

TRASPORTI

& cultura

38

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



STAZIONI E CITTÀ

Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2014
anno XIV, numero 38

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
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,
Università di Padova

Franco Purini
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università
IUAV, Venezia

Maria Cristina Treu
Prof. Ord. di Urbanistica, 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

2014 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2014

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

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 STAZIONI E CITTÀ**
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÀ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ**
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÀ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN CINA. POLITICHE, STRATEGIE E TERRITORI**
di Marc Guigon
- 29 LA STAZIONE DI STRASBURGO, TRA PASSATO E FUTURO**
di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud
- 35 LYON PART DIEU, HUB METROPOLITANO CONTEMPORANEO**
di François Decoster, Djamel Klouche e Caroline Poulin
- 43 L'INFRASTRUTTURA SCOMPARSA. IL NUOVO SUOLO DELLA STAZIONE SAGRERA ALTA VELOCITÀ A BARCELONA**
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÀ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÀ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**
di Manuela Triggianese

73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÀ
di Oriana Giovinazzi

81 IL PALAZZO RITROVATO: IL PROGETTO DI RINNOVO DELLA STAZIONE DI ANTWERPEN CENTRAAL

di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

87 STAZIONI FERROVIARIE DI LONDRA: INTERVENTI IMMOBILIARI PER LA RIGENERAZIONE URBANA

di Judith Ryser

cultura

95 CONVEGNO SULL'ALTA VELOCITÀ A PADOVA

di Viviana Martini e Luigi Siviero

99 PAESAGGIO E PSICHE, SECONDO INCONTRO DI STUDIO

di Laura Facchinelli

105 LA STAZIONE FERROVIARIA E MARITTIMA DI ANGIOLO MAZZONI A MESSINA

di Vincenzo Melluso e Giuseppina Farina

111 VENEZIA SANTA LUCIA: LA SCUOLA FIORENTINA AL CONCORSO DEL 1934

di Riccardo Renzi

117 STAZIONE-CITTÀ, UNA RELAZIONE FRA STORIA, ARCHITETTURA, SOCIOLOGIA
di Giandomenico Amendola

123 DEGRADO DEI PAESAGGI ITALIANI E COGNIZIONE DEL DOLORE

di Francesco Vallerani

Stazioni e città

di Laura Facchinelli

Dopo il numero dedicato all'Alta Velocità – tema che stiamo approfondendo, sempre intersecando ingegneria e paesaggio, anche attraverso incontri di studio rivolti al mondo universitario e ai professionisti – rivolgiamo nuovamente l'attenzione alle ferrovie con questo fascicolo monografico che mette in relazione stazione e città. Considerando tecnica e architettura, dunque, ma anche progettazione urbanistica, con la mente rivolta alle varie dimensioni della cultura: soprattutto storia, sociologia, arte.

La stazione è nata, nell'Ottocento, come luogo della tecnica, legato alla circolazione dei treni, dove l'impegno era concentrato nel garantire sicurezza e precisione del servizio. Con lo sviluppo della rete e dei collegamenti, il fabbricato viaggiatori ha ampliato progressivamente la gamma dei servizi, interpretando le esigenze della società in rapido mutamento; nelle grandi città l'architettura si è dilatata, con forme sue proprie, fino a dimensioni monumentali, rappresentando simbolicamente l'importanza del servizio reso dallo Stato alla collettività. Artisti, scrittori, antropologi hanno colto l'atmosfera della stazione, crocevia di interessi, di movimenti frenetici, di emozioni.

