

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

Urban sprawl processes characterize the landscape of the areas surrounding cities. These landscapes show different features according to the geographical area that cities belong to, though some common factors can be identified: land consumption, indifference to the peculiarities of the context, homogeneity of activities and building typologies, mobility needs exasperatedly delegated to private cars.

Tema is the journal of the Land use, Mobility and Environment Laboratory of the Department of Urban and Regional Planning of the University Federico II of Naples. The journal offers papers with a unified approach to planning and mobility. TeMA Journal has also received the Sparc Europe Seal of Open Access Journals released by Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition (SPARC Europe) and the Directory of Open Access Journals (DOAJ)



LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

Vol.5 n.1 April 2012

print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

LANDSCAPES OF URBAN SPRAWL

1 (2012)

Published by

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

Published on line with OJS Open Journal System by Centro di Ateneo per le Biblioteche of
University of Naples Federico II on the servers of Centro di Ateneo per i Sistemi
Informativi of University of Naples Federico II

Direttore responsabile: Rocco Papa
print ISSN 1970-9889
on line ISSN 1970-9870
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 6, 29/01/2008

Editorials correspondence, including books for review, should be sent to

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli - Italy
Sito web: www.tema.unina.it
info: redazione.tema@unina.it

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment offers researches, applications and contributions with a unified approach to planning and mobility and publishes original inter-disciplinary papers on the interaction of transport, land use and Environment. Domains include: engineering, planning, modeling, behavior, economics, geography, regional science, sociology, architecture and design, network science, and complex systems.

The Italian *National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes* (ANVUR) classified TeMA as one of the most highly regarded scholarly journals (Category A) in the Areas ICAR 05, ICAR 20 and ICAR21. TeMA Journal has also received the *Sparc Europe Seal for Open Access Journals* released by *Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition* (SPARC Europe) and the *Directory of Open Access Journals* (DOAJ). TeMA publishes online in open access under a Creative Commons Attribution 3.0 License and is double-blind peer reviewed at least by two referees selected among high-profile scientists, in great majority belonging to foreign institutions. Publishing frequency is quadrimestral. TeMA has been published since 2007 and is indexed in the main bibliographical databases and present in the catalogues of hundreds of academic and research libraries worldwide.

EDITORIAL MANAGER

Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

EDITORIAL ADVISORY BOARD

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands
Virgilio Bettini, Università Luav di Venezia, Italy
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italy
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italy
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, United Kingdom
Raffaella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, United States
Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy
Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

EDITORS

Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain
Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands
Romano Fistola, Dept. of Engineering - University of Sannio - Italy, Italy
Adriana Galderisi, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Carmela Gargiulo, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Giuseppe Mazzeo, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy

EDITORIAL SECRETARY

Rosaria Battarra, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy
Daniela Cerrone, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Andrea Ceudech, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Rosa Anna La Rocca, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Enrica Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

ADMINISTRATIVE SECRETARY

Stefania Gatta, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

LANDSCAPE OF URBAN SPRAWL 1 (2012)

Contents

EDITORIALE Rocco Papa	3	EDITORIAL PREFACE Rocco Papa
FOCUS		FOCUS
La città a bassa densità: problemi e gestione Laura Fregolent	7	Low-Density City: Problems and Management Laura Fregolent
L'analisi di scenario. Verso un cambiamento nel paradigma del consumo di suolo Giuseppe Mazzeo	21	Scenario Analysis: Toward a Change in the Use of the Soil Consumption Paradigm Giuseppe Mazzeo
Il territorio come infrastruttura Cecilia Scoppetta	33	Territory as Infrastructure Cecilia Scoppetta
Analisi su aree urbanizzate mediante tecniche MIVIS. Applicazione a Pomezia (RM) Lorenza Fiumi	49	Analysis on Urbanized Areas with MIVIS Techniques. An Application at Pomezia (RM) Lorenza Fiumi
La dispersione nella regione di Barcellona e il PTMB 2010 Antonio Acierno	63	The Sprawl in Barcellona Region and PTMB 2010 Antonio Acierno
Diffusione e dispersione produttiva in Veneto Pasqualino Boschetto, Alessandro Bove	79	Production Facilities Sprawl: the Veneto's case Pasqualino Boschetto, Alessandro Bove
Dispersione e frammentazione. Il caso della Regione del Medellin in Colombia Fabio Hernandez Palacio	101	Sprawl and Fragmentation. The Case of Medellin Region in Colombia Fabio Hernandez Palacio

LAND USE, MOBILITY AND ENVIRONMENT

**Gigantismo delle infrastrutture e
microsistemi urbani. Il ruolo del
progetto**

Antonella Falzetti

Densificazione vs dispersione urbana

Emanuela Coppola

121

131

OSSERVATORI

Daniela Cerrone, Fiorella De Ciutiis, Rosa Alba
Giannoccaro, Giuseppe Mazzeo, Valentina
Pinto, Floriana Zucaro

145

**Il coordinamento "Rur",
per il progresso delle Riviste
scientifiche dell'Urbanistica**

Roberto Busi

171

LAND USE, MOBILITY AND ENVIRONMENT

**Giant Infrastructures and Urban
Micro-Systems. The Role of the
Project**

Antonella Falzetti

Densification Versus Urban Sprawl

Emanuela Coppola

REVIEW PAGES

Daniela Cerrone, Fiorella De Ciutiis, Rosa
Alba Giannoccaro, Giuseppe Mazzeo,
Valentina Pinto, Floriana Zucaro

**The "Rur" Coordination to Promote
Scientific Development of Town
Planning Journals**

Roberto Busi



GIGANTISMO DELLE INFRASTRUTTURE E MICROSISTEMI URBANI

IL RUOLO DEL PROGETTO

ANTONELLA FALZETTI

Università degli Studi di Roma Tor Vergata
Dipartimento di Ingegneria Civile
e-mail: falzetti@ing.uniroma2.it

ABSTRACT

Between nature and landscape there may be an intrinsic solidarity, but the relation between landscape and infrastructure, landscape and urban territories is not so reassuring and taken for granted, since this relation is all too often based upon the basic needs of use that do not contemplate the natural value of the places and the needs of the weak urban conglomerates.

