sindacali per la fuoriuscita di lavoratori dipendenti dalle aziende, potrà essere favorita dalla parallela realizzazione di una efficace rete di "centri di riferimento" e di assistenza hardware, software, servizi dislocati nelle "piazze" e quindi, di facile accesso da parte dei telelavoratori, anche a seguito di convenzioni ed accordi — quadro fra le aziende, i telelavoratori, i gestori dei servizi operanti nelle "piazze".

Le "piazze telematiche" come possibile strumento di salvaguardia delle regole comunitarie di sviluppo del mercato delle telecomunicazioni

La stima delle dimensioni della comunità telematica italiana era — nel 1994 — di 40 mila persone, che possono anche essere divenute 100 mila nel 1995, grazie al fenomeno di INTERNET. Sono valori ancora irrisori.

L'uso delle tecnologie informatiche e telematiche dovrà essere alla portata di milioni di cittadini e, pertanto non soltanto i contenuti, cioè quello che passa nei cavi, ma anche i contenitori ed i cavi stessi, dovranno avere una valenza di accesso universale.

In uno studio dell'OCSE, dedicato a "Le service universal et la restructuration des tarifs dans le telecomunications" (Paris 1991), si afferma, infatti, che "il servizio universale definito come l'accesso ad un servizio di telecomunicazioni, è essenziale per la piena appartenenza alla collettività sociale, e come elemento costituitivo del diritto alla libertà d'espressione e di comunicazione, che quindi, come il servizio sanitario e l'istruzione, deve essere assicurato dal potere centrale con le risorse fiscali".

La politica comunitaria si muove nella medesima direzione, perseguendo l'obiettivo di un servizio di telecomunicazione universale, accessibile a tutti, che consenta di realizzare la coesione economica e sociale, e per rendere questo possibile persegue il complementare obiettivo della promozione di un contesto concorrenziale che conduca ad una forte diversificazione dell'offerta di servizi per tutti i consumatori e permetta a questi ultimi di beneficiare dei ribassi dei costi indotti dalla concorrenza e dal progresso tecnologico.

Questo orientamento della politica comunitaria in materia di telecomunicazioni, sta portando verso l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati dell'UE e la liberalizzazione del settore con l'adozione di diverse direttive che obbligano questi ultimi ad adottare leggi uniformi in tal senso.

Se consideriamo la direttiva relativa alla concorrenza nei servizi di telecomunicazioni (direttiva 90/388 CEE) che impone la soppressione dei diritti esclusivi per tali servizi (salvo alcune eccezioni) ed in particolare la legge italiana (D.Lg. 17/3/1995) con cui è stata introdotta tale normativa, possiamo avere un esempio di quale importanza possono avere dei siti attrezzati come le "Piazze telematiche" per favorire la concorrenza e, si potrebbe aggiungere, per garantirla.

Infatti l'accesso alla rete pubblica per la fornitura dei servizi è stato sì liberalizzato, ma resta comunque subordinato ad autorizzazioni per la tutela delle

esigenze fondamentali rappresentate dalla sicurezza di funzionamento della rete, dal mantenimento della sua integrità, dalla interoperabilità dei servizi di telecomunicazioni e dalla protezione dei dati qualora ricorrano comprovati motivi di interesse pubblico generale di natura non economica.

A queste esigenze fondamentali la "piazza telematica" offre una efficace risposta con l'accentramento dell'accesso alla rete pubblica dei fornitori ed utilizzatori di servizi.

Tale accentramento consente un migliore e costante controllo del rispetto delle esigenze fondamentali di sicurezza e tutela dei cittadini e dello Stato.

Inoltre tutti i fornitori di servizi sono posti sul medesimo piano, prevenendo possibili discriminazioni dovute a possibilità tecnico economiche diverse di realizzare l'accesso alla rete con tutti i requisiti necessari. Tutti i potenziali concorrenti potrebbero entrare facilmente nel mercato dei servizi e si favorirebbe la realizzazione del contesto concorrenziale, presupposto necessario per la creazione di un effettivo mercato comune nel settore delle telecomunicazioni. Ne conseguirebbe "la crescita, sia dei produttori e dei consumatori in qualunque parte della comunità".

Se si integra questo scenario con la componente internazionale della politica comunitaria di liberalizzazione ed armonizzazione impegnata a far prevalere gli stessi principi nei rapporti con gli Stati terzi per "ottenere un'apertura del mercato analoga a quella in atto nella Comunità" possiamo dire che la realizzazione di una rete europea di piazze telematiche non può che accelerare l'avvio dell'era della comunicazione globale. La garanzia di un servizio pubblico di qualità non è comunque data dal solo fatto che questo venga fornito dallo Stato o in regime di concessione esclusiva; allo stesso modo, la gestione di un servizio da parte dei privati non è necessariamente sinonimo di esclusione delle categorie più deboli; in entrambi i casi, sono la qualità delle regole e degli organismi di controllo a garantire in modo più o meno adeguato gli interessi del cittadino/utente.

Una volta accettato che l'ingresso di operatori privati nel mercato delle telecomunicazioni è conciliabile con l'interesse generale, si tratta anche di riconoscere i limiti delle forze spontanee del mercato.

Un mercato stimolato essenzialmente dalla logica del profitto non arriva naturalmente a fornire un servizio universale sul territorio con tariffe omogenee e servizi pubblici di qualità accessibili a tutti. Per avere un vero miglioramento delle telecomunicazioni, almeno dal punto di vista del cittadino, non basta quindi che lo Stato si ritiri. I pubblici poteri continuano ad avere un ruolo importante da svolgere, non più come attori, bensì come regolatori e guardiani delle regole fisse, nonchè come garanti della realizzazione di infrastrutture di accesso al "servizio universale" che assicurino a tutti i cittadini analoghe possibilità di utilizzo, così come è avvenuto nei decenni passati per i servizi di rete di distribuzione elettrica e telefonica. Una rete di piazze telematiche, distribuita equamente sul territorio può contribuire a creare pari opportunità territoriali di accesso.