Se, alle origini della ferrovia, c'era un controllo diretto degli operatori sull'arrivo e la partenza dei convogli, l'evoluzione degli apparati tecnologici ha consentito di lasciare gli spazi centrali della stazione a disposizione dei viaggiatori. L'atrio e la galleria di testa con le relative adiacenze sono stati reinterpretati - soprattutto negli anni recenti della privatizzazione e della suddivisione societaria delle ferrovie - attribuendo un valore sempre maggiore agli aspetti produttivi in termini economici. Le principali stazioni, ma anche quelle di medie dimensioni, sono state rielaborate con interventi di restyling che enfatizzano la funzione del commercio. Le nuove stazioni dedicate all'Alta Velocità – affidate, per la progettazione, alle maggiori firme dell'architettura internazionale – sono invece concepite come centri commerciali fin dall'origine. In entrambi i casi si studiano percorsi interni zigzaganti fra le vetrine per stimolare l'acquisto di merci, in un vero trionfo del "superfluo". E non soltanto gli spazi fisici, ma anche la comunicazione visiva e sonora del servizio ferroviario (tabelle-orario, avvisi per altoparlante) è sovrastata dai richiami pubblicitari, sempre più invadenti e totalizzanti. Un vero e proprio capovolgimento rispetto alle origini.

Dal nostro punto di vista, l'evoluzione recente delle stazioni pone alcuni interrogativi. La stazione dovrebbe anzitutto garantire un servizio efficiente e comodo per tutte le esigenze. Dovrebbe anche garantire una rapida connessione fra le varie modalità di trasporto: dai servizi urbani a quelli sulle lunghe distanze. Ma quante sono (in Italia, in particolare) le stazioni che svolgono queste funzioni in modo soddisfacente? Ci sono luoghi di sosta per i viaggiatori in attesa? Si accede facilmente a bus o metropolitana? Quanti i collegamenti ferroviari con gli aeroporti?

Un secondo interrogativo riguarda l'architettura, ovvero il progetto degli edifici di stazione e l'allestimento degli spazi interni. La nostra impressione è che alcuni dei nuovi edifici, nati da progetti così ambiziosi, siano però sostanzialmente "indifferenti" al nostro paesaggio urbano e alla nostra cultura, tanto che potrebbero essere collocati in qualsiasi altra parte del mondo. E che nelle stazioni già esistenti, i nuovi spazi interni (quelli realmente "vissuti") siano declinati, per forme e materiali, secondo un "brand aziendale" ripetitivo, che non considera la "personalità" dei luoghi, per di più trascurando, nelle merceologie del commercio, le produzioni locali.

È difficile pensare a un'inversione di tendenza, dato che su questa tipologia di interventi gli enti pubblici non interferiscono, mentre le personalità della cultura e della società sembrano non avvertire il problema. A nostro parere si può temere una perdita in termini di ricchezza espressiva, di molteplicità, impoverendo la specificità stessa dell'edificio ferroviario che, fino agli anni fra le due guerre, aveva segnato pagine importanti dell'architettura italiana.

I contributi pubblicati in questo numero – presentati in apertura dalla curatrice prof.ssa Zeila Tesoriere – affrontano questi e molti altri aspetti delle stazioni, in un panorama internazionale molto ampio. Abbiamo affrontato questo impegnativo lavoro di ricerca nella convinzione che solo col confronto e con l'approfondimento si può progettare un'effettiva crescita di funzioni e di significato.



Degrado dei paesaggi italiani e cognizione del dolore

di Francesco Vallerani

È da decenni ormai che in Italia, come nel resto del mondo occidentale, ci troviamo nel bel mezzo di un condiviso e approfondito dibattito circa l'urgente necessità di rivedere l'attuale modello di sviluppo, nonché i paradigmi della crescita lineare, irreversibile nella dissipazione delle risorse e responsabile di un processo di degrado dell'ambiente fisico e delle complessità ecosistemiche, oltre che destabilizzante nei confronti dell'equità sociale.

È innegabile che tali urgenze siano percepibili anche a livello locale, penalizzando anzi in molti casi la qualità stessa del vivere quotidiano, aggravando l'efficienza ecologica degli scenari esistenziali, sollevando criticità pratiche (inquinamento di aria e acqua, consumo di suolo fertile, cibi di scarsa salubrità, proliferazione di edilizia speculativa, oltraggio alla qualità del paesaggio storico e di valenza naturalistica, conflitti ambientali irrisolti, sregolato prelievo di inerti e tanto altro ancora, purtroppo). In un paese dall'elevato consumo di suolo come l'Italia tutto ciò si è ormai consolidato, per cui il territorio interessa solo se consente meccanismi di vistosa ricarica dei profitti.

