LA FRECCIA DEL TEMPO

Ricerche e progetti
di architettura delle infrastrutture

a cura di Cassandra Cozza e Ilaria Valente



ALWAYS LEARNING

PEARSON

POLITECNICO DI MILANO

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E STUDI URBANI

IUAV Università Iuav di Venezia

LA TRIENNALE DI MILANO

Tutti i diritti riservati
© 2014 Pearson Italia, Milano-Torino

Per i passi antologici, per le citazioni, per le riproduzioni grafiche, cartografiche e fotografiche appartenenti alla proprietà di terzi, inseriti in quest'opera, l'editore è a disposizione degli aventi diritto non potuti reperire nonché per eventuali non volute omissioni e/o errori di attribuzione nei riferimenti.

È vietata la riproduzione, anche parziale o ad uso interno didattico, con qualsiasi mezzo, non autorizzata.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.
Le riproduzioni effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana 108, 20122 Milano, e-mail autorizzazioni@clearedi.org e sito web www.clearedi.org

Grafica di copertina: Heartfelt.it, Milano

Immagine di copertina: Saul Steinberg, *Bridge #132*, 1953
Ink on paper, 58.4 x 73.7 cm
Private collection
© The Saul Steinberg Foundation/Artists Right Society (ARS), New York

Realizzazione versione digitale: Adriana Paolini - Marco Pavesi (epubgarage@gmail.com)

Realizzazione editoriale: Roberto Barbieri, Gottardo Marcoli e Alessandro Mazza

1ª edizione: dicembre 2014

DIETRO, IL PAESAGGIO
Alla scoperta delle terre di Andrea Zanzotto

TESTO

"Una strada più veloce incrementa la crescita economica" – quest'asserzione, basata sull'assunto che si ritiene erroneamente condiviso che la velocità sia una necessità imprescindibile, è alla base delle scelte di qualsiasi progetto di strada ad alto scorrimento. Tuttavia, per molto tempo, simili progetti sono stati oggetto di accesa discussione, considerato il valore delle trasformazioni territoriali cui sono connessi, sia in senso fisico e materiale sia per quanto attiene all'esperienza dei paesaggi.
In verità, al di là del loro concreto tracciato, le nuove strade trasformano sia il territorio (la struttura fisica e le dinamiche sociali di un'area) sia il paesaggio (il modo in cui l'area è percepita). Nei dibattiti richiamati, quest'ultima categoria appare di sempre maggiore importanza, poiché tocca il tema delle identità locali, riconosciuto come tema-chiave nel preambolo della Convenzione Europea del Paesaggio.
Perciò il tema delle relazioni fra infrastrutture e paesaggio – e il fatto di considerare il paesaggio come una infrastruttura - è il cuore delle questioni affrontate dai paesaggi europei in mutamento e di quanto essi possano essere espressione delle comunità che lo vivono.

LA QUESTIONE
I problemi sollevati dalle due progettate arterie di traffico della Pedemontana Veneta e del Passante Alpe Adria (A27) costituiscono lo sfondo del workshop progettuale (intitolato"A Destinazione") organizzato nella primavera 2012 dalla Fondazione Francesco Fabbri nell'ambito del Festival Città-Impresa, che è all'origine del lavoro qui presentato. Il workshop ha offerto l'occasione per studenti e ricercatori per affrontare alcuni problemi proposti da operatori e amministratori locali e per tradurli in termini di analisi e progetti di paesaggio.
La questione posta al gruppo IUAV (guidato da Renato Bocchi, Luigi Latini e Catherine Szanto) fu formulata dai sindaci di Valdobbiadene e di S.Pietro di Feletto e consisteva nel trovare i modi con cui le nuove arterie stradali potessero consentire un migliore accesso ai loro territori, ma soprattutto fornissero l'occasione di ottenerne un più preciso riconoscimento di identità.
Immaginare "porte" di accesso alla regione dei Colli del Piave significa collegare la fruizione capillare delle colline e delle loro risorse storico-paesaggistiche e turistico-produttive con una chiara accessibilità dalle grandi arterie di comunicazione. Oltre a proporre strategie di marketing, che per esempio permettano di marcare con un chiaro "brand" il territorio dei colli, o di creare itinerari a tema (percorsi ciclo-turistici, eno-gastronomici, storico-testimoniali, …), si è cercato di rintracciare un'identità territoriale (e dunque di paesaggio) attraverso la manipolazione dei canali fisici di accesso al territorio, ovvero si è voluta rafforzare l'identità