Il marketing urbano per la città cablata

Una società europea che si orienta a divenire una "società dell'informazione" non può che vedere nelle proprie città — dove vive l'80% della popolazione europea — i nuclei di sviluppo di tale nuovo modello socio-economico, potenzialmente dotato di grandi capacità di decentramento (insite nelle stesse tecnologie telematiche) ma inizialmente obbligato a ricercare gli elementi catalizzatori per l'innesco del processo di cambiamento, all'interno delle strutture urbane dotate di sufficiente intensità di comunicazione, capacità di decisione e di investimento, e quindi di creazione di servizi, nuove imprese, nuovi modelli organizzativi basati sulla creazione di valore aggiunto sulla risorsa "informazione".

Dalle città del terziario, dalle aree territoriali dove si è sviluppato un policentrismo di attività tecnico/scientifiche (distretti industriali, distretti di ricerca, ecc.) si inizierà la trasformazione della città tradizionale nella "città digitale o cablata".

Inevitabilmente, si creeranno delle situazioni di competizione fra sistemi urbani, e le nuove discipline del marketing urbano avranno modo di mostrare la loro efficacia.

Il marketing urbano richiede innanzitutto un approccio culturale "aziendale" da parte dell'amministrazione locale, che dovrà essere capace di "pensare globalmente" ed agire localmente soprattutto in termini di competitività urbana nell'efficienza delle sue infrastrutture di servizi, sia tradizionali (trasporti, ambiente, ecc.) che non tradizionali (reti di comunicazione e "piazze" telematiche).

Al marketing urbano si chiede di promuovere la riqualificazione del tessuto edificato della città e soprattutto le sue nuove opportunità di città "digitale".

L'esigenza di adottare metodologie di marketing urbano riguardo alle città "tradizionali" che dovranno trasformarsi in città-digitali (cioè in città-imprese fondate sull'"informazione" come materia prima) deriva dal fattore tempo. La rapidità della Pubblica Amministrazione nell'assimilazione delle nuove metodologie costituirà elemento strategico per la sfida competitiva tra sistemi urbani.

La pianificazione tradizionale non può reggere il ritmo imposto dai fattori di trasformazione, ma dovrà fare posto ad un programma di trasformazione — negoziato con gli attori ed i promotori del cambiamento — oggetto di monitoraggio continuo, per adattare in corso d'opera la trasformazione urbana alle sopravvenute esigenze e salvaguardarne le positive ricadute sociali.

La stessa strumentazione di pianificazione e governo del territorio, dovrà rapidamente migrare su potenti supporti informatici (Geographic Information System) per consentire effettiva conoscenza, capacità di analisi, simulazione di programmi di intervento, valutazione degli effetti di gravitazione su nuove

infrastrutture e nuove polarità.

Ma cosa si deve intendere per "città digitale": una città "cablata" il cui progetto si riduce ad una capillare fornitura a domicilio (casa per casa, famiglia per famiglia) di una multimedialità domestica, ridotta a semplice amplificazione dell'attuale offerta di servizi monomediali? (TV, telefono, modem per PC).

Una città intesa come semplice mercato del business della multimedialità?

Il business multimediale

Quando si parla di business multimediale legato allo sviluppo della telematica si parla di norma in termini di numero di allacciamenti (in milioni), di percentuale di penetrazione nelle famiglie, di giro di affari prevedibile.

Le odierne previsioni per l'anno 2005 dichiarano una percentuale di penetrazione media — nei cinque principali paesi europei — fra il 30 ed il 50% , con un minimo di 5 milioni di famiglie collegate (Spagna, Italia) ed un massimo di 20 milioni di collegamenti (Germania). Il business — per il tipo di servizi prevedibili per il 2005 — è stimato in circa 1000 dollari/famiglia collegata/anno, per un giro di affari (nei cinque paesi) di circa 50 miliardi di dollari/anno. Ma da queste previsioni (che servono per giustificare le decisioni di investimento sulle reti di comunicazione, e quindi il cash-folw che ne può derivare) emerge solo uno scenario di consumo domestico di servizi multimediali in condizioni immutate di scenario socio-produttivo e di scenario urbano.

Anzi, potrebbe sembrare che il successo del business telematico sia legato al tempo di permanenza dei cittadini in casa: al limite, condizioni di disoccupazione, di asocialità, di volontario isolamento fisico dal proprio quartiere, dalla propria città, sembrerebbero favorire le condizioni di un uso sempre più massiccio dei servizi multimediali domiciliari.

Ma un uso sempre più intenso associato a condizioni di progressivo isolamento socio-culturale, finirebbe per aumentare la potenziale dipendenza dei cittadini multimediali dagli oligopoli dell'informazione che offrirebbero loro rotte predefinite per navigare nel cyberspazio.

All'interazione fra persone, si sostituirebbe (o comunque prevarrebbe) un interazione dell'individuo con strumenti tecnologici forse capaci di metterlo in comunicazione con parti del "villaggio globale", ma a scapito della partecipazione locale, dell'interesse per il proprio quartiere, per il proprio ambiente urbano, per i rapporti sociali con i propri concittadini.

Non è questo lo scenario di "città digitale" che può essere oggetto di un marketing urbano finalizzato a rilanciare economicamente le città, soprattutto se già colpite da situazione di declino industriale, di regressione del terziario o addirittura afflitte da decenni da profonde crisi sociali.

La città digitale non può essere esclusivamente una città di passivi consumatori di multimedialità domestica, ed esige che i suoi Amministratori, che il governo politico della città intervenga sull'utilizzo delle nuove tecnologie per una infrastrutturazione adeguata a sostenere effettivi processi di rilancio economico.

