

TRASPORTI

& cultura

46

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PAESAGGIO E PSICHE



Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2016
anno XVI, numero 46

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Luav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2016 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2016

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 PAESAGGIO E PSICHE

di Laura Facchinelli

7 PAESAGGIO E PSICHE. LE RADICI "AMBIENTALI" DEL NOSTRO STATO PSICO-FISICO

di Francesca Pazzaglia

9 PAESAGGIO E PSICHE. IL PUNTO DI VISTA DELLA PSICOLOGIA AMBIENTALE

di Rosa Baroni

15 PAESAGGIO E PSICHE. LA PROSPET- TIVA DELLA PROGETTAZIONE

di Enzo Siviero e Michele Culatti

19 QUALITÀ TERZIARIE E AFFORDANCES NELLO STUDIO DEL PAESAGGIO

di Michele Sinico

27 PERCEZIONE DEL PAESAGGIO E VALUTAZIONE DI INFRASTRUTTURE

di Michele Culatti

37 OLTRE LE LINEE NON ACCREDITATE

di Luigi Stendardo

43 SODDISFAZIONE RESIDENZIALE E QUALITÀ URBANA PERCEPITA

di Marino Bonaiuto

51 GLI AMBIENTI CHE RIGENERANO

di Francesca Pazzaglia e Angelomaria Alessio

61 LEGATI" ALLA NATURA DA BAMBI- NI PER DIVENTARE ADULTI CHE HANNO CURA DELL'AMBIENTE

di Rita Berto e Margherita Pasini

cultura

69 MALESSERE, BENESSERE E LUOGHI QUOTIDIANI NELL'ESPERIENZA TERAPEUTICA. ANALISI BIBLIO- GRAFICA E RIFLESSIONI

di Mirella Siragusa

77 COSTRUIRE L'ARMONIA: VILLE E ABBAZIE

di Gianmario Guidarelli ed Elena Svalduz

83 IL PAESAGGIO, L'ARTE, LE TRASFORMAZIONI DEL MONDO

di Laura Facchinelli

93 IL CASTELLO DEL PRINCIPE BAR- BABLÚ, OVVERO L'ARCHITETTURA DI UN PAESAGGIO INTERIORE

di Marco Bellussi

Paesaggio e Psiche

di Laura Facchinelli

Il titolo di questo numero monografico, "Paesaggio e Psiche", ha già una lunga storia. Una storia che - radicata in una convinzione profonda dell'importanza delle nostre relazioni emozionali col mondo che ci circonda - registra un antefatto nel lontano 2005. In quell'anno, nell'organizzare la 18^a edizione del Premio Letterario San Vidal Venezia, abbiamo pensato a un convegno che riunisse molte voci lungo il filo conduttore "Luogo e Psiche". Il sottotitolo, "Percezioni, relazioni", apriva uno scenario di testimonianze che spaziavano dal luogo naturale della creazione artistica a quello artificiale del progetto di architettura, dal luogo di passaggio in psicologia al luogo nello spazio scenico che visualizza le emozioni, con incursioni verso musica, letteratura, pensiero filosofico, astronomia. Insolito, decisamente.

Abbiamo ripreso quella prima esperienza nel dicembre 2013, a Venezia, Palazzo delle Prigioni, nel momento conclusivo del nostro nuovo Premio Letterario Paesaggi Futuri. Un premio che si propone di ricercare, nelle opere di narrativa, l'attenzione al paesaggio come percezione sensoriale ed emozionale dell'ambiente circostante e come testimonianza delle sue trasformazioni. Abbiamo dato al convegno-premiazione il titolo "Paesaggio e Psiche", facendo incontrare letteratura e architettura, filosofia e tecnica delle costruzioni.

La puntata successiva si è svolta qualche mese più tardi a Padova, al Museo degli Eremitani. Un altro convegno, altre suggestioni, ancora una volta abbracciando ambiti professionali e conoscenze completamente diversi. Due interventi dal punto di vista della Psicologia con apertura alla Psicologia Ambientale. Il paesaggio dal punto di vista filosofico. Un'analisi sull'empatia del territorio, spaziando nel campo delle Neuroscienze. Inaspettate analogie fra paesaggio e scrittura manuale, suggerite da una grafologa.

Sempre nel 2014 un incontro al Mart, l'importante sede museale di Rovereto, in coincidenza con esposizioni dedicate a rappresentazioni del paesaggio pensate da artisti contemporanei. Seguivano, nel 2015, due approfondimenti su un tema specifico, all'apparenza solo tecnico, in realtà straordinariamente ricco di connotazioni simboliche: il ponte. I relatori hanno indagato sulla rappresentazione del ponte nelle arti: non solo nella pittura, ma nel cinema, nel teatro, nella letteratura.

Siamo sempre impegnati, noi della rivista e del gruppo di studio Paesaggi Futuri (che opera già da otto anni), nell'indagare sulla relazione psicofisica con i luoghi della nostra vita. Non solo per comprendere cosa ci dà un senso di armonia e cosa ci provoca disagio, ma anche per comprendere perché modifichiamo il paesaggio (soprattutto il paesaggio urbano) in un certo modo. E dunque come si evolve il gusto degli architetti che scegliamo per rappresentarci nel tempo presente, fra continuità, rottura col passato, provocazione, esibizione narcisistica.

Vorrei citare almeno due fenomeni degni di nota. Uno è la spettacolarizzazione: le nuove architetture che ci piacciono sono forti, al di fuori dell'ordinario, tendenti agli eccessi (pensiamo agli edifici più spettacolari del progetto Porta Nuova a Milano, che fanno apparire monotone le strade intorno). L'altro fenomeno è la tendenza ad "aggiornare" un edificio storico non con gli interventi minimi volti a garantirne la funzionalità, ma con segni che "marcano il territorio". Accade anche a teatro, dove hanno successo i registi che, nella messa in scena, strappano via il testo letterario dal periodo storico in cui è stato concepito per solleticare l'attuale voglia di ironia, di sarcastico distacco, di emozioni crudamente esibite, anziché solo sussurrate... Ancora eccessi, dunque. Ma non siamo più in grado di godere uno spazio medioevale intatto? Non abbiamo il diritto di conoscere Shakespeare nella forza originaria della sua scrittura?

Certo l'incontro della storia col nuovo è un tema importante, anzi fondamentale (gli abbiamo dedicato un numero della rivista, stiamo pensando a momenti di approfondimento). Ma è difficile trovare un equilibrio. Ci vorrebbe saggezza. Ci vorrebbero decisori di alto profilo che, nel dubbio, scegliessero di non alterare i luoghi ai quali si lega la nostra identità. Tanto più quando le trasformazioni proposte sono irreversibili.

Le trasformazioni delle nostre città parlano di noi. Capirle, vuol dire conoscere noi stessi. Paesaggio-Specchio.