This is a reality stemming from diachronic staggering touching different links between infrastructural giants and the hope for survival of scattered urban areas.

Within this framework, the project finds itself immersed in a complex and always fluctuating experiment. Design strategies and techniques are not aimed at constructing finished, unambiguous solutions, but at structuring transformation rules, conditions of coherence that may produce a vision able to integrate an overall view and the focus on urban micro-dimensions.

An exemplary case where these unbalances emerge with strength may be found in the environmental system of the river-bed of the Esino river where the Sentino creek flows into the river (Gola della Rossa Park) in the portion between the Genga Stazione district and the San Vittore delle Chiuse hamlet, in the province of Ancona.

It is a complex mix between landscape with a strong character and towns that are subject to the intersection of a huge bundle of railway and road infrastructures. It is a segment full of connections between natural landmarks, with a historical and natural value, and artificial ones, that may be clearly become an issue for the whole environment.

KEYWORDS:

Project, Landscape, Urban micro-system

1 ANTINOMIE DI UN PAESAGGIO

Con quali promesse il progetto può stimolare strategie di miglioramento quando è chiamato ad agire su “comunità urbane” sovrastate dalla presenza incombente del paesaggio e dominate dalla violenta sovrapposizione delle reti di infrastrutture? A quali narrazioni, che diano conto del senso della modificazione, affidare le possibili soluzioni?

Partire da questi interrogativi significa innanzitutto compiere un preliminare sondaggio conoscitivo delle trasformazioni dei luoghi e una ricerca delle loro determinazioni morfologiche e paesaggistiche, senza farsi interpreti di azioni esclusivamente classificatorie e regolatrici che renderebbero incompleto ogni altro ragionamento che reclama, invece, la capacità di rapportarsi criticamente alle condizioni della contemporaneità. Un percorso potenzialmente estensibile oltre i bordi delle sole pratiche descrittive, per convergere verso più ampie tematiche della disciplina progettuale, per formulare un giudizio globale e sintetico che restituisca regole interpretative dei fondamentali elementi di struttura di un insieme dato.

Il terreno su cui indaga il progetto si compone di parti distinte e distinguibili sul territorio. È proprio in questa discriminazione di confini che emergono, evidenti tutte le questioni di un dibattito ancora irrisolto.

Dal territorio naturale si esige una progressiva specializzazione manipolandolo in funzione delle ragioni di un'economia di produzione a cui si sommano poi, la matrice urbana con la matrice infrastrutturale. In questa operazione si costituisce così una sorta di florilegio di dati, interessati da un processo di modellazione frutto dell'interazione di sistemi economici, ecologici e sociali.

La realtà di queste “matrici”, indagate nella loro costituzione strutturale, è riconducibile ad una elencazione di intrusioni variabili, derivate da interferenze, da accostamenti, da sovrapposizioni che incidono sulla configurazione dei relativi spazi, sottratti alle dimensioni della natura dall'attività dell'uomo (Fig1).



Fig 1 Le grafie del territorio tra Genga stazione e San Vittore alle Chiuse nella provincia di Ancona

Innanzitutto il territorio urbanizzato, inteso come il risultato di un estroverso processo di accumulazioni, di intersezioni, di strutturazioni, necessita di una decifrazione non contestualizzata che lo ponga fuori dai suoi stessi confini. Istituito così una distanza tra l'indiscusso valore naturalistico e le reali condizioni dell'ambiente antropizzato, che spesso raggiunge livelli di insostenibilità ambientale per mancanza di dotazioni minime di servizi, per inadeguatezza dell'uso delle risorse naturali, per esuberanza delle reti di

collegamento. Stati contingenti che lo privano delle risorse necessarie a intravedere scenari di sviluppo articolati in sincronia con le trasformazioni e non come diacronica riparazione.

La "bellezza paesaggistica" è un dato oggettivo e come tale, deve rimanere contenuto all'interno di un giudizio convenzionale, dove il conferimento di qualità è radicato in canoni distintamente riconoscibili.

Per questo è lecito parlare di "contesto", inteso nella accezione che ne dà Purini, cioè «(...) idea strumento che riguarda non tanto la costituzione fisica di un intorno, quanto le relazioni funzionali, visuali, figurative tra gli elementi che lo compongono (...)»¹, se il fine è strettamente legato alla riconoscibilità di una configurazione originaria in rapporto all'oggetto estetico come valore sociale e collettivo.

Ma questa visione idealistica del "paesaggio", incentrata sugli aspetti visivi e percettivi, si ripercuote su un quadro culturale in evoluzione che ne registra il trasferimento ad una visione più strutturale, dove gli ambiti su cui il progetto può attingere sono legati a fattori oggettivi: storici e di memoria, culturali ed estetici, economici, ambientali. Ambiti comunque riattualizzati dalle modalità con cui le modificazioni hanno inciso le loro tracce.

Questa difficile e altalenante convivenza si manifesta nella contemporaneità di paesaggi paralleli. Da un lato l'operazione sistematica dei tracciati infrastrutturali, che in virtù di un'economia collettiva, di una ragione superiore, si sovrappone con traboccante espressività; dall'altro il riconoscimento e la tutela delle qualità puntuali e stratificate del territorio esteso, preservate a testimonianza di remote ascendenze. Il dialogo tra questi fattori eterogenei appare fino ad oggi indeterminato, imprigionato da un giudizio essenzialmente negativo, poiché è la stessa ossessione descrittiva e disarticolata a negare, con determinante incidenza, la conquista di punti di contatto.