L'associazione italiana delle PIAZZE TELEMATICHE®

Le riflessioni ed i concetti sopra esposti, costituiscono i principali argomenti di sensibilizzazione verso l'ente pubblico, imprese, cittadini, sui quali ha iniziato a operare — dall'inizio del 1994 — l'associazione italiana "Piazze Telematiche", che soci collettivi (Enti Pubblici Territoriali, e imprese di informatica) ed individuali (docenti universitari, professionisti in campo urbanistico ed informatico, dirigenti di società di informatica, telecomunicazioni, costruzioni ecc.).

La proposta relativa al programma ACT-VILL della DG XII U.E., è stata oggetto di un lavoro comune sviluppato dal Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università di Napoli, da Pubblitecnica (Roma) assieme all'Associazione Piazze Telematiche, all'Associazione AM/FM/GIS (Sezione italiana), all'impresa di costruzioni F.lli Dioguardi (Bari).

Lo stimolo generato dal dibattito associativo concernente i concetti che erano alla base del programma ACT-VILL, ha portato nel febbraio del 1995 all'organizzazione della I° Conferenza dell'associazione, svoltasi a Roma, presso la Confindustria.

A settembre 1995, presso lo SMAU della Fiera di Milano, i Comuni di Milano, di Roma, di Bologna hanno partecipato al Convegno sulle Piazze Telematiche, realizzando anche una "metafora espositiva" costituita da tre centri servizi telematici dei suddetti comuni, racchiusi all'interno di una ideale "piazza" costituita da spazi sociali di incontro e di interazione.

Oggi, a più di un anno di distanza dalla preparazione della proposta ACT-VILL, il gruppo di enti e società che ha lavorato a quella proposta, riconosce come i concetti, gli scenari, i problemi evidenziati dall'iniziativa della DgXII — al di là dell'esito della proposta — abbiano comunque consentito di inquadrare in una dimensione europea le intuizioni dei proponenti, riguardo l'esigenza di "piegare" al servizio della città e dei cittadini, gli sviluppi impetuosi della diffusione della telematica e della multimedialità, che oggi tende a "saltare" concettualmente la fase di governo — da parte delle autorità locali — che è invece indispensabile per realizzare una efficace strategia urbana che punti anche sulla telematica come "leva" di sviluppo socio-economico-territoriale.

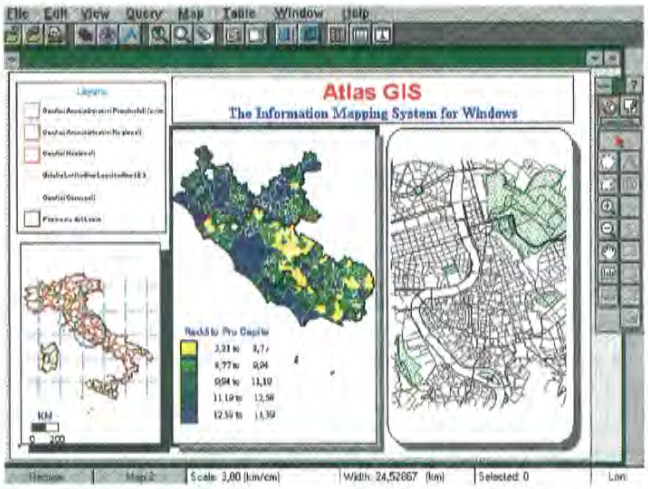
I promotori della proposta del network di piazze telematiche, si augurano che dall'incontro di Berlino di Novembre 1995, organizzato dalla Commissione Europea sui temi dello sviluppo urbano sostenibile e dei possibili strumenti per la rinascita delle città europee, possa scaturire l'occasione per acquisire apporti critici e costruttivi attorno a quest'idea, generare interesse per il suo sviluppo, creare legami e nuove partnership per una comune realizzazione di una rete europea di "piazze telematiche".

Per contatti con il curatore della rubrica Geografia Urbana si può utilizzare anche la posta elettronica su Internet.
e-mail: pf.ricci@queen.shiny.it

Informatica e geografia
a cura di Pier Francesco Ricci

Programmi in prova

Proseguono le prove di programmi destinati alla gestione del territorio. Questa volta è di scena Atlas Gis, un software della fascia entry level con un ottimo rapporto tra prestazioni e prezzo.



NOME: Atlas Gis 3.0 Eurostat per Windows® ;
APPLICAZIONE: software per la gestione di dati georeferenziati;
REQUISITI DI USO: ambiente Windows® 3.11 o superiore;
HARDWARE MINIMO RICHIESTO: personal computer IBM® - compatibile con microprocessore 80486 o Pentium con almeno 8 MB di RAM, almeno 35 MB di hard disk libero e scheda video SVGA con 1 MB di RAM;
SOFTWARE DI BASE: MS-DOS® 5.0 o superiore e Microsoft Windows® 3.11 o superiore;
PRODUTTORE: Strategic Mapping, Inc. 3135 Kifer Road, Santa Clara, CA 95051 - Stati Uniti
DISTRIBUTORE PER L'ITALIA: Consulteco S.n.c. via Fracassini, 13 00196 Roma Tel. 06/3612851, Fax 06/3216469.

Il software prodotto dalla Strategic Mapping, Inc. è l'ulteriore dimostrazione che per accedere ad applicazioni Gis non occorrono grandi investimenti ed è la conferma della tendenza low-cost dei produttori di software Gis.

Atlas Gis 3.0 è uno dei software più diffusi a livello mondiale ed in grado di rappresentare, modificare ed analizzare informazioni prese da un qualsiasi database o foglio elettronico su una carta geografica, e quindi migliorando la comprensione dei dati e organizzando, tramite analisi territoriali, la allocazione dei dati in un contesto geografico. Con l'immediatezza della grafica, aiuta a rappresentare dati statistici e tabelle in modo significativo e di comprensione immediata, divenendo un utile supporto alla decisione o alla presentazione.