Paesaggio e infrastrutture viarie: conflitti e opportunità

di Michele Culatti

Se si vuole affrontare il tema del paesaggio dal punto di vista della sua progressiva trasformazione, accettando il presupposto che "paesaggio" e "percezione" siano connessi in modo indissolubile, si deve necessariamente valutare il ruolo delle infrastrutture viarie come principale dispositivo percettivo. Infatti, in quest'ottica, strade e ponti sono contemporaneamente *soggetto* e *oggetto* di paesaggio. Il primo caso si verifica perché le infrastrutture viarie divengono strumento di percezione, ovvero sono il veicolo attraverso il quale è possibile cogliere le forme e i contenuti degli spazi attraversati, siano essi urbani o di scala vasta; il secondo caso, ovvero sono *oggetto* di paesaggio, perché si percepiscono dall'esterno della strada, quindi diventano componenti di paesaggio. È nella doppia valenza percettiva di questi "filamenti urbani", da *dentro* e da *fuori* la strada, che si determina il valore aggiunto o sottratto agli spazi attraversati.

È ben noto quanto il rapporto tra un "contesto" ed un sistema lineare o puntuale (strada o ponte) sia conflittuale sul piano ambientale e paesaggistico determinando, in genere, valori sottratti. Tuttavia se, sugli aspetti ambientali, esistono ampia letteratura, consolidata normativa e significativa casistica che forniscono gli ordini di grandezza e la tipologia degli impatti, per il paesaggio, per quanto ci siano strumenti di controllo sulle modificazioni del contesto, l'Italia sconta ancora un'arretratezza culturale ed operativa che possiamo constatare nelle contraddizioni tipologico-formali dell'*edilizia della strada* che cogliamo quotidianamente.

Le cause sono diverse e sono sicuramente da ricercarsi primariamente nel ruolo minoritario che le istituzioni hanno dato, fino ad ora, al paesaggio, oltre che in un quadro di riferimento normativo poco coordinato e non in linea con l'evoluzione del concetto di paesaggio. Il paesaggio, infatti, non è ancora visto come risorsa, come veicolo di conoscenza della cultura, come funzione terapeutica, come *appeal* di una visione strategica capace di cogliere la vocazione turistica del nostro Paese. Conseguentemente, le infrastrutture viarie, che sono componenti del paesaggio, non hanno avuto una sistematica attenzione strategica: vivono con logiche decisionali separate da una gestione del paesaggio e sono viste dai fautori di infrastrutture e dai loro committenti come mero fatto funzionale. Manca, infatti, sul piano normativo e procedurale, un approccio progettuale in cui il disegno della strada sia accompagnato anche da un *ri-disegno* del paesaggio. Attualmente, per norma, *prima* si progetta la strada e solo *poi* si valuta l'impatto sul piano paesaggistico.

Quindi ci trova costantemente di fronte alla ne-

Landscape and road infrastructure: conflicts and opportunities

by Michele Culatti

In Italy, the legislation on infrastructure projects deals with the issue of landscape, considering cases with marginally negative impact, whereas perceptual aspects are addressed only in the visual sense.

So, it is important to ask this question: how should perception be defined so that it might best support design decisions that take the landscape into account?

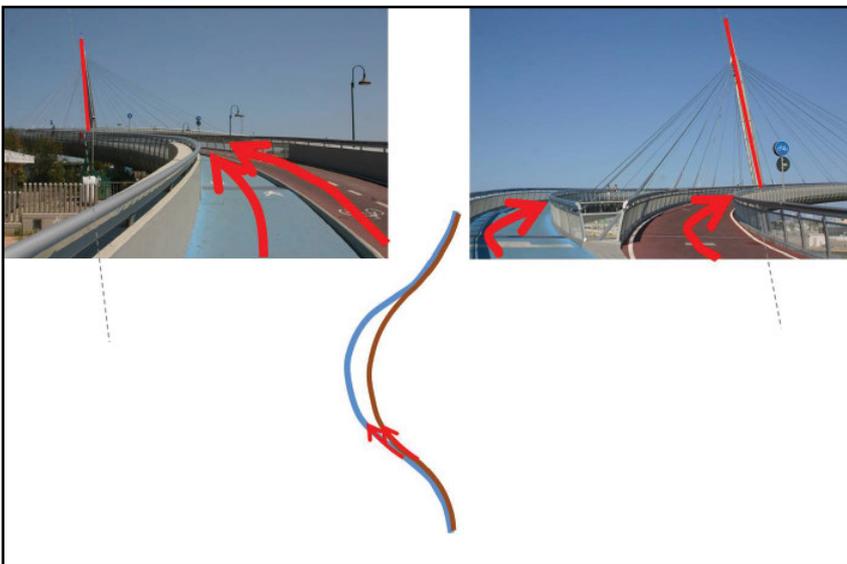
There is more than one answer, however, and it is interesting to explore definitions from different disciplines such as anthropology and psychology.

Studying perception within the anthropological dimension can be useful, says Franco Cecla, to understand how we perceive space through our spatial sense organ, the body. This is how man feels himself to be in a space. The body helps him define directions and boundaries, and he uses it accordingly.

Moving into the cognitive field, relying on a particular definition of perception by Prof. Alberto Argenton, we see how our senses concur to help us grasp what we come into contact with, and assess its characteristics, forms, functions and meaning.

These two definitions of perception can help man understand the relationship between road infrastructure and the landscape of existing works, and perceive the values and concerns that require consideration in the design of works "connected" with the landscape.

Nella pagina a fianco, in alto: ponte della Costituzione a Venezia: tendenza a camminare nella parte centrale per avere maggiore senso di sicurezza. in basso: veduta del ponte dal basso.



1 e 2 - Ponte del Mare a Pescara. Successione di immagini che mostrano l'approcciarsi al ponte: da linee direttive che orientano l'attenzione verso il mare a cambiamenti di orientamento nell'esperienza spaziale del ponte.

cessità di gestire il conflitto tra il contesto paesaggistico e la realizzazione di infrastrutture viarie (o l'adeguamento funzionale di quelle esistenti). Si tratta di un conflitto non solo paesaggistico, riscontrabile in un mancato disegno delle componenti territoriali, ma anche di *prossimità* poiché spesso accade che, a mano a mano che ci si avvicina all'infrastruttura (o alla sua idea), si genera nel fruitore sia l'attesa di infrastrutture di elevata qualità prestazionale, sia il loro rifiuto, proprio perché normalmente concepite e percepite come "fognature del traffico" (in tal senso si ricorda il ben noto fenomeno NIMBY- Not in My Back Yard).

Per comprendere le caratteristiche di questo conflitto è necessario capirne le ragioni e sottolineare come, con un'inversione di tendenza, le infrastrutture viarie possono sviluppare un ampio potenziale di costruzione paesaggistica in una direzione "positiva".

Per fare questo, è necessario riflettere su alcune questioni concettuali ed operative che riguardano nello specifico il tema della percezione sia all'interno del quadro di riferimento normativo sul paesaggio, sia come possibile strumento di lettura della relazione tra infrastruttura viaria e contesto paesaggistico, per approdare ad un approccio al progetto infrastrutturale viario nella determinazione della sua qualità esterna.