locale con la trasformazione delle relazioni fra l'infrastruttura stradale esistente e il paesaggio che essa attraversa o al quale essa immette..

LA LINEA E IL RETICOLO

Il territorio attraversato dalla strada è caratterizzato da una fisionomia chiara, leggibile come sequenza di paesaggi che dalla pianura che fiancheggia il Piave si avvicina a un profilo ondulato che legge la tripla fila di alture tondeggianti, tappezzate dai vigneti, delle Prealpi trevigiane, il più alto fondale finale della catena alpina. Con piccole graduali variazioni quest'immagine-sequenza si ripete lungo tutto il percorso della valle del Piave; Il diagramma che interpreta le geometrie territoriali dei Colli della Sinistra Piave può descriversi come il connettersi di una linea lungo il fiume (sostanzialmente la S.P. della Sinistra Piave) con un reticolo storico di tracciati stradali minori che attraversa nelle due direzioni il territorio dei colli.
La linea e il reticolo mostrano due approcci differenti al territorio: mentre le strade minori storicamente collegano le città e i villaggi alla pianura, la SP34 (Sinistra Piave) tende ad attraversare il territorio nel modo più diritto e veloce, appiattendo le variazioni geografiche, che vengono assunte come ostacoli al suo scorrimento.
Pur negando la rete esistente di strade interne, che viene tagliata secondo strane angolazioni, con scarsa attenzione alle caratteristiche naturali (quali i fiumi affluenti del Piave, le vaste aree naturalistiche umide dei "palù", e più vaste formazioni collinari isolate come il Collalto), la strada di Sinistra Piave nondimeno non ha saputo diventare l'asse portante del territorio. Costruita come una circonvallazione dei piccoli centri collinari, costituendo di fatto un'entrata sul retro, ambisce a diventare un'entrata principale ma non ne ha le caratteristiche fisiche necessarie. Costretta a districarsi nella consueta corona di zone industriali cresciute ai suoi lati, ha creato un paesaggio che si percepisce come uno sfondo distante e inaccessibile di colli e montagne. I pochi accessi esistenti sembrano solo delle entrate di servizio fra gli sheds.

LA MUSICA RITMICA DELLA STRADA DEL PIAVE

Tuttavia, il paesaggio, disegnato dallo sfondo (scena) delle montagne e dallo schermo degli sheds industriali lungo la strada, appare qui e là, negli squarci della cortina edilizia o là dove i campi agricoli si sono salvati dallo sviluppo edilizio lungo-strada. Questo paesaggio possiede una sua propria scansione visiva e ritmica, create dalla sovrapposizione di layers volumetrici (villaggi compatti, zone industriali, macchie di alberi) a distanze variabili dalla strada, dalla successione di landmark (campanili e torri industriali), ciascuno dotato di propri valori culturali. Attraverso il loro gioco visivo, attraverso le distanze variate in cui si dispongono, essi offrono al paesaggio un senso continuamente mutevole di profondità, trasformando la piatta scena di sfondo in un paesaggio spazialmente dinamico e offrendo al visitatore una percezione di uno spazio potenzialmente accessibile.
Il costruttore di strade deve allora definire gli appropriati ritmi visuali nella percezione delle distanze laterali, per volgere la ricezione passiva di uno sfondo distante in un desiderio di entrare e scoprire lo spazio. Giocando con quello che è già sul posto e che si intromette fra lo sfondo delle montagne e il primo piano lungo-strada, si può accentuare il senso di una potenziale accessibilità, ovvero dar luogo a un desiderio spaziale e forse quindi ad un verso "senso del luogo".