Unisce un sistema di gestione di database con strumenti di presentazione, disegno, editing di carte geografiche e generazione di report compatibili con tutto il mondo Windows.

La semplicità d'utilizzo

L'utilizzo di una interfaccia User-Friendly consente all'utente di Atlas GIS un accesso diretto alle informazioni mediante un semplice punta e clicca sulle icone, rendendo di fatto più immediato l'uso con una drastica riduzione dei tempi di apprendimento del software, consentendo in breve una prima corretta navigazione, il tutto senza dimenticare i ben fatti manuali, che purtroppo sono in lingua inglese come anche il software.

Un sistema di configurazione di pagina definito Wysiwym, ovvero "what you see is what you map", mostra i progetti creati direttamente sul supporto di output, quindi viene stampato o plottato ciò che è rappresentato sullo schermo. Inoltre sono a disposizione diversi fogli di stile già preparati che aiutano a creare rapidamente layout di pagina; legende, titoli, barre di scala e altri elementi vengono gestiti con semplicità. Medesima cosa avviene con la gestione degli strati geografici, dove è possibile modificare colori, simboli, dimensioni, stili, etichette, tematismi e visibilità degli oggetti geografici. È possibile lavorare con quattro mappe differenti sulla stessa pagina. Si possono usare simboli bitmap personalizzati, importabili e modificabili direttamente all'interno del programma, e modificare, muovere, ruotare o nascondere le etichette geografiche per creare una mappa personalizzata. Con l'application linking si possono attaccare alla pagina di Atlas Gis immagini, suoni e sequenze animate e quindi realizzare una presentazione multimediale decisamente efficace.

Analisi dei dati e funzioni geografiche

Address Matching — l'associazione per indirizzo permette di associare direttamente i dati alle strade cittadine di una mappa numerica. Questa funzione è interessante per chiunque svolga funzioni di mailing, distribuzione, o qualsiasi altro utilizzo dove sia necessario incrociare dati, indirizzi e cartografia.

Analisi geografica — Atlas Gis include strumenti per combinare diversi oggetti geografici, aggregare o disaggregare dati e assegnare dati per relazioni geometriche (inside, near, touching, etc.). Si possono creare anche buffers di

qualsiasi entità e forma (circolare, anulare a banda, etc.) sia per punti che per linee.

Importazione da database — un sistema di collegamento permette di associare database multipli alle carte geografiche. ATLAS GIS importa direttamente da ogni database o foglio elettronico proveniente da Lotus 1-2-3, Microsoft Excel, dBase-compatibile o semplici tabelle ASCII separate da virgole o tabulazioni. Il collegamento con SQL avviene all'interno del software con un modulo che permette l'accesso e la modifica a qualsiasi database SQL esterno.

Personalizzazione e Linguaggi di Programmazione — due moduli opzionali di ATLAS GIS basati sui linguaggi di programmazione più diffusi e più utilizzati come il Microsoft Visual Basic e Visual C (Borland, Microsoft, SDK), permettono di creare ed integrare e adattare ATLAS GIS alle più svariate necessità. Atlas Script/VB e Atlas Script/C permettono di ricreare integralmente l'interfaccia di ATLAS GIS, aggiungere o togliere comandi, creare nuove funzioni o rendere dinamico il prodotto con maschere o interfaccie personalizzate. Inoltre si possono facilmente creare degli scripts importabili direttamente all'interno del pacchetto base e pienamente compatibili.

Il pacchetto software oggetto della prova è stato realizzato appositamente per il mercato europeo, e contiene una ricca raccolta di mappe e informazioni geografiche, economiche, sociali, e statistiche relative ai paesi dell'Unione Europea, tra cui:

- a livello mondiale, i confini di tutti gli Stati con le relative capitali, più le 1500 città più importanti e le carte dettagliate degli Stati Uniti e Canada;
- a livello europeo, i confini nazionali, regionali e provinciali degli Stati della U.E., le più importanti città e tutti i fiumi di ciascuna nazione.

Inoltre vi sono svariati MB di dati statistici rilevati dall'Istituto di Statistica della U.E. (Eurostat) relativi agli ultimi censimenti di ciascuna nazione.

Atlas Import/Export 2.5

È una utility di conversione che permette l'interpretazione degli otto principali formati di file geografici e la loro conversione nel formato ATLAS GIS. Inoltre converte simultaneamente i dati geografici e gli attributi esterni così da non perdere informazioni o eseguire editing manuale. Il software può allo stesso modo esportare dal formato proprietario di ATLAS GIS in formato ASCII, TIGER, DXF, e ARC/INFO. È possibile specificare il tipo di conversione che si vuole dalla linea di comando, oppure si può creare un file batch per importare/esportare diversi file. I formati file supportati in importazione sono: ARC/INFO export file, AutoCAD DXF, Census Bureau GBF/DIME, Census Bureau TIGER, testo delimitato da virgole o tabulazioni, Etak MapBase, USGS Digital Line Graph (DLG), MapInfo MMI, MBI, MIF/MID. I formati file supportati in esportazione sono: ARC/INFO export file, AutoCAD DXF, Atlas ASCII, Census Bureau TIGER.

Atlas Script/C 3.0

Questo software consente all'utente professionale ed esperto di integrare le funzionalità e caratteristiche di ATLAS GIS per Windows in nuove applicazioni Windows. MDI. Sviluppato per essere completamente compatibile con i linguaggi C e C + +, Atlas Script/C rende possibile aggiungere sofisticate capacità di cartografia alle applicazioni, ed inoltre permette ai programmatori in C, anche con poca esperienza e abilità, di personalizzare completamente ATLAS GIS rispondendo così a particolari esigenze ed aggiungendo nuove potenzialità e comandi al programma base.