Ciò che manca è un passaggio di scala graduale in cui istituire un processo di transizione, un giusto equilibrio tra "territori distanti"; perché nella maggior parte dei casi questo passaggio, discontinuo e violento, lacera senza spazi di mediazione e riduce drasticamente le prospettive di integrazione vanificando anche il potenziale urbano degli agglomerati minimi.

Il paesaggio, in generale, subisce questa alternanza di imposizioni. Da un lato i pressanti aspetti funzionali della logica economico-insediativa, che deve trasformare, incidere pesantemente per raggiungere l'obiettivo, con incisioni riconoscibili nella variabile densità, nella posizione degli insediamenti e nelle forme d'uso del suolo; dall'altro la sua staticità che produce trasformazioni lente e impalpabili.²

Il soggetto da indagare è quindi la misura di queste oscillazioni che agiscono sui nuclei abitati generando un preciso quadro di diacronici sfalsamenti e innervando differenti polarità tra la loro istanza di sopravvivenza e le "sovradimensioni" delle infrastrutture.

Queste sconnesse alterazioni morfologiche rappresentano il dato oggettivo su cui il progetto deve aprire i suoi giochi e deve tessere le ragioni segrete della sua disciplina, perché depositario di continue e nuove opportunità.

Da questo deriva praticamente l'esigenza di condensare gli strumenti del progetto su due piani di interazione. In un primo livello come occasione di riequilibrio che, consegnando in un quadro conoscitivo di sintesi i risultati sistematizzati, incontra le diverse condizioni del paesaggio urbanizzato, indaga le criticità, esplora le relazioni visive, assimila i caratteri qualitativi del luogo, degli scenari del sito e pondera le ricadute sul territorio delle grandi opere dell'ingegneria dei trasporti. Nell'altro assurge al rango di arbitro imparziale che mantiene costantemente la visione del tutto, riuscendo a passare dai contenuti fondativi di ciò che era,

¹ Purini, F. (2009), *Comporre l'architettura*, Laterza, Bari, 147.

² Per un approfondimento sulle tematiche paesaggio-infrastruttura si veda: "Il disegno del paesaggio italiano", *Casabella*, n. 575-576, gennaio - febbraio 1991; "Rassegna di architettura e urbanistica", *Progetto Territorio*, n. 95-96, 1998; Fabbri G. (a cura di), (2008), *Forme del movimento. Progetti per infrastrutture lineari in contesti storici e ambientali di rilievo*, Officina edizioni, Roma; Secchi B. (a cura di), (2010), *On mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Venezia.

prima, intrinsecamente unitario e continuo, ovvero il paesaggio naturale, alle specificità introdotte dalla conseguente, progressiva, universalizzazione di sovrastrutture necessarie per la costituzione di apparati di trasformazione funzionale, interpreti delle istanze della collettività.

Questa premessa si può sostanziare attraverso una immagine figurata del fare architettura come condizione di chi, camminando su rette già tracciate, innesta ulteriori assialità alle quali, poi, può dare una configurazione più o meno articolata e complessa.

In questa interpretazione metaforica del paesaggio urbanizzato risiede una positiva tensione, un percorso alimentato da una promessa: migliorare il reciproco rapporto di convivenza tra luoghi ancora fertili di qualità naturalistiche, e di continuità con il tessuto urbanizzato e le emergenti infrastrutture.

2. PARADIGMI REGOLATIVI PER LA MODIFICAZIONE E LA TUTELA DEI LUOGHI INDAGATI

Le precedenti riflessioni hanno costituito la premessa critica per una ricerca dal titolo “Studi e indagini conoscitive per la redazione del Master Plan del Parco Gola della Rossa-Frasassi.” Un territorio certamente emblematico del difficile rapporto tra uomo e natura.³

L’obiettivo è di fornire un quadro sistematico di analisi conoscitive e di criteri utili a definire indici e livelli delle trasformazioni e delle azioni di salvaguardia. Tali studi sono stati poi tradotti operativamente in uno strumento coerente di orientamento e controllo delle azioni possibili.

Focalizzare e intervenire su ambiti esemplari dove la conflittualità ha assunto caratteri evidenti rappresenta una feconda occasione per il progetto, uno stimolante terreno di indagine che impone di selezionare possibili strategie di compatibilità tra luoghi disarticolati e discontinui, caratterizzati da contrasti di scala generati da imponenti trasformazioni.