Creare delle porte visuali e fisiche, ove il ritmo inviti ad entrare…. Le porte, ovvero le pause che scandiscono la natura di itinerario, non appartengono a un disegno gerarchico di distribuzione di flussi indirizzati alla collina, bensì all'esigenza di dare un nome a una strada e al suo paesaggio di riferimento.

LE "PORTE" E IL PAESAGGIO DELLA STRADA

Le "porte" principali individuate sono: quella nord-ovest di Fener verso Valdobbiadene; quella sud-ovest del nuovo ponte sul Piave, in faccia al Montello, verso Moriago; quella sud-est di Crevada, presso Conegliano. Tutte si collegano alle grandi arterie di comunicazione interregionali esistenti (autostrada Venezia-Belluno, statale feltrina) o future (Pedemontana veneta) e si raccordano con il tracciato perimetrale portante "pedecollinare" della Sinistra Piave, da Valdobbiadene a Conegliano.

Tali porte vanno segnate incisivamente con "marker" architettonico-funzionali capaci di segnalare tali accessi e di costituire luoghi di informazione, orientamento, accoglienza e smistamento dei visitatori, nonché luoghi di commercializzazione dei prodotti eno-gastronomici del territorio e del Prosecco in particolare. La loro presenza su "quella" strada anticipa un tema preciso, quello della collina e del suo paesaggio, che a distanza appare nella sua interezza.

Questi nuovi episodi-porta possono essere disegnati alternativamente in termini architettonici, in termini paesaggistici, o ancor meglio lavorando su una ibridazione dei due strumenti. Sono "stanze" all'aperto, costruite o no, che invitino il visitatore a fermarsi e a cogliere una prima visione riassuntiva del territorio da esplorare.

L'ipotesi cerca dunque di connotare questi specifici luoghi secondo alcuni principi-base comuni che possano essere declinati diversamente secondo i differenti strumenti di progetto (dalla piantagione di alberi, al movimento di terra all'architettura vera e propria), ma conservino una capacità di comunicazione unitaria e una risposta in qualche modo sintetica all'interpretazione dei luoghi.

KEYWORDS: *paesaggio, infrastruttura, percezione in movimento, gateway.*

Nome Cognome

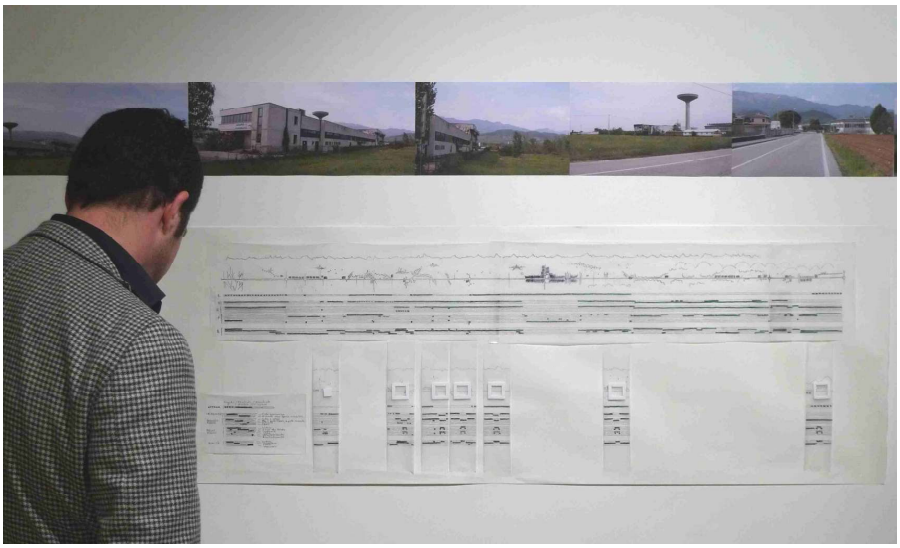
Renato Bocchi, Luigi Latini, Catherine Szanto
Dipartimento di Culture del Progetto
Università Iuav di Venezia
Indirizzo Dorsoduro 2196 – 30123 Venezia
Telefono 041 2571926
Mail bocchi@iuav.it, latini@iuav.it, cszanto@iuav.it