Atlas Script/C aggiunge 108 nuovi comandi per accedere alle funzioni e caratteristiche di ATLAS GIS per Windows, come finestre di dialogo, menù, e coperture geografiche, ed in particolare consente di:

- creare propri menù, finestre di dialogo, e barre di pulsanti;
- gestire e rappresentare le query e le informazioni da esse dedotte;
- automatizzare serie di calcoli e selezioni relative all'analisi territoriale;
- automatizzare la creazione di presentazioni e la rappresentazione di progetti; controllare le preferenze e le impostazioni del programma in ambiente Windows;
- creare scripts richiamabili direttamente dal software o indipendentemente da esso.

Atlas Script/VB 3.0

Questo software consente all'utente professionale ed esperto di integrare le funzionalità e caratteristiche di ATLAS GIS per Windows in nuove applicazioni Win. MDI. Sviluppato per essere completamente compatibile con il Microsoft Visual Basic® .

Atlas Script/VB, come il precedente, aggiunge 108 nuovi comandi per accedere alle funzioni e caratteristiche di ATLAS GIS per Windows, come finestre di dialogo, menù, e coperture geografiche.

ATLAS GIS Runtime

File e librerie necessarie per eseguire le proprie applicazioni create con i linguaggi applicativi Atlas in Cr e Visual Basicr. Strumento utile per chi deve diffondere a terze parti le proprie applicazioni create con programmi della serie Atlas.

Atlas Cartografia

La cartografia è il necessario ed indispensabile complemento ad un GIS. Atlas mette a disposizione extra pacchetto la cartografia italiana a livello nazionale alla scala 1:100.000 e quella regionale e provinciale alla scala 1:25.000, con i confini amm., la rete stradale e i paesaggi fisiografici-culturali. Inoltre è disponibile la cartografia dei principali capoluoghi di provincia italiani, con la rete stradale cittadina e i numeri civici.

In conclusione ATLAS GIS si merita un posto d'onore nella fascia entry level GIS in quanto riesce ad abbinare semplicità d'uso, capacità di analisi e un prezzo veramente competitivo. È in definitiva un buon prodotto a cui è possibile avvicinarsi con una buona gradualità, questo grazie anche alla espandibilità della linea GIS Atlas.

Pier Francesco Ricci

Windows, Lotus 1-2-3, Microsoft Excel, Visual Basic, Visua C (Borland, Microsoft, SDK), TIGER, DXF, ARC/INFO, AutoCAD DXF, Census Bureau GBF/DIME, Census Bureau, Etak MapBase, ESGS Digital Line Graph (DLG), MapInfo, ARC/INFO export file, AutoCAD, Sono marchi registrati.

paesaggio urbano

dossier di cultura e progetto della città

INDICE GENERALE

1989-1995

A sei anni dalla pubblicazione del primo numero e a quattro dal rinnovamento redazionale e grafico della nuova serie, Maggioli Editore propone questo utile strumento di lettura e consultazione della rivista Paesaggio Urbano.

L' Indice Tematico e degli Autori vuole essere un momento di sintesi del lavoro svolto in questi anni e allo stesso tempo vuole porsi come punto di partenza verso nuove esplorazioni sull'ambiente e il paesaggio costruito.

L'Indice Generale offre un panorama completo delle tematiche affrontate e attraverso una suddivisione analitica in categorie fondamentali consente di individuare i numerosi aspetti che compongono la materia.

L'indice contiene una rassegna completa

dei numeri pubblicati dal 1989 al 1995, ciascuno dei quali illustrati da una presentazione del contenuto monografico e dalla struttura dell'indice del numero.

Un indice "ragionato"

composto da 7 campi chiave, che rendono questo prodotto un efficace strumento per la ricerca bibliografica e l'impostazione dell'analisi progettuale.

- **Autori**
- **Argomenti**
  architettura / urbanistica e progettazione urbana / paesaggio / arte e beni culturali / sociologia urbana
- **Sezioni Tematiche**
  accessibilità / ambiente / anziani e ambiente costruito / arredo / bioarchitettura / biotecnica / colore / commercio / costruzione della città / materiali / multimedialità / percorsi / recupero / restauro del moderno / situazioni / tecnologia / tecnologie per la scena urbana / territorio / verde
- **Luoghi** *per nazioni e regioni italiane*
- **Progetti per Tipologia**
  architettura / progettazione urbanistica e territoriale / progettazione urbana e rinnovo urbano / pianificazione delle infrastrutture di trasporto e viabilità ambiente paesaggio e verde urbano / ingegneria e strutture
- **Progetti per Luoghi** *per nazioni e regioni italiane*
- **Recensioni** *per autori*

Desidero acquistare l'Indice Generale 1989-1995 della rivista Paesaggio Urbano al prezzo di L. 15.000

Pagamento contrassegno a ricevimento dell'ordine più contributo per spese di spedizione di L. 5.000

NOME E COGNOME

PROFESSIONE

INDIRIZZO

C.A.P.

CITTÀ *PV*

TEL.

FIRMA

CODICE CLIENTE

Per ordinare *l'Indice Generale:* **per posta** *ritagliare la cedola e spedire in busta a Maggioli Editore Divisione Periodici • Casella postale 290 • 47037 Rimini*
per fax *servizio automatico in funzione 24 ore 0541 / 62 44 57*
per informazioni *Divisione Periodici 0541 / 62 86 66*

Numero Verde 167-846061

MAGGIOLI EDITORE

Periodici
MAGGIOLI

PROGRAMMA ABBONAMENTI '96

Novità elettronica '96

COME AGIRE

Il floppy-disk con la raccolta annuale di sentenze, istruzioni ministeriali e risposte a quesiti di interesse generale. E' disponibile per le aree organizzative/gestionali, edilizia/urbanistica e Polizia Municipale. Il 'Come agire' ha un prezzo di L. 80.000. Sottoscrivendo e pagando (entro le date indicate) l'abbonamento alla rivista potrà riceverlo al prezzo **scontato** *di L. 60.000.*

Cerca & Trovi
indici '93-'94

Gli indici 1993/1994 su floppy disk, per ritrovare subito gli argomenti degli articoli trattati, autori e rubriche, riferimenti normativi e giurisprudenziali. Per tutte le riviste contrassegnate è disponibile il "Cerca & Trovi" al prezzo di L 30.000.