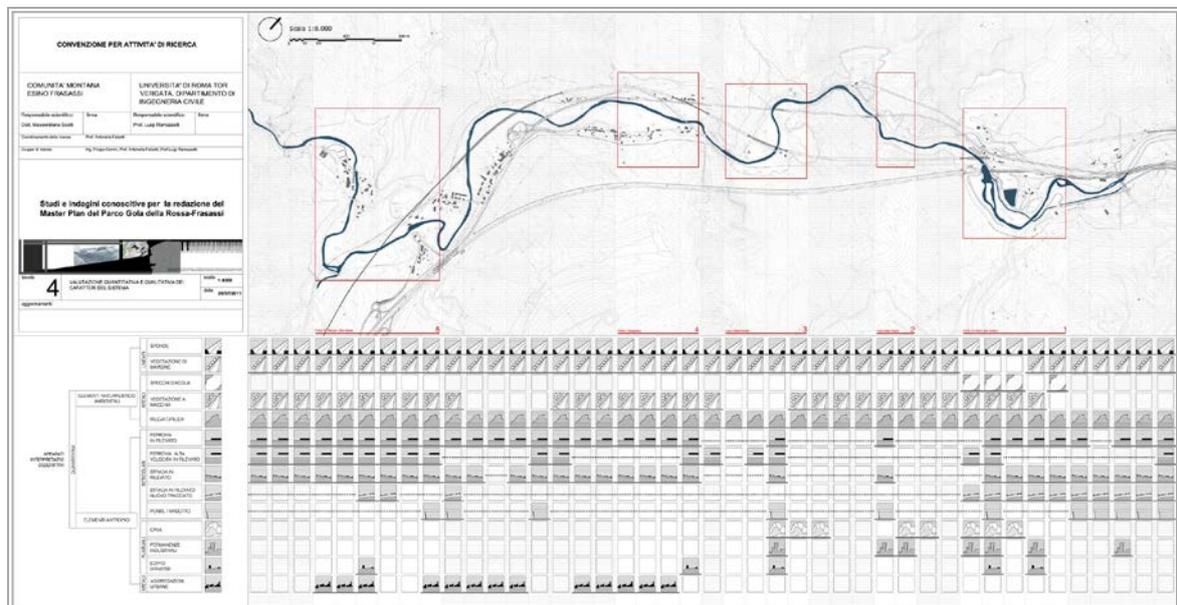


Fig. 2 - Elaborato grafico della matrice di lettura degli apparati descrittivi interpretativi

³ Le tematiche affrontate nel testo derivano da uno studio più ampio, svolto nell’arco di due anni all’interno della Convenzione tra la Comunità Montana Esino Frasassi e l’Università di Roma Tor Vergata – Dipartimento di Ingegneria Civile – dal titolo “Studi e indagini conoscitive per la redazione del Master Plan del Parco Gola della Rossa-Frasassi”. Responsabile scientifico: Prof. Luigi Ramazzotti. Coordinamento della ricerca: Prof. Antonella Falzetti. Gruppo di ricerca: Filippo Cerrini, Antonella Falzetti, Luigi Ramazzotti.

Lo studio eseguito propone una modalità di approccio al problema, che si struttura con strategie e tecniche della progettazione rivolte a configurare non più soluzioni compiute, univoche, ma a proporre regole di modificazione, condizioni di pertinenza che sollecitano una pluralità di progetti possibili.

L'impianto metodologico è incentrato su tematismi chiave che permettono una scansione quantitativa e qualitativa delle aree di studio, sintetizzati come apparati descrittivi interpretativi che non vogliono stabilire gerarchie o verifiche applicative a priori.

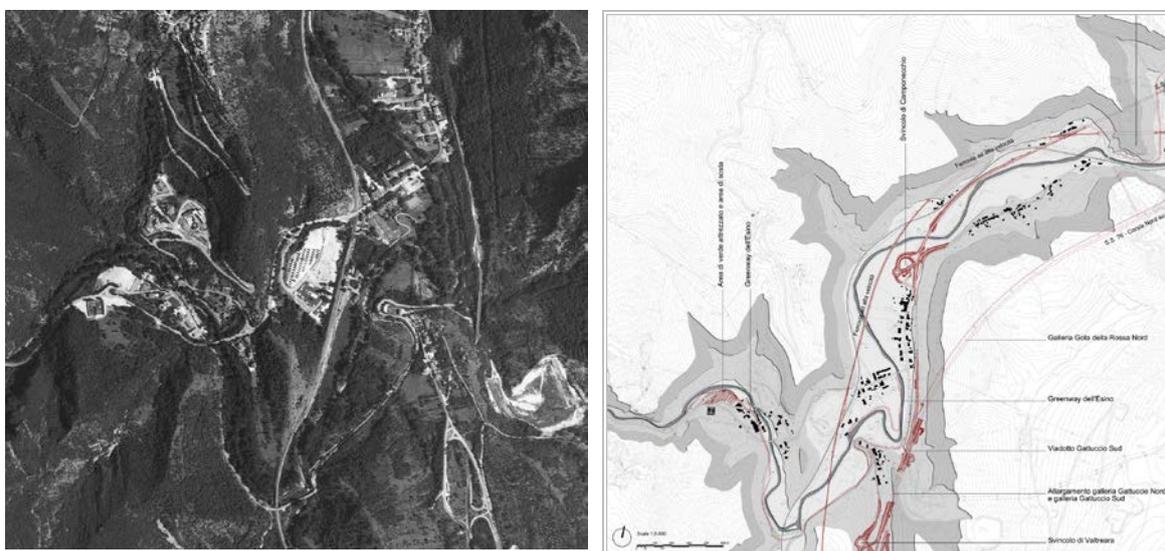
Punto di partenza è l'analisi del contesto fisico e delle sue determinazioni morfologiche e paesaggistiche, indagato attraverso il riconoscimento del dato quantitativo.

La rappresentazione della consistenza del paesaggio esaminato è stata schematizzata attraverso la definizione di una matrice lineare utilizzata come apparato metaprogettuale che descrive ed interpreta gli assetti morfologici specifici del luogo e strutturato dall'intersezione degli elementi naturalistico ambientali con quelli antropici.

Tale apparato definisce ed analizza gli elementi di identificazione del paesaggio che diventano "unità autonome", esplicitate come parametri di permanenza e tradotte in valori dimensionali sul territorio in esame.