Il trionfo del fare

Un resoconto di viaggio tra le macerie di aree dismesse, da poco abbattute, o tra i cumuli di terra che lascia spazio a frettolosi scavi per le fondazioni della nuova edilizia, con il flusso incessante di autocarri che vanno e vengono sotto i morsi implacabili del sole già caldo ad aprile, e così fino alle prime deboli piogge di inizio ottobre, o tra i campi e i prati stabili da tempo abbandonati e delimitati dai picchetti piantati dai geometri, con gli accessi allargati per accogliere ruspe fameliche e betoniere, o lungo gli ex fossati sostituiti da tubature di cemento dopo aver divelto e maciullato le contermini siepe alberate e in seguito ricoprendoli con macerie per nuovi parcheggi, nuova viabilità, nuovi insediamenti, è un resoconto che ha non poco del bollettino di una calamità non solo endemica, ma inevitabile.

Contrariamente a quello che si sente dire da qualche tempo dai governanti del paese del cemento, in toni martellanti e propagandistici, è possibile identificare il carattere corrosivo della calamità del "fare", un "fare" acritico, ubiquitario, retorico, dissipatore di qualità, imposto dall'alto, indiscutibile, spesso militarizzato, che impoverisce gli scenari, arricchisce pochi, addolora molti e che raramente arreca giovamenti effettivi e condivisi alla comunità.

È il "fare" che scatena gli appetiti dei corruttori e

The decline of Italian landscapes and the awareness of pain

by Francesco Vallerani

For decades now in Italy, like in the rest of the Western world, we are steeped in a debate about the urgent need to reassess the current model of development as well as the paradigms of linear growth, irreversible in its dissipation of resources and responsible for a degenerative process of the physical environment and the complexities of the eco-system, causing destabilization in terms of social equality. It is undeniable that these urgencies are also felt at the local level, and in many cases penalize the very quality of everyday life, raising practical issues (air and water pollution, fertile land take, unhealthy foods, the proliferation of speculative real-estate development, damage to the quality of the historic and natural landscape, unresolved environmental conflicts, uncontrolled removal of inert material and so much more).

The devastated settings produced by land-take generates social neurosis and concern over the vulnerability of the environmental contexts of everyday life. Existential anxiety is triggered by specific threats not only to the ecological quality of local geographical contexts, but also to the conservation of landscapes with the historical value and significant cultural depth that constitute the "personality" of these places. A "geographical trauma" that translates into a "psychological trauma", seen as an injury to the territorial structure that supports the system of social and individual meaning.

Nella pagina a fianco, in alto: edificio lungo la statale 47; al centro: case in costruzione nel borgo Berga di Vicenza; in basso: rimozione di paesaggio agrario.

dei corrotti, di chi si frega le mani per la contentezza di fronte a frane, terremoti e incendi di foreste secolari pensando all'ennesco affaristico causato dalle calamità.

L'affollarsi impressionante dei cantieri edili e per le infrastrutture è un susseguirsi quotidiano e ubiquitario di alacrità impolverata, rumorosa, in molti casi malavitosa, che si abbatte con fretta incoercibile sui resti di precedenti fisionomie di spazi vissuti, per sempre cancellati, ridefiniti con la forza delle decisioni elaborate nei misterici labirinti delle normative aggirate o consenzienti e conniventi per endemica flessibilità verbale, più grida barocca che maturo prodotto del diritto e della giustizia. Capire le logiche, le dinamiche, i metodi applicati, lo sfondo antropologico e gli esiti geografici del consumo di suolo nel paese del cemento non è difficile e lo dimostra la vastissima bibliografia prodotta al riguardo, specialmente a partire dalla seconda metà del '900, quando le prime sensibilità critiche, affrancate dall'emergenza delle ovvie necessità della ricostruzione postbellica, hanno aperto gli occhi su quanto stava accadendo.