Se... rinnova l'abbonamento entro il 31.1.'96

Riceverà in omaggio il portacalendario, classico da tavolo, completo di blocco giornaliero per l'anno 1996

Se...sottoscrive un nuovo abbonamento entro il 31.3.'96

Riceverà in omaggio una pratica "borsa 24 ore" in tela nera impermeabile, con interno colorato, a più scomparti

Se...rinnova o sottoscrive l'abbonamento acquistando anche un'Agenda professionale Maggioli

Riceverà in omaggio, oltre alla "borsa 24 ore" o al portacalendario, anche una calcolatrice tascabile, ultrapiatta, con memoria di 20 numeri telefonici, data, orologio e chiave di accesso



MAGGIOLI EDITORE

Periodici MAGGIOLI

PROGRAMMA ABBONAMENTI '96

Sapere di



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

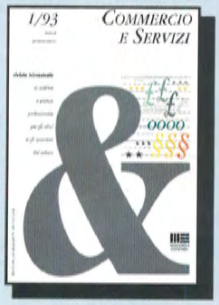
Da oltre 30 anni al servizio dell'Amministrazione locale



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

Il consulente finanziario e tributario per l'Amministrazione locale



COME AGIRE

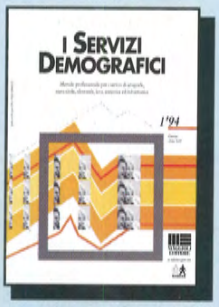
Cerca & Trovi indici '93-'94

Per facilitare l'applicazione delle normative sul commercio

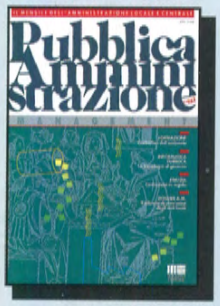


Cerca & Trovi indici '93-'94

L'autorevole raccolta di consulenze e perizie



Lo strumento tecnico-giuridico per gli operatori del settore



Gestire la Pubblica Amministrazione



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

L'aggiornamento professionale per i vigili urbani



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

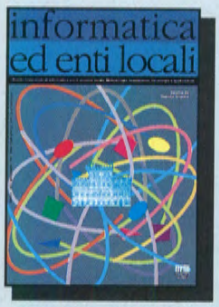
Tutto sulle pubbliche forniture



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

Enti locali: ruoli e funzioni del personale



La cultura informatica per lo sviluppo organizzativo dell'Ente locale



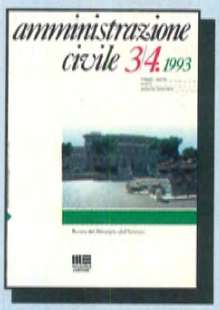
COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

La dottrina e la giurisprudenza nell'attività della polizia municipale



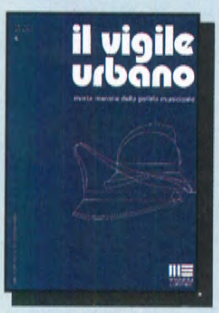
Il periodico di categoria per gli operatori tecnici



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

La voce ufficiale del Ministero dell'Interno in materia di autonomie locali



COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

Polizia municipale: come, quando e perché

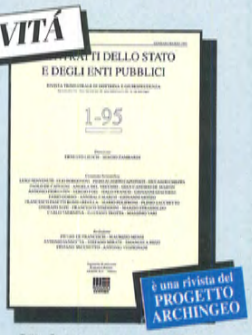


COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94

Dal professionista all'Amministratore pubblico, l'edilizia e l'urbanistica al primo posto

NOVITÁ

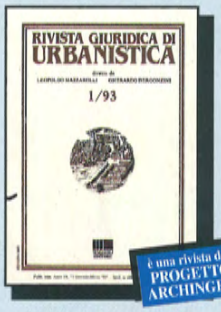


L'informazione completa degli Istituti giuridici

più per lavorare meglio

COME AGIRE

Cerca & Trovi indici '93-'94



Le leggi commentate dagli esperti del settore

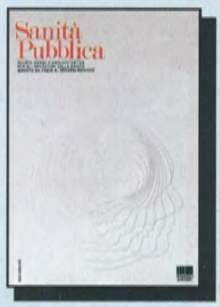
NOVITÁ



Il periodico per amministratori, proprietari e tecnici



Organo ufficiale dell'Ordine degli Architetti della Regione Emilia Romagna



La gestione manageriale della sanità



Per formulare preventivi edili in tutto il territorio nazionale



Dentro la "questione ambiente"

NOVITÁ



Solidarietà e imprenditorialità: nell'interesse di tutti

Cerca & Trovi indici '93-'94



Il ruolo delle autonomie locali nel cambiamento istituzionale

NOVITÁ



Il software per intervenire su progetti già realizzati



L'ingegneria delle acque

NOVITÁ



Tutto sull'Istituto Pubblico di Assistenza e Beneficienza



Il migliore contributo di una categoria professionale



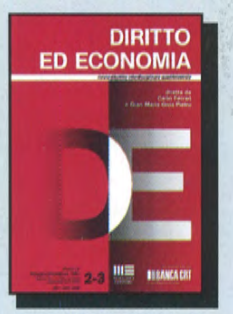
La risposta tecnica alla crescente domanda di qualità del progetto



La ricerca scientifica in tema di ambiente



Scuola: didattica, organizzazione e legislazione



Fenomeni economici e disciplina normativa su temi di elevato valore sociale

Agende MAGGIOLI

Ogni Agenda risponde alla necessità informativa di pianificazione e organizzazione delle singole funzioni dell'Ente locale e delle professioni collegate, attraverso spazi strutturati per le specifiche esigenze tecniche.