3. DISCONTINUITÀ DI UN TERRITORIO ESEMPLARE

L'invaso territoriale tra l'innesto del fiume Esino con il torrente Sentino, in corrispondenza del tratto compreso tra la frazione di Genga Stazione e il borgo di San Vittore delle Chiuse nella provincia di Ancona rappresenta un traboccante contenitore su cui convergere, poiché qui emergono e convivono con evidente vigore le dissonanti anomalie finora enunciate (Figg. 3 e 4).⁴

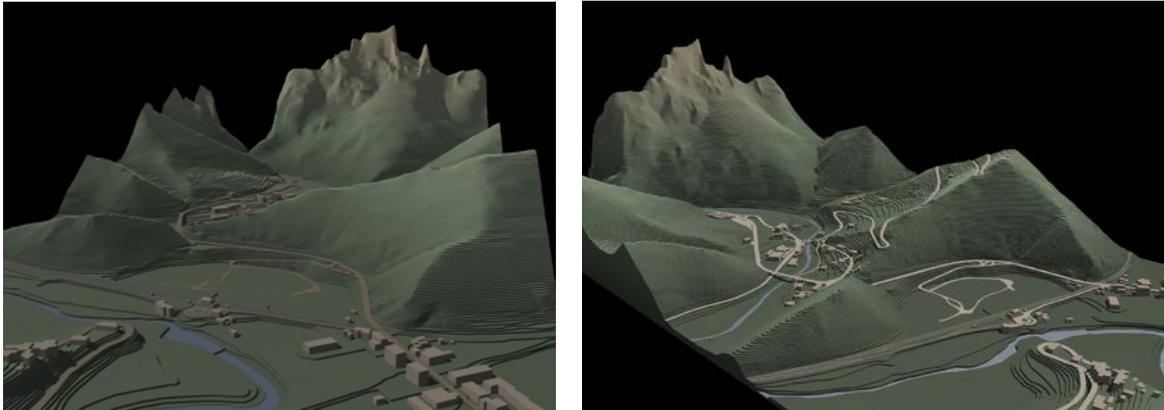


Figg. 3-4 Foto aerea del territorio tra Genga stazione e San Vittore. Carta della previsione delle trasformazioni: antropizzazione e modificazioni del paesaggio, inserimenti artificiali, fascio delle infrastrutture, volumi edificati

⁴ L'area sulla quale è stato incentrato lo studio comprende un territorio complesso di 340 ettari, per uno sviluppo lineare di circa 7 chilometri. Il territorio di indagine include il sistema ambientale lineare che inizia ad est dall'area di Gorgo Vivo-Area ACEMAT e termina a ovest nel Borgo di San Vittore alle Chiuse. Coincide prevalentemente con l'alveo del fiume Esino - Gola della Rossa e interessa l'innesto del torrente Sentino nel tratto compreso tra Genga Stazione e San Vittore, tra la grande connessione umida interambientale (fiume Esino) e la connessione umida di scambio tra le dorsali appenniniche (torrente Sentino).

Si tratta di una porzione di territorio interessata da un programma di potenziamento del tracciato stradale, già in fase di costruzione, e dalla previsione di una nuova linea ferroviaria dell'alta velocità.

Gli effetti prevedibili, nell'arco temporale di un decennio, firmeranno importanti modificazioni all'immagine di questo sistema paesaggistico, producendo ulteriori variazioni che si andranno ad innestare su un palinsesto territoriale già impoverito e, ad oggi, malamente gestito.⁵



Figg. 5-6 Modellazione dello stato attuale dell'invaso spaziale tra Genga stazione, la Cuna e San Vittore

Il primo nucleo abitato che si incontra innestandosi dalla statale 76 della Val d'Esino in direzione Frasassi è Genga Stazione. Un susseguirsi di case allineate, ordinate lungo la direttrice della strada provinciale, un tempo unica via di collegamento. La costruzione dell'arteria principale ad una quota superiore ne ha estromesso completamente il traffico, declassando la strada in termini di concentrazione di flussi da percorrenza di penetrazione a percorrenza periferica e di conseguenza impoverendo le relazioni di tessuto.

In queste micro-dimensioni urbane si perde ogni possibilità di ricostruire un "embrione di forma", una traccia di memoria su cui convergere. Unica ed evidente permanenza è data dalla condizione di bordo come esito della graduale crescita lungo la strada. Lasciti casuali di una primitiva ragione, quella della opportunità che istituisce un rapporto morfologicamente costante con il territorio. Questa originaria regola ha nel tempo prodotto sparsi frammenti di costruito dove l'articolazione degli spazi è fortemente legata alla ragione necessitante dell'uso più che all'appagamento soddisfatto del bisogno, e dove le relazioni tra strada ed edificato hanno nel tempo perduto di senso. La loro ragione d'essere è completamente consumata all'interno di una logica locale, che non permette alcuna convergenza con la dimensione urbana del *welfare*, perché priva di quei contenuti che sostanziano la ricerca di una armonia misurata sui caratteri dimensionali e topografici e calibrata su quelli dei materiali componenti la natura dei luoghi.

Per cui queste "aree isolate" sono ormai fallite, sia come campagna, in quanto il loro connubio con la natura non è che un'illusione, in alcuni casi addirittura un ostacolo e fallite anche come micro-città, perché in esse il carattere urbano viene totalmente annullato dall'impossibilità di istituire relazioni di vicinato. Luoghi abitati dove il tempo appare scandito dall'attesa di un evento continuamente rinviato, dove le opportunità di evoluzione sembrano essersi adeguate all'unità di misura delle mutazioni del paesaggio, che se confrontate con quelle della condizione umana appaiono immobili, cristallizzate.

⁵ Il sistema viario Quadrilatero prevede il completamento e l'adeguamento di due arterie principali (Strada Statale 77, asse Foligno-Civitanova Marche; Strada Statale 76; Strada Statale 318, asse Perugia-Ancona), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e di altri interventi viari, idonei ad assicurare il raccordo con i poli industriali esistenti e, più in generale, a migliorare ed incrementare l'accessibilità alle aree interne delle Regioni interessate. La Società Quadrilatero ha stipulato un Accordo di Programma per l'attuazione del Piano di Area Vasta, finalizzato al cofinanziamento del sistema viario Quadrilatero.