Paesaggi della paura

Le devastate fisionomie prodotte dal consumo di suolo non fanno che generare nevrosi sociale e preoccupazione nei confronti della vulnerabilità dei contesti ambientali del vivere quotidiano, anche perché non è facile vivere a continuo contatto con le criticità generate dal dissesto urbanistico, dalla mancata tutela delle qualità di aria e acqua, dal rischio della convivenza con lavorazioni pericolose, dal traffico intasato sia durante il pendolarismo lavorativo che in occasione degli spostamenti per il tempo libero.

Gran parte della popolazione è circondata da paesaggi della paura, sia in ambito urbano che nelle cosiddette campagne, sempre più spesso strappate con violenza dalla loro prima vocazione di produzione agricola, cancellandone per sempre le funzioni di rigenerazione psico-fisica con le infinite lottizzazioni artigianali, residenziali e commerciali, quasi una corsa all'ultima frontiera del gioco sleale della plusvalenza del valore dei suoli.

Degrado e distruzione dell'ambiente non appaiono comunque preoccupazioni significative per tutti, e quindi non si può pretendere una generalizzata e necessaria condivisione. La consapevolezza dei rischi ecologici e dello scempio del territorio sono un prodotto culturale, su cui agiscono sia le affettuose sensibilità che gli interessi individuali e dei gruppi del tribalismo economico e dei turbo-capitalisti del nuovo millennio.

È ben noto il ritardo formativo su tematiche territoriali nel paese del cemento: dalle scienze naturali alla storia dell'arte, dall'educazione civica all'architettura.

Resta il fatto che in questo ultimo decennio il paesaggio italiano ha subito un attacco forsennato, ai cui esiti di plateale devastazione, cioè sotto gli occhi di tutti, anche del più ottuso dei negazionisti, sono da aggiungere i meno visibili e ben occultati effetti negativi sulle falde, sia nella qualità che nella quantità, sull'aria che si respira, sulla geografia dei suoni, il cosiddetto *soundscape*, sulle sabbie dei fiumi, sulle cave di argilla e ghiaia che si ingrandiscono e si approfondiscono dietro fitte cortine arboree, nonché i misteriosi percorsi del denaro sporco che si rigenera nell'edilizia.

Da paesaggi dell'angoscia allo *sprawl* di identità

L'urbanizzazione intensa delle deliziose campagne italiane determina la perdita di senso e di appartenenza alla dimensione sentimentale trasmessa dal paesaggio e impoverisce anche la socialità condivisa, lasciando un vuoto che sarà facilmente riempito dalle "amicizie" elettroniche e televisive fornite dal mercato hitech globale. Sono questi i tempi della "modernità liquida" evidenziata da Bauman, in cui le forme sociali e i luoghi del vissuto fluiscono rapidamente e lasciano privi di strumenti certi per interpretare le nuove realtà.

Nel caso specifico del degrado ambientale l'analisi geografica potrebbe considerare la perdita del legame tra comunità antropica e luogo dell'esistenza, che era stato organizzato funzionalmente per garantire il sostentamento ed il corretto svolgimento del vivere quotidiano; con tale rottura il gruppo perde anche le sue costruzioni materiali, la storia di modificazioni fisiche al proprio spazio di vita, con la conseguente dipendenza funzionale da spazi riorganizzati diversamente da altri segmenti di potere. Perdere il luogo significa perdere la possibilità di *pensare il proprio contesto*, e soprattutto di *pensarsi nel proprio contesto*; significa subire uno scacco alle proprie capacità di significazione, uno scacco dei propri ordini di riferimento più basilari e banali, di cui siamo quasi inconsapevoli nelle situazioni di "normalità". Questo "trauma geografico" si traduce in un "trauma psicologico" in quanto lesione della struttura territoriale che sostiene il sistema di significazione sociale e individuale, danno irreparabile alla dimensione contestuale di contenimento e sviluppo dei propri spazi sociali e spazi di vita.