Il quadro di riferimento normativo: il progetto della strada, paesaggio, percezione

Dal punto di vista normativo, il progetto della strada o del ponte - che ricordiamo essere opere pubbliche - hanno specifica normativa che però non contempla aspetti paesaggistici o percettivi. In linea generale ovviamente, con le dovute eccezioni, per i fautori di infrastrutture l'obiettivo qualitativo è legato a fattori tecnico - prestazionali. Fino al 2010, per quanto poco considerata, esisteva all'interno del Testo Unico sui Lavori Pubblici (DPR 554/99) l'articolo 46 riguardante la verifica del progetto preliminare: "La verifica è finalizzata ad accertare la qualità concettuale, sociale, ecologica, ambientale ed economica della soluzione progettuale prescelta e la sua conformità alle specifiche disposizioni funzionali prestazionali e tecniche contenute nel documento preliminare alla progettazione e tende all'obiettivo di ottimizzare la soluzione progettuale prescelta".

Dal punto di vista del rapporto tra opera progettata e contesto, un aspetto importante di questo articolo consisteva nella necessità di verificare la *qualità concettuale e sociale* dell'opera progettata quasi a voler riscattare gli ultimi trent'anni di massificazione di infrastrutture di bassa o nulla qualità formale. In effetti, tali verifiche, se opportunamen-



te approfondite, si potevano tradurre in attente riflessioni per costruire scientemente, proprio attraverso l'infrastruttura viaria, porzioni di paesaggio. Oggi le cose non sono più così: prima il DPR 207/10 (regolamento di esecuzione e attuazione del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163) e successivamente il DLgs 50/16, all'interno della verifica della prima fase progettuale, viene eliminata l'espressione *qualità concettuale e sociale* azzerando la possibilità di riflettere sul senso di una infrastruttura in un dato luogo all'interno del percorso progettuale normato.

Osservando, ora, il punto di vista del paesaggio, va premesso che, da tempo, nei dibattiti accademici ed istituzionali si è sollevata la questione sulla definizione stessa di paesaggio, non solo per le numerose declinazioni ed evoluzioni concettuali che comunque lasciano importanti spazi per riflessioni trasversali e che coinvolgono architetti, ingegneri, paesaggisti, agronomi, geografi, filosofi e psicologi, ma anche per come è stata recepita nel nostro Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio rispetto a quanto, invece, indicato nella Convenzione Europea del Paesaggio del 2000.

Il paesaggio è una materia pluridisciplinare, soggetta a diversi punti di vista ed ad evoluzioni semantiche e linguistiche, tuttavia la definizione

emersa dalla Convenzione europea del paesaggio del 2000 è attualmente la più accreditata, anche perché ratificata e recepita dagli Stati che ne hanno preso parte. Ma nel nostro Codice il legislatore ha recepito tale definizione in modo diverso da quanto indicato nella Convenzione e ciò non è marginale in quanto può dare origine a discrasie sul significato di paesaggio e sulla sua interpretazione in termini applicativi, con ricadute anche sullo studio della relazione tra opera infrastrutturale e contesto paesaggistico.

Infatti, è cosa ben diversa considerare paesaggio come “[...] una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle persone, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni” (da *Convenzione Europea del Paesaggio del 2000*) e “[...] territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall’azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni” (DLgs 42/2004- Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).

Nel secondo caso, l’assenza dell’accezione percettiva crea un vuoto concettuale determinato dalla negazione di un fruitore, ovvero viene esclusa la presenza di colui che entra in relazione con lo spazio che lo circonda. Nella realtà, non sembra possibile separare il concetto di paesaggio dall’attività di percepirlo.

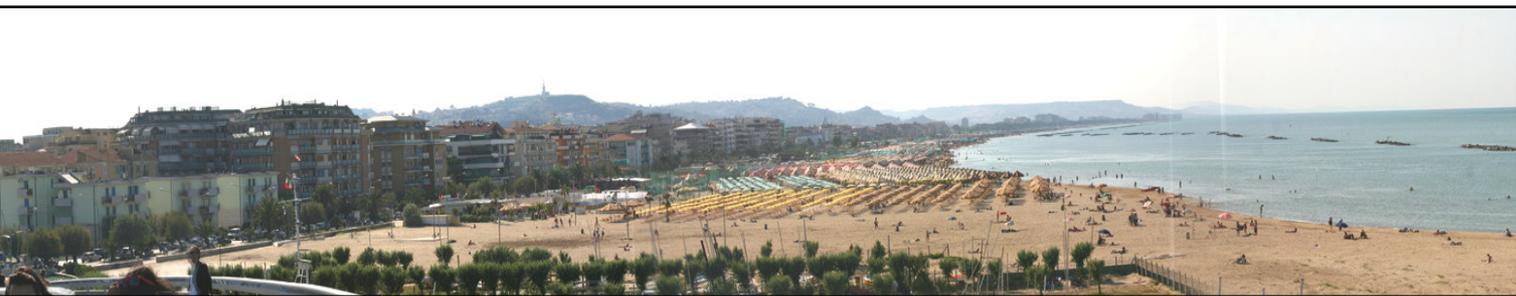
Il termine *percezione* contenuto nella definizione di paesaggio della Convenzione Europea del Paesaggio non è specificato, tuttavia per come è co-

alla *qualità visiva* (se siamo in presenza di particolari *qualità sceniche, panoramiche*), con riferimento ai parametri di lettura della qualità paesaggistica; alla *capacità di assorbimento visuale* con riferimento ai parametri di lettura del *rischio* paesaggistico; e a tutte le *modificazioni ed alterazioni* che possono incidere sulla percezione visiva del paesaggio. Tuttavia, anche qui troviamo due ordini di “vuoti” normativi.

Il primo riguarda il fatto che il DPCM citato, per quanto esaustivo nel cogliere gli aspetti strutturali, morfologici e sistemici del paesaggio, quando fa specificatamente riferimento alla percezione, introduce solo un senso delle facoltà percettive dell’uomo, cioè la vista, creando una condizione di analisi e valutazione parziali.

Infatti, tornando alle infrastrutture viarie, non sempre il paesaggio è “visto da fuori”: ci sono condizioni, come avviene ad esempio per le passerelle pedonali, in cui possiamo essere immersi nel paesaggio, cogliendone odori, suoni, vibrazioni. Oppure possiamo trovarci di fronte ad un paesaggio visivamente straordinario, ma se siamo nelle vicinanze di produzioni industriali che emettono suoni oppure esalazioni sgradevoli, il “paesaggio sonoro” e quello “olfattivo” condizionano la percezione complessiva del paesaggio. Il DPCM non tiene ancora conto di queste condizioni.

Il secondo “vuoto” riguarda l’esclusiva logica impattiva del citato DPCM, con conseguente “atteg-



struita l’espressione (almeno nella versione italiana), sembra avere un significato sostanzialmente “mnemonico”, stante a ribadire “ciò che resta impresso nella popolazione”. Il paesaggio ha sicuramente una componente mnemonica come avvalorato da alcuni autori come ad esempio Eugenio Turri¹ che, a proposito del rapporto paesaggio-memoria, si esprime nel seguente modo: “Il processo di incasellamento nella memoria degli elementi che via scorrono davanti al viaggiatore è inscindibile dal processo mentale di acquisizione del contesto in cui i singoli elementi si collocano, contesto che nel nostro caso corrisponde al paesaggio”.