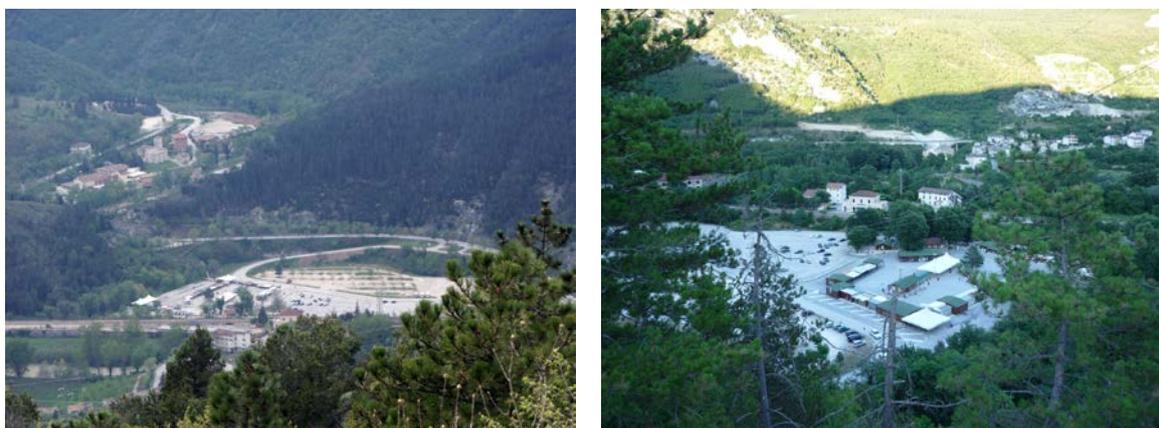
Questa descrizione, che sembra annullare ogni prospettiva di rigenerazione per siffatti addensamenti urbani intorpiditi da una frattura incolmabile, ha il semplice scopo di ribadire una indiscutibile assunzione di responsabilità da parte di coloro che operano nel settore.

Quando le ragioni pressanti di un territorio in trasformazione divengono primarie e pongono un limite costitutivo all'idea di integrazione e di salvaguardia, viene respinta automaticamente ogni possibilità altra dell'abitare, congelando il preesistente ad una attualità che emargina, rifiuta e fino ad oggi esclude.

Mentre, partendo dall'intrinseco stato di sofferenza come indizio primario per una sintesi organica, si deve cercare un giudizio complessivo che interpreti la rottura come momento di nuova fondazione. Allora è lecito guardare a questi luoghi come condensatori che sprigionano, nella loro eloquente fragilità, il carattere di un ancora possibile azione di recupero e di trattamento delle discontinuità, senza cadere nel fascino di una ammirazione filologica per ciò che è già stato. Quindi la questione latente si sposta dalla sopraffazione delle urgenti priorità della contingenza alla ricerca di una nuova modernità, una scrittura con caratteri di originalità, che metta in risonanza passato e futuro.

Unito per prossimità topografica ma distante per differenze morfologiche, il versante nord di Genga Stazione si conclude in un cavo svuotato, orbita offuscata dove ricerchiamo, invano, il perduto senso di un luogo. La Cuna è anche questo: un vaso, un'interruzione che rompe l'unità morfologica di una porzione del territorio, una eccezionalità derivata dalla sua caratterizzazione figurativa, un luogo, oggi, sottratto alla propria originaria narrazione e sottomesso ad un uso improprio e tanto vago da essere solo constatativo di una condizione senza regole.

Mentre documentazioni fotografiche storiche attestano una passata vocazione agricola, una germinazione artificiale scavata dalla mano dell'uomo per inserirvi un sistema insediativo fatto di tracce, solchi e poche case, lo sviluppo di una progressione economica ha aperto nuovi scenari d'uso, trasformandolo nel tempo in luogo transitorio e passante, adibito alla sosta di veicoli e al commercio ambulante (Figg. 7-8).



Figg. 7-8 Immagine della sequenza spaziale del territorio tra la Cuna e San Vittore. Immagine dell'area di la Cuna e nello sfondo la frazione di Genga stazione

La Cuna è una riscrittura di suolo definito da una sembianza non familiare, da una fisionomia impropria che si costituisce come figura rispetto al circostante e vive un confronto con la scala del paesaggio. Il realismo della rinuncia alla propria funzione originaria ne fa un sistema irrisolto, metà umano, troppo umano nell'artificio segnato dal colpo d'ascia della ferrovia, metà primigenio nella forza originaria di una natura che ancora si impone nella metrica delle proporzioni e che qui si inverte nello scoscendimento incommensurabile della montagna che lo sovrasta e lo rinchiede.

Un luogo che all'occhio del progettista lascia subito intravedere scenari possibili per la modificazione dialogante di un dominio spaziale che va ridefinito e nuovamente legittimato in base a precise funzioni. Dall'ordinamento alla casualità, dalla fissità dei tempi lunghi della natura alla precarietà del tempo dell'uomo. Questi opposti convivono nell'alveo di la Cuna, per stratificazioni e sovrapposizioni successive. In questa sovraccarica realtà irrompe con gesto perentorio il nuovo tracciato ferroviario dell'alta velocità. Qui tutto si concentra al suolo: nuovo e vecchio tracciato ferroviario con la vecchia Stazione, temporalità del movimento e dei flussi, condizioni della percezione che modificano la cognizione e il sentimento dei luoghi. Lasciandosi alle spalle la stazione di Genga e La Cuna la strada oltrepassa una strizione naturale, una prima piccola porta che introduce in uno scenario di grande potenzialità estetica, un limpido paradigma di grammatiche storiche e naturali relazionabili tra loro. In questo contesto si può parlare di costituzione di una "figura del paesaggio", cioè «(...) il passaggio più radicale dallo stato di sola natura allo stato di cultura naturale (...)», preservata e comunicativa (Figg. 9-10-11).⁶