La rottura dei legami sociali aumenta la vulnerabilità psicologica dell'individuo, ed amplifica l'effetto dei fattori di rischio per l'esordio di sequele post-traumatiche; anche nei casi in cui questo processo non conduce alla strutturazione di forme di disagio patologico, esso arrega in ogni caso un pesante contributo di ansia e difficoltà aggiuntive proprio mentre se ne presentano già in abbondanza sul piano di realtà. La frammentazione artificiale di una comunità già sottoposta alla perdita traumatica del proprio territorio rappresenta indubbiamente una *bad practice* geografica di ampia portata.

Il disagio esistenziale scaturisce non solo per specifiche minacce alla qualità ecologica delle geografie locali, ma anche alla conservazione dei paesaggi ricchi di storia e di pregiate sedimentazioni culturali che costituiscono la "personalità" dei luoghi. Se fino a un recente passato le azioni di protesta e il dibattito politico erano condotte da associazioni a livello nazionale (nel caso italiano si pensi a Italia Nostra, a Legambiente e al Fondo per l'Ambiente Italiano) e internazionale (WWF, Green Peace), oggi è sempre più diffuso un coinvolgimento diretto di gruppi e movimenti di cittadini legati dalla paura per le minacce ambientali che organizzano iniziative civiche. Paure, disagi esistenziali, perdita di serenità e depressione sono i principali moventi che spingono persone tranquille e in gran parte paghe del loro individualismo a occuparsi di qualcosa che sta al di fuori della spazialità domestica. In Italia i protagonisti della politica e dell'imprenditoria sono soliti definire questo attivismo d'occasione come *Nimby* (Not in My Back Yard), senza nascondere un certo disprezzo per ciò

che definiscono "ambientalismo estremista" che si oppone al progresso.

È troppo facile liquidare con superficialità i disagi sociali causati dal degrado ambientale definendoli con la sigla *Nimby*, trascurando anche il sentimento dell'indignazione e quindi negando l'ascolto delle voci dei molti che subiscono scelte territoriali approvate per il vantaggio di pochi, come nel caso di speculazioni immobiliari in aree di pregio paesaggistico, l'apertura di cave in contesti idrogeologici delicati, il prelievo di acqua di falda per poi venderla imbottigliata ad alto prezzo. Ne consegue che lo sprawl urbano si sta diffondendo come una grigia metastasi in gran parte delle pianure e vallate del nostro Paese.

Dunque, quando i luoghi subiscono lesioni, è la comunità che vede alterato il rapporto vitale che consente il riconoscimento identitario, anche se il disagio psicologico viene avvertito dai componenti più sensibili del gruppo. L'angoscia si rafforza in chi assiste impotente al passaggio dal Cosmos dell'identità al Chaos del pensiero unico prodotto dall'economia globale, che rende inutili e superati i legami tra comunità e ambiente, e di conseguenza le referenze paesaggistiche tradizionali si riducono a semplici e indifferenziati supporti euclidei catturati dal mercato immobiliare, da destinare alle funzioni più redditizie.

È evidente che gli esseri umani hanno una elevata capacità di adattamento, per cui si sopravvive anche se nelle vicinanze hanno localizzato un impianto produttivo rumoroso, anche se le nostre abitudini devono cambiare per il traffico che aumenta dopo che il solito orizzonte di alberi e campi è stato sostituito dal centro commerciale o dal nuovo quartiere per gli operai rumeni e marocchini, anche se non si può più nuotare nel fiume e altro ancora. È utile rammentare che è pericoloso e ingenuo credere nella perennità dei legami affettivi con i luoghi della propria biografia. Tutto cambia, è vero. Però è troppo facile da parte dei poteri politici, dei pianificatori, degli investitori minimizzare gli effetti collaterali di questa inarrestabile mitologia dello sviluppo, sorridere con malcelato disprezzo nei confronti di chi implora dialogo e ascolto quando si tratta di governare in modo condiviso il territorio, come se la qualità visuale, cioè la bellezza, fosse un trascurabile accessorio all'esistenza, da sacrificare all'immediato tornacento economico dei soliti pochi. L'imposizione traumatica di nuove geografie deve fare i conti con le esigenze degli attori deboli e sensibili ai valori non monetizzabili dell'esistenza, in modo da contrastare la perdita di luoghi interiorizzati con il patrimonio insostituibile di emozioni radicate e memorie vissute.