Tuttavia è sufficiente incominciare a valutare il rapporto tra infrastruttura viaria e contesto in termini paesaggistici per capire che la percezione entra in gioco con presupposti diversi da quanto espresso dalla citata Convenzione.

Infatti, applicando il DPCM 12/12/2005, documento che disciplina la stesura della Relazione Paesaggistica in aree sottoposte a vincolo e che ha sicuramente il grande pregio di aver tentato di separare il giudizio soggettivo da una valutazione parametrizzata, troviamo indicatori “percettivi” attinenti

giamento” conservativo. Le note a supporto della stesura della Relazione Paesaggistica, classificano un’ampia gamma di *modificazioni*, indicando le tipologie di trasformazioni, e di *alterazioni* se le trasformazioni portano a cambiare le caratteristiche del paesaggio fino a creare “qualcos’altro” (in senso negativo in quanto possono avere effetti totalmente o parzialmente distruttivi). Tuttavia, non v’è cenno sulla possibilità di considerare le trasformazioni in senso *positivo*, ovvero prevedere situazioni in cui il contesto viene *migliorato* proprio per la presenza dell’infrastruttura. Dunque, la visione conservatrice della norma tende a escludere lo sviluppo compatibile.

Ricapitolando, dal punto di vista normativo, la logica del progetto infrastrutturale non include il tema del paesaggio; quando questo si verifica per valutare degli impatti sul paesaggio, avviene considerando, della percezione, gli aspetti legati alla visibilità e solo nell’accezione negativa.

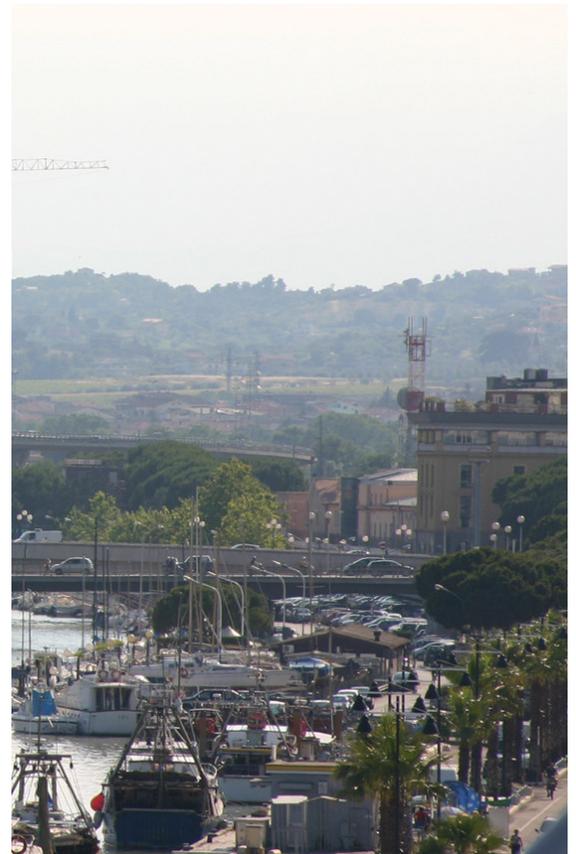
Allora, come declinare la *percezione* in modo più aderente alla realtà e comunque utile per sostenere scelte progettuali? Concettualmente di strade ce ne sono diverse, ma può essere vantaggioso esplorare alcune definizioni appartenenti a settori disciplinari diversi come quello antropologico e quello psicologico.

3 - Ponte del Mare. Una nuova offerta paesaggistica.

1 E. Turri, *Il paesaggio degli uomini - la natura, la cultura, la storia*, Zanichelli, 2003



4 e 5 - Ponte del Mare. Il ponte come "eco" delle forme presenti nel contesto.



Lecture percettive

Se indaghiamo la percezione nella dimensione antropologica può essere d'aiuto quanto afferma Franco La Cecla², infatti la percezione dello spazio entra in gioco attraverso *l'organo di senso spaziale*, ovvero usando tutto il corpo. Ed è attraverso questo che l'uomo *sente* di essere in uno spazio, *definisce* le direzioni ed i confini e lo *usa* di conseguenza. Se, poi, ci spostiamo nell'ambito della cognizione, Alberto Argenton³ nella definizione di percezione, indica in quali termini, con tutti i sensi, noi cogliamo ciò con cui entriamo in contatto, ovvero "valutandone" le caratteristiche di *forma*, di *funzione* e di *significato*.

Con queste due definizioni di percezione possiamo provare a leggere il rapporto tra infrastruttura viaria e contesto paesaggistico di opere esistenti e cogliere valori e criticità da prendersi come spunti di riflessione per progettare opere "connesse" con il paesaggio. In tal senso una lettura di alcune opere d'arte, ci può aiutare a comprendere il senso di questo approccio metodologico.

2 "La presenza dello spazio è un'attività di conoscenza. Ha dunque a che fare con i sensi, con la percezione, con la percezione che proviene in questo caso da tutto il corpo. L'organo del "senso spaziale", se così si può chiamare, è il corpo nel suo insieme. *Sentire* di essere qui è una percezione complessa e unitaria difficilmente separabile dalla sensazione che il corpo di ha sé. Ma la "mente locale" è sì percezione ma anche *definizione* dello spazio intorno, tracciamento su di esso delle proprie intenzioni, dei propri movimenti. Ed è anche *l'uso* di questo stesso spazio, cioè servirsi del intorno come di uno strumento, uno strumento involucro, una protesi della presenza corporea" F.La Cecla, *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Edizioni Laterza, 2000, pag. 94, 97.

3 "La percezione di qualche cosa è sempre integrata da più o meno consapevoli, spesso intuitivi o automatici, atti valutativi che si risolvono in un apprezzamento delle caratteristiche di *forma*, di *significato* e di *funzione* di quel qualche cosa" A. Argenton, *Arte e Cognizione*, Raffaello Cortina Editore, Milano, 1996, pag.161.

Prendiamo ad esempio il ponte della Costituzione, a Venezia. Come è ben noto, i gradini sono tripartiti: la parte centrale è costituita da lastre di trachite mentre le parti laterali sono in vetro. Accade, soprattutto quando piove, che chi l'attraversa tenda a posizionarsi verso il centro, nella parte in trachite, perché, altrimenti, teme di scivolare sui gradini in vetro. Quindi, quello che doveva essere una caratteristica architettonica del ponte, di fatto, tende a riverberarsi sulla percezione di sicurezza. Ciò che ne deriva è l'uso e la ridefinizione dei *confini* del ponte che, in particolare nei giorni di pioggia, si "restringono" verso il centro, rendendo il ponte "utile" prevalentemente nella parte centrale.