Immagini con didascalia

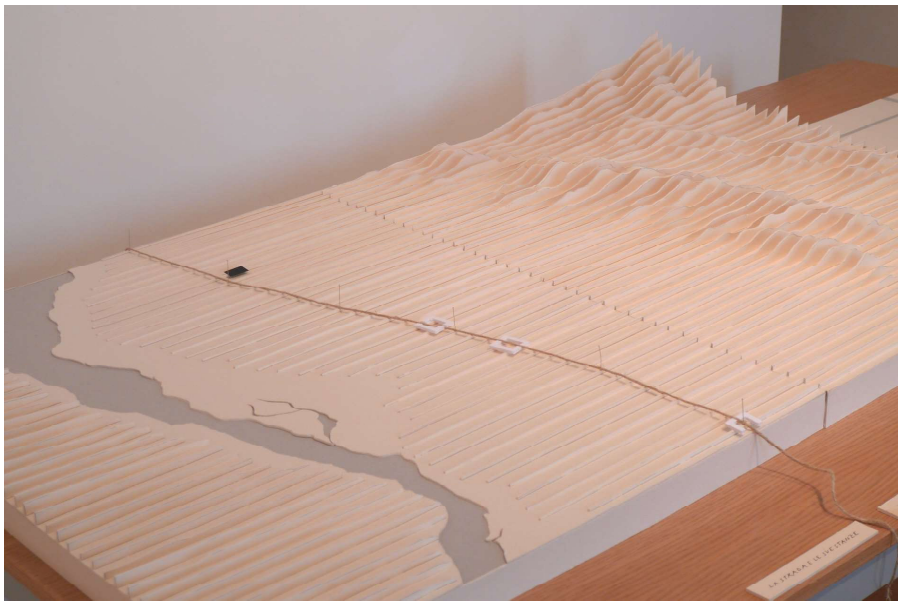
IMMAGINE



1. *Vista del'Alta MarceTrevigiano dalla strada*



2. *La musica ritmica della strada (disegno: Catherine Szanto)*



3.. Strada – porte - paesaggio (plastico: Elena Antonielli e Nicolà Sutto)

Bibliografia

APPLEYARD (Donald), LYNCH (Kevin), MYER (John R.), *The View from the Road*, Cambridge MA, The MIT Press, 1964.

BOCCHI (Renato), *Progettare lo spazio e il moviento. Scritti scelti di arte, architettura e paesaggio*, Roma, Gangemi, 2009.

CARAVAGGI (Lucina), MENICHINI (Susanna), PAVIA (Rosario), *Stradepaesaggi*, Roma, Meltemi, 2004.

HOUBEN (Francine), CALABRESE (Luisa Maria), eds., *Mobility: A Room with a View*, Rotterdam, NAi Publishers, 2003.

LATINI (Luigi), „Uno sguardo moderno sui paesaggi italiani", in: LATINI (Luigi), CUNICO (Maria Pia), eds., *Pietro Porcinai. Il progetto del paesaggio nel XX secolo*, Venezia, Marsilio-IUAV, 2012.

MECANOO ARCHITECTEN, *Holland Avenue 2030, Design Road Atlas*, Published by the Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague 2003.

SZANTO (Catherine), *Le promeneur dans le jardin : de la promenade considérée comme acte esthétique. Regards sur les jardins de Versailles*, thèse de doctorat (tapescrit), ENSA Paris-La Villette et Université Paris-VIII, Paris, 2009.

VALLERINI (Lorenzo), a cura di, *Il paesaggio attraversato. Inserimento paesaggistico delle grande infrastrutture lineari*, Firenze, Edifir, 2009.