Perdere il "luogo" significa dunque perdere la possibilità di pensare il proprio contesto, e soprattutto di pensarsi nel proprio contesto; significa subire un attacco alle proprie capacità di significazione, un attacco ai propri ordini di riferimento più basilari e banali, di cui siamo quasi inconsapevoli nelle situazioni di "normalità". Questo "trauma geografico" si traduce in un "trauma psicologico" in quanto lesione della struttura territoriale che sostiene il sistema di significazione sociale ed individuale, danno irreparabile alla dimensione contestuale di contenimento e sviluppo dei propri spazi sociali e spazi di vita. Infine, molto più prosaicamente, il degrado del paesaggio può generare anche una "ferita" economica, cioè danni facilmente monetizzabili a seguito del deprezzamento del valore immobiliare della casa a cui si avvicina l'insedia-

mento produttivo rischioso, o la strada di grande traffico, o la grande urbanizzazione residenziale che cancella lo scenario tradizionale, per cui i cittadini depressi che vogliono andare via non riescono a vendere la propria casa ad un prezzo adeguato per acquistarne un'altra in un luogo meno "a rischio".

Riproduzione riservata ©

Bibliografia

Bauman Zygmunt (2002), *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza.

Bauman Zygmunt (2007), *Modus vivendi. Inferno e utopia del mondo liquido*, Roma-Bari, Laterza.

Beck Ulrik (2000), *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Roma, Carocci.

Benedetti Gaetano (2006), *Politica e ambiente: bilancio della legislatura 2001-2006*, Milano, Edizioni Ambiente.

Bonesio Lucia (2000), *Orizzonti della geofilosofia. Terra e luoghi nell'epoca della mondializzazione*, Bologna, Arianna.

Davis Mike (1999), *Geografie della paura*, Milano, Feltrinelli.

Erbani Francesco (2003), *L'Italia maltrattata*, Roma-Bari, Laterza.

Latouche Serge (1995), *La Mégamachine*, Paris, La Découverte-Mauss.

Pezullo Luca (2005), *Il rischio territoriale tra geografia della percezione e psicologia dell'emergenza. Approcci teorico-metodologico ad orientamento qualitativo*, Tesi di Dottorato, Dipartimento di Geografia, Università di Padova.

Tuan Yi Fu (1979), *Landscape of fear*, Oxford, Basil Blackwell.

Vallerani Francesco (2000), "Il Veneto e le seduzioni palladiane tra senso del luogo e postmoderno", in Cosgrove Denis, *Il paesaggio palladiano*, Verona, Cierre, pp. 9-30.

Vallerani Francesco (2005), *La perdita della bellezza: paesaggio veneto e racconti dell'angoscia*, In Vallerani F., Varotto M., pp. 159-185.

Vallerani Francesco, Varotto Mauro (a cura di), (2005), *Il grigio oltre le siepi. Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*, Portogruaro, Nuova Dimensione.

Vallerani Francesco (2013), *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Milano, Unicopli.

Zamparutti Anthony (a cura di), (2000), *Difendere l'ambiente nel Veneto: conflitti e comitati locali*, Venezia, Osservatorio sulle trasformazioni in Veneto.

Nella pagina seguente: Stazione Centrale di Pechino, vedute dell'atrio e dell'esterno (foto di Laura Facchinelli).

1 - La copertina del libro di Francesco Vallerani *Italia desnuda. Percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Unicopli 2014.