Un'altra opera interessante dal punto di vista della lettura percettiva, è il Ponte del Mare a Pescara. Se, a Pescara, percorriamo il Lungomare Matteotti, in direzione Sud, ad un certo punto, tra il sistema verticale dei pali di illuminazione, scorgiamo un elemento inclinato che polarizza l'attenzione. Tale elemento non spicca solo per l'inclinazione ma anche per le dimensioni: si nota infatti che giace sullo stesso piano verticale del monumento a colonna che si trova sullo sfondo (Madonnina del Pescatore) ma, rispetto a questo, l'elemento inclinato risulta di dimensioni molto maggiori. Questa evidente differenza di scala ci avverte che sta per accadere qualcosa di importante dal punto di vista dimensionale.

Procedendo nel cammino, l'esperienza dell'immersione del corpo nello spazio si fa sentire nella misura in cui incominciamo a percepire le direttrici che ci proiettano fuori dal nostro percorso. Infatti, le linee prospettiche del nostro percorso, ovvero il marciapiede, costituiscono una sorta di binario che si conclude in un punto: nel basamento del monumento a colonna; ma quel punto costituisce un punto di applicazione di una serie di for-

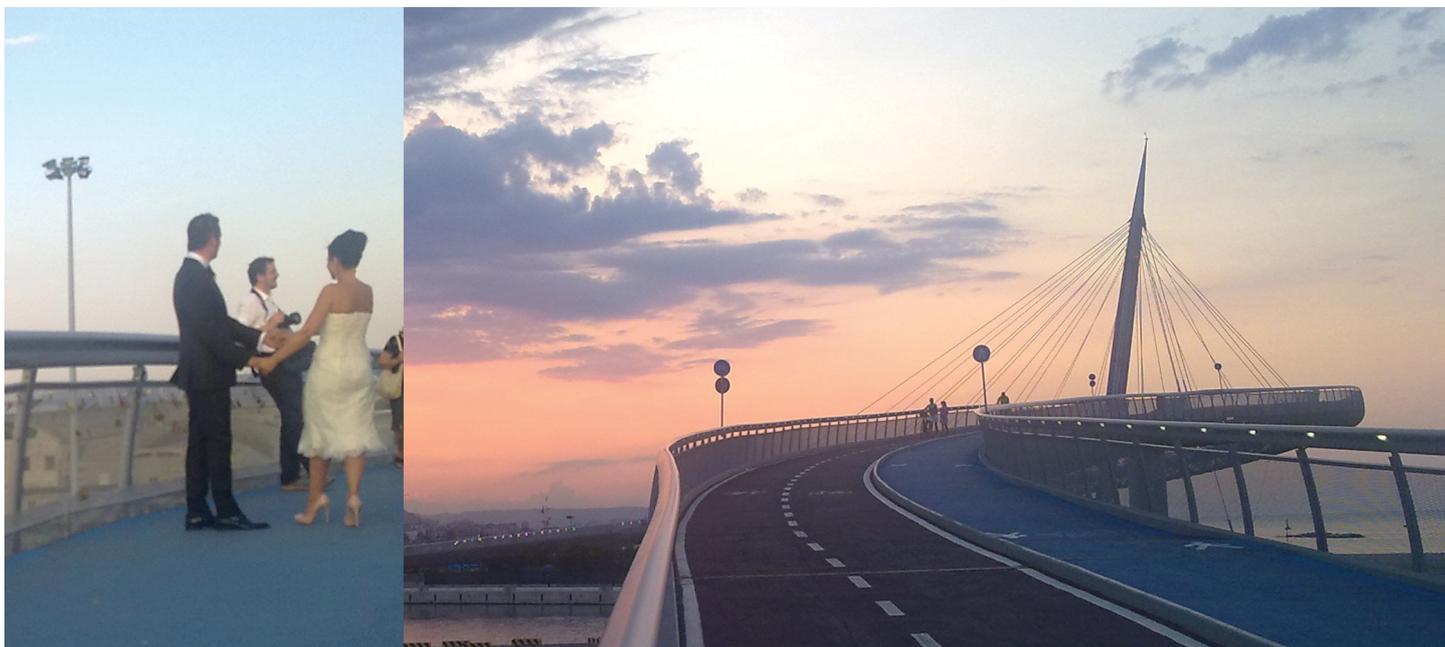


ze: una verticale che si porta fino alla conclusione dell'altezza del monumento e l'altra, verso sinistra, tracciata dall'impalcato del Ponte del Mare, verso il mare; poi, in prossimità della conclusione di questa forza, se ne aggiunge un'altra, verticale, verso il cielo (l'antenna del ponte). Una progressione di forze direttrici, che, ancora prima di interagire con il ponte, ci invitano ad affacciarci al mare definendo nuovi confini.
 Saliamo sul Ponte del Mare ed il sistema di curve, insieme allo sdoppiamento del percorso, creano un momentaneo disorientamento perché si sale in quota e si perdono i riferimenti edilizi che ora sono alle nostre spalle: è un disorientamento da cui ci si

riprende subito in virtù della presenza dell'antenna, che funge da punto di riferimento e ordinatore dello spazio.
 Poi, sulla sommità del ponte: l'immersione del corpo è totale. Si sentono i rumori degli stralli in tensione, le vibrazioni e le lievi oscillazioni; ma soprattutto accendiamo ad una nuova offerta di paesaggio: il mare, la spiaggia, il sistema urbano e sullo sfondo la Maiella, e poi ancora il fiume ed il mare, una sorta di "finestra infinita" a tutto campo, a 360°. Ma questo nuovo paesaggio acquista particolare valore perché per i pesceresi significa spostare la linea dell'orizzonte ben oltre quanto avevano potuto fare prima della realizzazione del ponte.

6 - Ponte del Mare. Il ponte come punto di aggregazione e punto di riferimento per la collettività nel suo divenire polifunzionale.

 7 - Ponte del Mare come simbolo e luogo di valore estetico e simbolo cittadino e regionale.





8 - Padova, passerella di via Goito. Esempio di mimetizzazione cromatica.

Osserviamo ora il ponte dal punto di vista delle forme, delle funzioni e dei significati.

È interessante notare che il ponte, rispetto al suo contesto paesaggistico, si configura come "eco" delle forme presenti sia nel Mare Adriatico che nel fiume Pescara; infatti, con la sua composizione di antenna e stralli richiama le imbarcazioni ormeggiate al porto e lungo il fiume.

Dal punto di vista della funzione, oggi il ponte per la sua lunghezza e per le sue caratteristiche altimetriche è diventato luogo di sfida per ciclisti e podisti, nonché luogo di sosta, punto di ritrovo per cittadini e fonte di attrazione turistica.

Per quanto riguarda il significato, è diventato il luogo dove immortalare importanti eventi della propria vita come il matrimonio ed oggi il Ponte del Mare è diventato il simbolo non solo di Pescara ma anche dell'Abruzzo.

Analoghe letture possono essere condotte anche per le strade, verificando punto-punto ciò che avviene dal punto di vista percettivo. Certamente l'immersione del corpo nello spazio, che ha sei piani (davanti, dietro, sopra, sotto, destra, sinistra), è limitata da due elementi: il veicolo e la velocità.