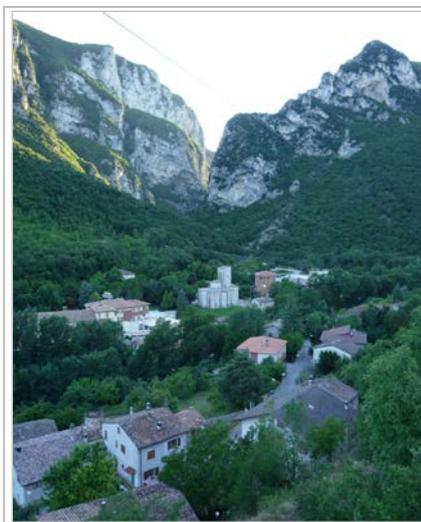


Fig 9 Veduta panoramica di San Vittore alle Chiose

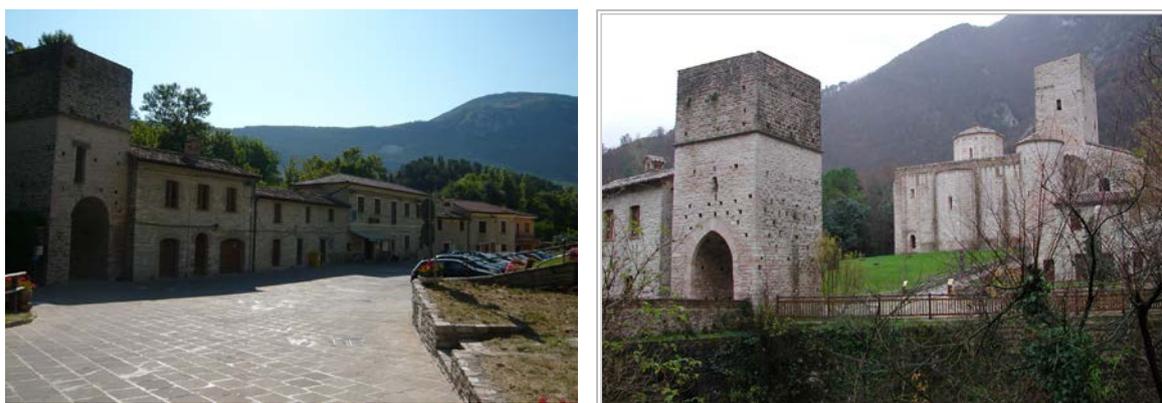


Fig 10-11 Immagine del borgo e della chiesa di San Vittore alle Chiose

Ciò che emerge è quindi l'impronta unitaria a cui si aggiunge l'eloquenza delle sue tracce fondative immerse in una trama silente. Un silenzio che si accetta nella misura in cui si coglie il carattere introverso e la potenzialità della sua forma riconosciuta come portatrice del proprio tempo.

⁶ Gregotti, V. (1991), "Progetto di paesaggio", in *Casabella, Il disegno del paesaggio italiano*, 575-576, 2-4.

Qui il rapporto con l'infrastruttura è costituito dalla strada che condivide con l'abitato un equilibrio discreto, accordato alla differenziazione dei flussi. Il collegamento più caotico e veloce lambisce, senza attraversarlo, il tessuto storico lasciandolo ad una percorribilità più misurata.

Per cui chi entra ritrova una stratificazione di valori storici che subordinano alla loro funzione di misuratori visivi ogni altra dimensione confermando la percezione di un unico spazio pubblico, una importante fascia di mediazione tra l'agglomerato urbano, l'emergenza monumentale della Chiesa conventuale benedettina di San Vittore, il ponte romano medievale e la torre quadrangolare.

Il carattere identitario del luogo istituisce con la dimensione del paesaggio un rapporto variamente articolato. Una forza attrattiva generata dalla dialettica degli opposti. Al centro l'artificio del costruito, la testimonianza storica della sapienza costruttiva, tutto intorno l'ambiente naturale, massiccio e austero. Il borgo si rivolge al visitatore mostrandosi partecipe di una scenografia ambientata, espressione di un rapporto consolidato nel tempo tra gli elementi della natura, la roccia, l'acqua e le parti edificate.

Eppure, anche per San Vittore si annuncia un divenire analogo a quello di la Cuna. Questa volta dettato dalle ragioni della mobilità turistica indotta dalla prossimità delle Grotte di Frasassi. La necessità di uno spazio per la sosta temporanea, in attesa del trasferimento alle grotte, ha suggerito agli amministratori di utilizzare un'area libera vicina, forse troppo, alla terminazione del borgo. Ma alla legittimità di una domanda specifica si deve rispondere con una riflessione che non investa solo l'aspetto fisico della trasformazione e degli elementi naturali ma anche i significati e gli usi in relazione al luogo e all'appartenenza. Altre ragioni e altri linguaggi (Figg. 12-13-14).