Agenda del Tecnico

L'Agenda è aggiornata con le recenti disposizioni legislative in materia di appalti. All'interno sono contenuti: il testo coordinato della legge quadro sui lavori pubblici n. 109/94 con la legge di conversione del D.L. 101/95 e il D. Lgs. 17 marzo 1995, n. 157 relativo all'attuazione della dir. 92/50/CEE in tema di appalti pubblici di servizi; il D. Lgs. 17 marzo 1995, n. 158 inerente l'attuazione delle dir. 90/531/CEE e 93/98/CEE relative alla procedura di appalti nei settori esclusi; le dir. CEE in materia di rifiuti. E' riportata, inoltre, una ricca rassegna di giurisprudenza in tema di urbanistica ed edilizia, appalti e contratti, opere pubbliche, p.r.g., ambiente.

formato 175 x 240 mm



Agenda della Polizia Municipale

L'Agenda è un utile strumento operativo per gli addetti ai Corpi di Polizia Municipale. Sono elencate le norme che regolano l'intera attività e le tabelle tecniche (limiti, velocità, pesi specifici, alfabeto fonetico, coefficienti d'attrito, denominazioni toponomastiche stradali). L'Agenda è aggiornata con la più recente legislazione e riporta le ricorrenti violazioni e sanzioni, secondo l'interpretazione del nuovo codice della strada. Contiene la giurisprudenza e la consulenza in tema di circolazione stradale, autotrasporto, ambiente, codice penale e procedura penale, edilizia ed urbanistica, attività economiche e polizia amministrativa, pubblico impiego, atti amministrativi.

formato 175 x 240 mm



Agenda del Ragioniere del Comune

Le norme per la gestione contabile e del personale si integrano in questa unica pubblicazione. La interconnessione normativa è ancora più evidente nei rapporti che i gestori elettivi e burocratici della contabilità e del personale instaurano con gli Enti previdenziali ed assistenziali e con gli organi dell'Amministrazione finanziaria dello Stato. L'Agenda contiene, fra gli innumerevoli aggiornamenti, il nuovo contratto dei dipendenti degli Enti locali, l'intera normativa in tema di procedimenti di assunzione (d.P.R. 487/94) e le disposizioni sull'orario di lavoro.

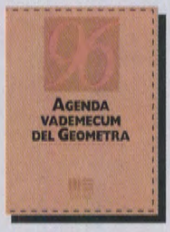
formato 175 x 240 mm



Agenda dei Servizi Demografici

L'Agenda costituisce uno strumento indispensabile per gli operatori del settore di stato civile, dell'anagrafe, dell'elettorale e della leva, in quanto contiene le fondamentali disposizioni legislative aggiornate. L'Agenda contiene: le circolari ministeriali in tema di documentazione amministrativa e documenti d'identità; la legge 23 febbraio 1995, n. 43 con le nuove norme per l'elezione dei Consigli delle Regioni a statuto ordinario; la legge 17 febbraio 1995, n. 173 recante le indicazioni sulle schede di votazione della denominazione dei referendum popolari.

formato 175 x 240 mm



Agenda vademecum del Geometra

Studiata per il professionista tecnico, l'Agenda si presenta come un funzionale ed elegante strumento operativo. L'Agenda raccoglie una selezione ragionata di notizie utili, l'elenco di tutti gli organi nazionali e provinciali dei geometri e un fac-simile parcelle per le prestazioni professionali maggiormente ricorrenti. L'Agenda contiene, inoltre, un floppy-disk con la raccolta di materiali di uso professionale direttamente tratti dalla rivista 'Il giornale elettronico dell'edilizia', edita dalla Maggioli Editore.

formato 215 x 280 mm

MAGGIOLI EDITORE



Caratteristiche comuni

- *Diario settimanale su due pagine adiacenti per avere a colpo d'occhio tutti gli impegni della settimana*
- *Memorandum per telefonate, corrispondenza e varie*
- *Rilegatura con segnalibro*
- *Rubrica telefonica separabile per consentire un uso indipendente dall'agenda annuale*

Vere guide all'attività quotidiana, sempre aggiornate.

Bologna 22-25 febbraio

Europolis '96

Normativa e certificazione per l'arredo urbano

Il Gruppo Arredo Urbano offre un punto di riferimento per Progettisti e Pubblica Amministrazione

Arredo urbano: come scegliere?

Per assolvere con competenza alla propria funzione, i Progettisti chiamati a definire immagine e contenuti degli spazi pubblici devono procedere ad una corretta sistemazione urbanistica degli elementi d'arredo, ed operare una scelta tra la produzione disponibile che tenga conto della qualità dell'offerta.

Quali criteri adottare nella scelta?

Sono principalmente due le istanze alle quali devono rispondere gli elementi destinati all'arredo urbano. Sicuramente una prima, importante funzione è racchiusa nel concetto stesso di arredo: il risultato di un intervento nel tessuto urbano deve essere accattivante, piacevole, deve migliorare l'immagine della via, della piazza, del giardino pubblico, armonizzando gli inserimenti ed esaltando i particolari che possono qualificare una città.
Un ulteriore requisito di rilevanza primaria è la funzionalità dell'elemento, che deve fornire prestazioni soddisfacenti in termini di qualità e sicurezza.