Essere su un veicolo, infatti, implica un sistema spaziale stratificato: quello appartenente alla strada e quello del veicolo su cui si viaggia per un totale di almeno dodici piani. Ecco allora che ad esempio il "davanti" può avere la seguente stratificazione: volante - cruscotto - cofano dell'auto - linee convergenti della strada - territorio ai lati della strada - cielo. Questa stratificazione di spazi, l'uno dentro l'altro, che si traduce in una percezione dello spazio filtrato, non impedisce, però, di cogliere, almeno visivamente, i confini, le densità, le forme, le funzioni ed i significati del paesaggio che si attraversa. Lo stesso Eugenio Turri, a proposito dei viaggi afferma: "Ogni viaggio si esplica come successione di impressioni. Centinaia, migliaia di impressioni. Esse sono prevalentemente visive se si viaggia in treno o in aereo; più totali, più vissute, se andiamo a piedi"⁴.

L'altro elemento, la velocità, tende a compromettere la percezione del paesaggio. In tal senso, Paul Virilio afferma: "La velocità considera la visione come materia prima, con l'accelerazione viaggiare

è come filmare, produrre meno immagini che tracce mnemoniche nuove, inverosimili, soprannaturali"⁵. Infatti, con l'aumento della velocità, il rischio per il viaggiatore automobilista, è quello di perdere la possibilità di cogliere le forme di ciò che lo circonda e di darne, quindi, significato.

Il tema della velocità introduce un altro aspetto legato alla percezione: il suo accesso. L'accesso alla percezione è un tema fortemente sottovalutato nella progettazione di infrastrutture viarie e riguarda quanto si può percepire di un'opera contestualizzata in funzione sia dello spazio, ovvero in base al numero e alle caratteristiche dei punti di vista, sia del tempo. Infatti è cosa ben diversa, ad esempio, valutare paesaggisticamente una strada od un ponte che si intravedono per una manciata di secondi da altri che si percepiscono a scala vasta e praticamente continuamente. Si tratta di parametri ben quantificabili sui quali è possibile costruire matrici valutative.

Approccio alla qualità esterna dell'infrastruttura viaria

Considerati i vuoti normativi indicati in precedenza e alcuni principi percettivi, come possiamo impostare un lavoro sulla qualità esterna delle infrastrutture viarie, ovvero sulla qualità percepita?

La partita si gioca, evidentemente, sul piano culturale, nel dialogo tra progettista e committente.

È in questo dialogo che, verosimilmente, si dovrebbero strutturare strumenti culturali che internalizzino lo studio della relazione tra infrastruttura viaria e territorio, nell'ottica della costruzione di paesaggio e quindi di un'interfaccia luogo e genti. Dunque, per uscire da una situazione d'empasse, e trasformare un sistema lineare come una strada con i suoi ponti, da sistema paesaggisticamente impattante (in senso negativo), a dispositivo percettivo qualificante, una via percorribile è quella di lavorare sulla patrimonializzazione dell'infrastruttura viaria.

Perché ciò avvenga è necessario assumere nel progetto, sia l'aspetto impattante sul paesaggio (già ampiamente declinato nel DPCM 12/12/2005) sia l'aspetto qualificante, ma quest'ultimo da intendersi non come risposta agli impatti (attraverso le mitigazioni) ma come ridisegno del luogo.

Se a proposito di impatto sul paesaggio, il detto DPCM si esprime in termini di alterazione declinata in "intrusione[...]", "suddivisione[...]", "frammentazione [...]", "riduzione[...]", "eliminazione[...]", "concentrazione[...]", "interruzione[...]" "destrutturazione[...]" "deconnotazione[...]" una contrapposizione terminologica, rivolta al ridisegno di un luogo attraverso un'infrastruttura viaria, può essere delineata nella ricerca dell'integrazione declinata, ad esempio, in: "coerenza cromatica[...]", "coerenza materica[...]", "coerenza formale[...]", "significato simbolico[...]", "costituzione di relazioni percettive[...]", "distribuzione e ritmo di elementi[...]", "controllo delle proporzioni alle diverse scale[...]", "caratterizzazione di un luogo, introducendo elementi che ne rafforzino l'identità[...]", "ricomposizione di aree frammentate[...]"⁶.

5 Virilio P., 1992, 48

6 M. Culatti, 2014, "Definizione di una metodologia per la verifica della qualità paesaggistica di ponti e viadotti" studio condotto all'interno della convenzione ANAS - l'Università IUAV di Venezia dal titolo: "Approfondimenti scientifici e soluzioni

4 Turri E., 2007, 26-27

I veri esiti paesaggistici, dunque si otterrebbero dal bilanciamento delle *alterazioni* e delle *integrazioni*.

Dunque, perché una strada moderna non può elevarsi al rango di *bene culturale*, così come lo è, almeno in parte, il suo contesto?

"Porre domande: perché? e perché così?". Ad esempio è interessante vedere nell'opera di Michael Baxandall "*Le forme dell'intenzione*", quante e quali ragioni hanno portato alla realizzazione del notissimo ponte *Firth of Forth* di Benjamin Backer. Ben ventiquattro condizioni che sono state alla base di un'opera eccezionale sul piano formale e sul significato monumentale che ancora oggi detiene.

Oggi i processi di realizzazione di un'opera infrastrutturale viaria sono piuttosto codificati, tuttavia, spesso, sfuggono ancora a delle regole molto semplici, quelle del "buon senso". Quindi, è fondamentale incominciare a farsi delle domande, apparentemente banali, ma porle su piani diversi, andando così a declinare progressivamente le ragioni del progetto.

Innanzitutto: "*questo progetto di strada, serve? e a chi?*" e se veramente serve "*noi (progettista e committente), quale nuovo sistema percettivo vogliamo generare? Quali valori del territorio vogliamo recuperare o far conoscere? Qual è il dialogo formale - architettonico con le altre infrastrutture? E con gli altri elementi del paesaggio?*"

Con la risposta a queste poche domande, già si determina un parallelismo, fin dalla nascita del progetto, tra il valore d'uso della strada, ovvero la sua ragion d'essere, ed un valore aggiunto al territorio attraverso l'individuazione di uno *scopo paesaggistico*.

Ma quali sono i criteri, almeno generali, su cui si può sostanziare una convivenza paesaggistica tra strada e territorio definendo lo *scopo paesaggistico* di una infrastruttura viaria?

Gli approcci, ovviamente, sono numerosi, tuttavia una visione antropocentrica che includa l'esplorazione della dimensione percettiva, può contribuire a porre le domande in modo sufficientemente esaustivo per declinare, almeno in parte, quelle che possiamo definire le "ragioni paesaggistiche" del progetto.

Proviamo a procedere con domande per *triadi*, nuclei concettuali quasi didascalici ma utili, come promemoria, nella guida per la costruzione di un legame paesaggistico tra strada e territorio. Partendo dallo spazio geografico e dalla dimensione temporale per attraversare il tema della percezione e, infine, avanzare qualche considerazione su alcune tipologie di effetti che contribuiscono a definire il paesaggio.