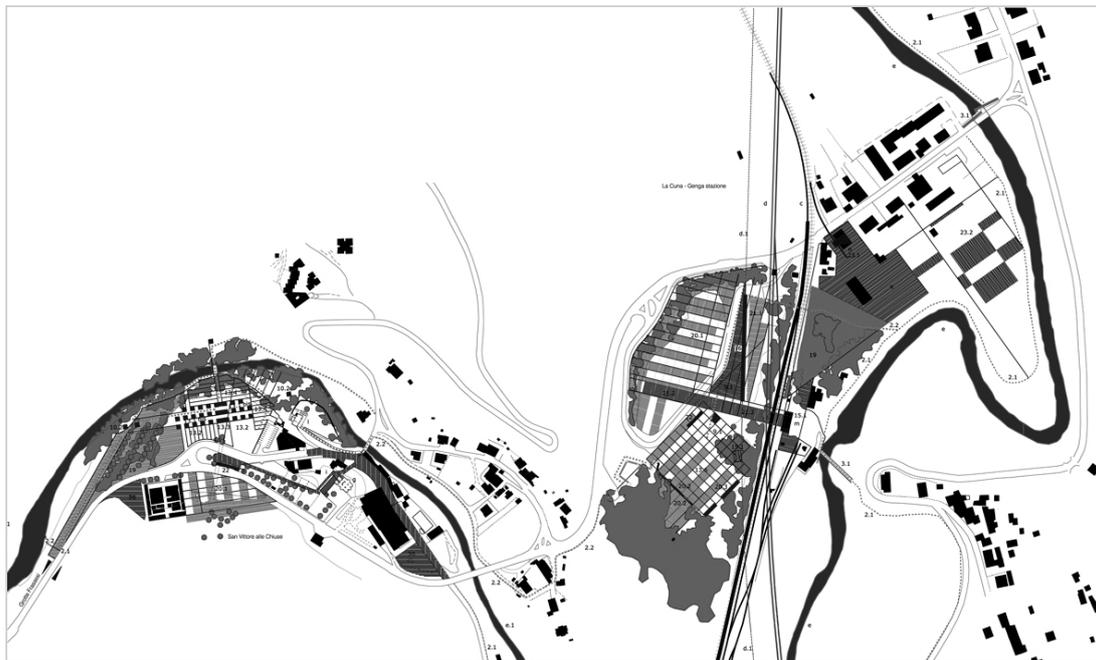
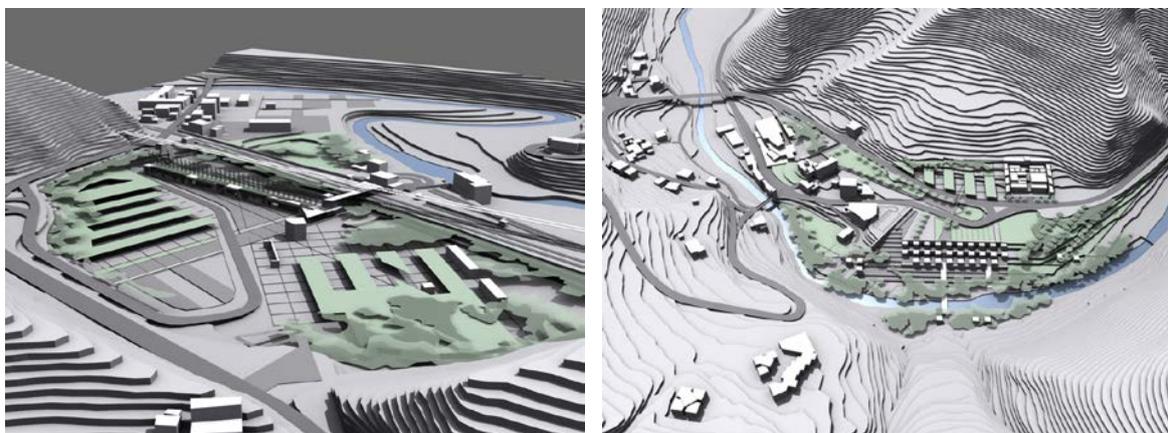


Fig 12 Descrittori delle regole di modificazione e riferimenti per i progetti. I nuclei di San Vittore e di La Cuna-Genga Stazione. Sistemazione dell'Area del Mercatale a Museo piazza e riorganizzazione del commercio ambulanti a La Cuna

Tutto questo ci parla di adeguate strategie della conoscenza-interpretazione ma anche, e soprattutto, di un nuovo immaginario richiesto al progetto.

In conclusione, nel territorio attraversato convivono due diverse condizioni dell'abitare. La frazione di Genga Stazione è la conseguenza degli effetti estraniati dell'infrastruttura che subordina alla sua supponente

funzione ogni altro potenziale: la Cuna è uno spazio di mediazione ridotto ad un uso impertinente e il borgo di San Vittore è il testimone di un modo di vita, forse anacronistico, quello dell'ambiente storico.



Figg. 13-14 Il sistema di San Vittore-Mercatale e di La Cuna-Genga stazione. Verifica delle invarianti morfologiche e misura delle modificazioni

Nella distanza tra i due estremi si sostanziano le basi per l'esplorazione critica del progetto per stipulare un registro programmatico di interventi traducibili in opportunità operative quando il progetto si trova ad operare su due diverse temporalità. Quella del presente che raccoglie le conseguenze di eventi già accaduti e cerca costantemente una riconciliazione, una continuità che permetta un ultimo esile respiro prima della spietata certezza dell'inattuale, e quella del futuro, carica di aspettative, di occasioni, là dove convivono programmi di sviluppo dei trasporti e dei collegamenti ricchi di potenziali economici ma anche di intrusioni sul territorio.

Se nella "prima temporalità" del progetto le azioni precedenti hanno decomposto, frammentato, sovvertito le ragioni della composizione e della continuità attraverso gerarchie strumentali e distratte, nell'altra, resiste una opportunità, un monito alle capacità anticipatrici del progetto, quando questo sappia corredare un materiale primigenio come le manifestazioni della natura, con adeguati riscontri di immaginazione e di sapienza tecnica.

IMAGES SOURCES

Tutte le elaborazioni grafiche sono state realizzate da Filippo Cerrini. Tutte le fotografie sono dell'autore. La fig. 3 è stata fornita dall'Ente Parco della Gola della Rossa Esino-Frasassi all'interno del rapporto di collaborazione conto terzi.

AUTHOR PROFILE

Antonella Falzetti

University researcher in Architecture and Architectural and Urban Composition at the Faculty of Engineering Building-Architecture of Roma "Tor Vergata" where she holds since 2004 the course of Architectural Design for the refurbishment of the buildings. She develops studies and searches on the contemporary architecture and the construction. She participates as teacher to several International Workshop of design as, for example, the International Program IP-Socrates financed by the European Union in collaboration with the Universities of Toulouse and Valladolid in the period 2004-07. Besides, from 1999 she collaborates to numerous financed searches on urban regeneration and about the problem concerning knowledge of building heritage.