Dalla normativa alla certificazione

Diventa dunque necessario e urgente stabilire quale qualità e quale sicurezza devono garantire i prodotti destinati ad arredare le aree pubbliche.
Per offrire un aiuto concreto a chi deve operare responsabilmente scelte cariche di valenze pubbliche, il Gruppo Arredo Urbano di Assarredo sta lavorando con la collaborazione delle imprese associate alla realizzazione di una Normativa che consenta una valutazione oggettiva del grado di sicurezza ed efficienza degli elementi destinati all'arredo, determinando uno standard per la certificazione della qualità della produzione.
L'attività di ricerca, condotta con il supporto dei Centri di Ricerca CR&S di Lissone e Catas di Udine, porterà all'ottenimento di specifiche tecniche e metodi di prova per ogni tipologia di prodotto. Le specifiche saranno utilizzate in seguito con l'intervento diretto dell'Uni per la stesura dell'appropriata normativa.
Una volta definiti gli standard prestazionali, le Aziende potranno sottoporre alle prove previste i loro prodotti, che potranno ottenere una certificazione attestante la rispondenza alla normativa.
Sarà dunque il marchio di conformità a guidare le scelte verso prodotti di qualità, affidabili e sicuri.

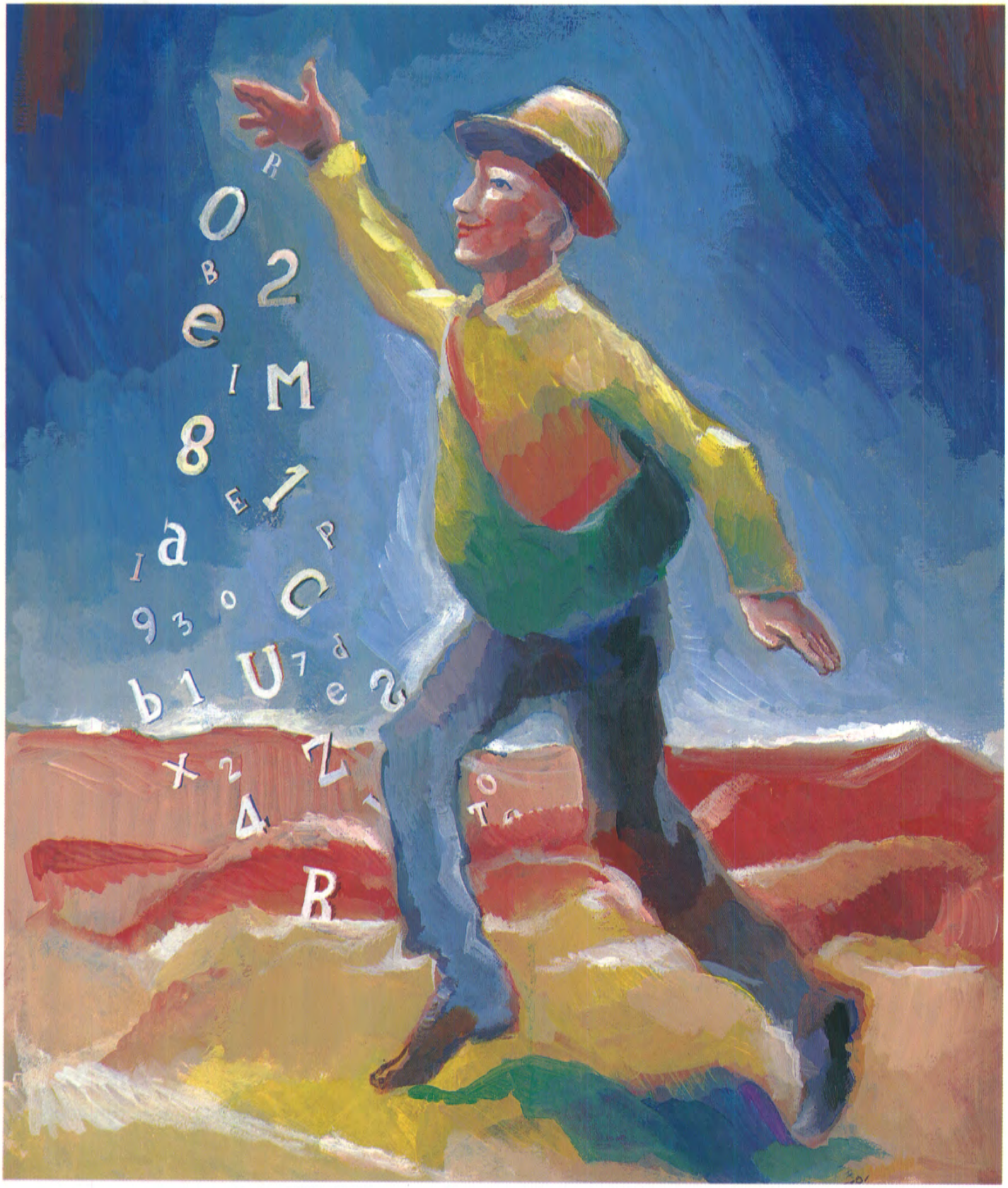
Europolis

La principale rassegna di soluzioni e tecnologie dedicate alla città, in programma a Bologna dal 22 al 25 febbraio 1996, dedicherà ampio spazio al tema della normativa. In occasione di Europolis, infatti, verrà presentata l'edizione aggiornata del volume "Standard prestazionali dell'Arredo Urbano", curata dal Gruppo Arredo Urbano, mentre le imprese associate allestiranno una mostra dei primi prodotti che avranno ottenuto il marchio di conformità.

Informazioni:

Segreteria Gruppo Arredo Urbano
presso Assarredo • Federlegno
Viale Sarca 183, 20126 Milano
Tel. 02/66145422-426
Fax 02/66145491

La comunicazione crescerà ancora. Con Stet.



Stet comunica, e fa comunicare gli altri: in tutto il mondo, in tutti i settori. Perché la società dell'informazione possa crescere, fiorire, e dare i suoi frutti.

STET

TELECOMUNICAZIONI IN ITALIA E NEL MONDO

E' un impegno che ha al centro l'uomo e la sua evoluzione. E' il compito del Gruppo Stet. Il raccolto sarà generoso: si può leggere già ora, nei semi di un grande progetto.