Spazio geografico - Quanto e come, nel progetto, teniamo conto della distribuzione ed estensione dei *fenomeni fisici* di quelli *biologici* e di quelli *umani*? Sappiamo misurare distanze e le direzioni della propagazione degli effetti paesaggistici del nostro progetto?

Il tempo (di lungo periodo) - Quanto e come, nel progetto, teniamo conto del *passato*, del *presente* e del *futuro*? Siamo in grado di recuperare valori, simboli appartenenti alla tradizione del luogo in cui adiamo ad operare? Sappiamo, con il nostro progetto di strada, risolvere l'urgenza o l'esigenza



immediata, ma anche scommettere su una strategia di lungo periodo?

La relazione tra infrastruttura viaria e contesto paesaggistico: un approccio percettivo - Li abbiamo incontrati nel paragrafo precedente: *sentire (di essere qui), definire, usare* in una visione antropologica; *forma, funzione e significato*, in una accezione cognitiva; *spazio, tempo (di percezione), velocità*, come grandezze fisiche che incidono sull'accesso alla percezione.

Quindi... sappiamo, dove possibile, con il nostro progetto infrastrutturale viario creare le condizioni per l'esperienza *dell'immersione del corpo dello spazio* che, attraverso la definizione di confini, possa stabilirne l'uso?

Ad esempio lo spazio della strada, punto per punto, è aperto o chiuso a tunnel (di solito con guardrail e barriere antirumore)? Se è aperto, è su luoghi di pregio? Posso sostare in prossimità di questi luoghi oppure sono solo indicati?

Nel progetto dell'infrastruttura viaria, della definizione delle geometrie, fino a che punto si osserva e si valuta la *forma*, anche delle componenti del contesto per ricercare possibili riferimenti? Fino a che punto si tiene conto della *polifunzionalità* della strada? Può essere integrata con tecnologia "smart-city"? Può essere raccordata con aree utili alla produzione della biodiversità? Può avere delle aree utilizzate a scambiatore di traffico?

Dal punto di vista del *significato*: qual è il valore simbolico che ha la strada in progetto? Inserisco degli elementi ricorrenti che tendano a tipizzare una strada?

A livello di *accesso alla percezione*: quanto percepiamo dello spazio occupato da una strada o da un ponte? Per quanti secondi, giorni, anni? A quale velocità possiamo cogliere i dettagli di una infrastruttura viaria?

Dunque, porsi queste (e molte altre) domande, ha lo scopo di rendere trasparente, nella fase progettuale, il rapporto tra volontà del progetto e consapevolezza degli effetti.

Sempre per didascaliche *triadi* vediamo alcuni dei principali effetti delle infrastrutture viarie.

Innanzitutto ricordiamo gli effetti sul paesaggio. Come già evidenziato, il DPCM 12/12/05 tratta le *modificazioni*, le *alterazioni*, ma, come abbiamo visto, è includendo anche i *miglioramenti* che si può

9 - Rialto: Ponte Alamillo, sul fiume Guadalquivir. Santiago Calatrava, 1992. Ponte che connette la città di Siviglia con l'Isola di Cartuja. Opera monumentale che si "stacca" completamente dal contesto.

progettuali tipologiche per la trasformazione di opere d'arte a travi appoggiate in strutture integrali o semi-integrali attraverso l'eliminazione di giunti e appoggi o di giunti ai fini del miglioramento funzionale e/o sismico.

avere un quadro complessivo da cui è possibile trarre un effettivo bilancio "costi/benefici".

Considerata la categorizzazione dei *non-luoghi* antropologici, espressa da Marc Augé, che include le infrastrutture viarie, va sottolineata l'importanza della costruzione anche di luoghi *storici, relazionali, identitari*, almeno dove possibile ed in funzione della velocità di percorrenza. (In tal senso non dimentichiamo che esistono dei luoghi per eccellenza come i ponti abitati, ad esempio come il ponte di Rialto a Venezia e Ponte Vecchio a Firenze. Questi *luoghi* sono tali perché innanzitutto seducono, ovvero invitano all'attraversamento non solo con una fruizione di transito, ma anche con il commercio o con la possibilità di una vista suggestiva su un corso d'acqua. In generale, i ponti pedonali, si prestano bene a configurarsi come *luoghi* in quanto divengono "oggetti relazionali", ovvero spazi in cui si possono stabilire rapporti umani che si storicizzano e per tale motivo acquistano un'identità.

Altro effetto, è l'identità dell'infrastruttura viaria rispetto al contesto paesaggistico che può tradursi in una gamma di tre condizioni: *mimesi, coerenza, risalto*.

Effetto "mimesi" o *sparizione* o per effetti di elevata velocità di percorrenza, oppure per estrema mitigazione nel contesto. In questo caso, l'identità del ponte viene negata o comunque sopraffatta dalla componente vegetazionale del contesto. Si tratta di una sorta di compenetrazione, di fusione del ponte che si confonde nel territorio.

Effetto "risalto": in generale, l'opera resta evidente da molti punti di vista, polarizza l'attenzione per le sue dimensioni e tende a dominare il contesto in cui è inserita.

In questo senso va fatta una distinzione, ovvero:

- se l'opera non riesce ad interpretare i valori presenti nel luogo, di fatto, si avrà un effetto di *estraneità*, un landmark fine a se stesso, con l'elevato rischio di rifiuto da parte della collettività, in questo le *archistar* si sono cimentate abbondantemente;
- se, diversamente, riuscirà a farsi interprete dei valori culturali o storici del luogo, contribuirà a costituire per la collettività l'effetto *monumento*.

Tra queste due tendenze, *mimesi* e *risalto*, si colloca l'effetto di *coerenza* che può essere declinata secondo diversi aspetti, ad esempio, coerenza per *forma*, per *materiale*, per *colore*, per *dimensioni*.

Un caso di *coerenza cromatica* è stato l'approfondito studio sull'Halic Metro Crossing Bridge di Istanbul, basato sul rilevamento del colore associato ad un modello valutativo e basato sui principi di tutela previsti dall'UNESCO per le aree iscritte nella WHL⁷ e che ha consentito di rilevare le gamme cromatiche del contesto orientando la scelta del colore del ponte.

La traduzione della collocazione di una infrastruttura viaria, strada o ponte, dal punto di vista identitario, all'interno del contesto paesaggistico, può essere sintetizzata nel grafico alla fig. 11.

7 Per la definizione dei colori del nuovo ponte della Metro sul Corno d'Oro, è stato impostato uno specifico approccio metodologico multidisciplinare capace di legare il colore al contesto non solo in termini "quantitativi", ma anche e soprattutto in termini "qualitativi", ovvero tenendo conto del *significato* del luogo e dei valori che lo caratterizzano. In tal modo, il colore del ponte - e così il ponte stesso - non acquista più un semplice valore funzionale, ma un significato ben più profondo che lo "lega al luogo" e che con esso stabilisce *relazioni* producendo *effetti* diversi.

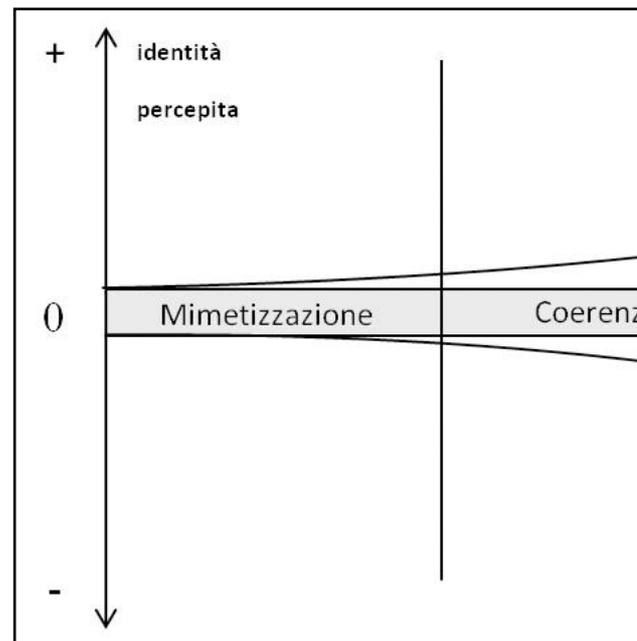
10 - Istanbul. Halic Metro Crossing Bridge. Esito dello studio per la determinazione della coerenza cromatica del ponte con i valori del luogo. A sinistra il ponte bianco, neutro. A destra il ponte integrato dal punto di vista cromatico.



Conclusioni

Sul modo di dare risposta alle domande proposte e quindi generare *architettura della strada* con la consapevolezza che contemporaneamente si crea *architettura del paesaggio*, c'è ampia possibilità. Se, negli ultimi quarant'anni, le infrastrutture viarie sono state attente, al più, alla *firmitas* e all'*utilitas*, bisogna anche dire che, oggi, nelle aule universitarie italiane dove si fa ricerca e dove diversi Settori Scientifico Disciplinari affrontano il paesaggio nel suo ruolo "alto", si sta formando un'attenzione culturale, affatto marginale, alla strada e ai ponti.

In tal senso le sperimentazioni sono numerose per quanto frammentate. Ma il paesaggio sta avendo anche un nuovo importante tavolo di discussione, il CUN (Consiglio Universitario Nazionale), in cui l'attenzione alla tematica sta avendo ampio riscontro. Forse le istituzioni dovrebbero incominciare a guardare a questi fermenti come risorsa e occasione per rilanciare il tema del servizio alla mobilità in modo più strategico e colto, internalizzando, nel progetto, una visione più ampia dell'*utilitas* e una ricerca più attenta alla *venustas*, nell'ottica di coniugare le reali esigenze della collettività con il ri-disegno dei luoghi e rimodulando, quindi, gli



11 - Grafico che sottolinea il progressivo evidenziarsi di una infrastruttura con i relativi effetti sull'identità percepita.



obiettivi di riqualificazione dei territori attraversati. È auspicabile che in un futuro non lontano, per norma, si inserisca in modo chiaro ed esplicito, all'interno del processo progettuale delle infrastrutture viarie, la figura del *Paesaggista* che, con il ruolo e la responsabilità di coordinare saperi provenienti da discipline diverse, possa interfacciarsi con il progettista ed il committente. Un affiancamento evidentemente necessario per il governo di territori sempre più fragili, in cui l'infrastruttura viaria può essere un efficace dispositivo proprio per la gestione del paesaggio, ma anche utile per stimolare l'attenzione negli Ordini Professionali, rilanciando la figura del *Paesaggista* nel suo ruolo culturale ed operativo.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

AA.VV., *De Pontibus. Un manuale per la costruzione dei ponti*, a cura di Saša Dobričić e Siviero E., Il Sole 24 ore, Milano, Italia, 2008.

AA.VV., *Interpretazioni di paesaggio. Convenzione Europea e innovazioni di metodo*, a cura di Clementi A., Meltemi, Roma, Italia, 2002.

AA.VV., *Paesaggi terapeutici. Come conservare la diversità per il "Ben Essere" dell'uomo*, a cura di Ghersi A., Alinea, Firenze, Italia, 2007.

Argenton A., *Arte e cognizione. Introduzione alla psicologia dell'arte*, Raffaello Cortina Editore, Milano, Italia, 1996.

Augé M., *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della sur-modernità*, Elèuthera, Milano, Italia, 1993.

Augé M., *Per una antropologia della mobilità*, Laca Book, Milano, 2010.

Baxandall M., *Forme dell'intenzione- sulla spiegazione storica delle opere d'arte*, Biblioteca Einaudi, Torino, 2000.

Barbaras R., *La percezione. Saggio sul sensibile*, Mimesis, Milano, Italia, 2002.

Culatti M., *Il ponte del mare: umanità in risonanza*, in *Il Ponte del Mare*, Textus Edizioni, L'Aquila, 2012.

Culatti M., *Road Infrastructure: methodological approach for the research of value added*, in *Le Vie dei Mercanti. Less More Architecture Design Landscape*, a cura di Carmine Gambardella, Atti del Decimo Forum Internazionale di Studi - Capri, La scuola Pitagora editrice, Napoli, 2012.

Clément G., *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodilbert, 2005

Kanizsa G., Caramelli N., *L'eredità della psicologia della gestalt*, Il Mulino, Bologna, Italia, 1988.

La Cecla F., *Perdersi. L'uomo senza ambiente*, Edizioni Laterza, Roma, Bari, Italia, 2000.

La Cecla F., *Mente Locale. Per un'antropologia dell'abitare*, Elèuthera, Milano, Italia, 1996.

Lynch K., *L'immagine della città*, Biblioteca Marsilio, 1960, 2009.

Quaini M., *L'ombra del Paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*, Biabasis, Reggio Emilia, 2006.

Siviero E., Casucci S., Secchi A., *Il ponte e l'architettura*, CittàStudiEdizioni, Milano, 1995.

Turri E., *Il paesaggio degli uomini, la natura, la cultura, la storia*, Zanichelli, Bologna, Italia, 2003.

Turri E., *Il paesaggio e il silenzio* - Marsilio Editori, Venezia, Italia, 2004.

Verdi L; Tessarollo M., *Questioni di spazio. Cultura, simboli, comunicazione*, Cleup, 2007.

Virilio P., *Estetica della sparizione*, Liguori Editore, Napoli, Italia, 1992.

Virilio P., *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, Costa & Nolan, Milano, Italia, 2005.

Zevi B., *Saper vedere l'architettura*, Einaudi Editore, Torino, Italia, 1953.

Riferimenti normativi

- DPCM 27/12/1988
- DM 04/10/2011
- D. Lgs. 12/04/ 2006 N. 163, e relativo Regolamento DPR 207/2010
- D. Lgs 22/01/2004, n 42 e successive modifiche
- DPCM 12/12/2005
- D. Lgs. 19/04/ 2016 N. 50

