



INSERIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE NEI PAESAGGI PROTETTI

Aldo Casciana(*)

(*) *Dottore di ricerca in urbanistica, Dipartimento Ambiente Reti Territorio, Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara, Facoltà di Architettura, e-mail aldosciana@yahoo.it*

Muovendo dall'individuazione di spazi di possibile mediazione tra la domanda di infrastrutture e quella crescente di qualità dell'ambiente e del paesaggio, l'esperienza didattica e formativa¹ del "Laboratorio dell'Ambiente e del Paesaggio", promossa dalla Comunità Montana dell'Esino Frasassi e dal Parco Naturale Regionale "Gola della Rossa e di Frasassi", si è rivolta alla formazione di competenze specializzate in materia di progettazione sostenibile nelle aree protette all'interno dei Parchi di valenza nazionale e regionale, proponendo di agire sulle modalità con le quali si progettano le opere infrastrutturali, introducendo i valori paesaggistici nel processo di pianificazione e progettazione delle opere.

Il Laboratorio ha così tematizzato il paesaggio assumendolo quale fattore determinante del progetto di infrastruttura, al pari di funzionalità, costo e sicurezza ed ha affermato il principio secondo il quale i caratteri progettuali delle infrastrutture si debbano adattare alla diversità dei contesti attraversati. Operativamente si è sperimentata l'applicazione di uno Schema Direttore Paesaggistico definito come quadro di sintesi dei temi progettuali prioritari e come schema di coerenza delle strategie paesaggistiche da applicare alle opere stradali nonché al loro spazio di prossimità esteso lungo tutto il tracciato, e di approfondimenti progettuali sulle aree sensibili.

1. Gli obiettivi del Laboratorio

L'esperienza del Laboratorio² nasce dalla esigenza di riflettere sulle nuove condizioni che caratterizzano la progettazione delle infrastrutture alla vigilia di una stagione di forte rilancio degli investimenti a favore delle reti infrastrutture per la mobilità ed a favore dello sviluppo competitivo delle città. Ma nasce anche dalla insoddisfazione per il modo in cui questo tema viene trattato correntemente all'interno di una concezione convenzionale delle strade, ferrovie, metropolitane, aeroporti, porti, impianti energetici, grandi parcheggi e nodi di interscambio nelle pratiche di progettazione correnti, oggi fortemente condizionate dal prevalere incontrastato dei paradigmi dell'ingegneria delle reti.

In questo nuovo scenario, non è più pensabile che la progettazione delle infrastrutture venga affidata soltanto all'ingegneria di settore, dalla viabilità alle comunicazioni ferroviarie, aeree e marittime. La forma e la natura stessa del territorio ne vengono determinate in modo incisivo, soprattutto nei contesti naturali, dove la qualità delle aree naturalistiche viene svilita dal potere di configurazione dei viadotti, dei ponti e delle altre grandi opere di modificazione del paesaggio.

Il tema della prima edizione del Laboratorio dell'Ambiente e del Paesaggio è riferito alle opere di potenziamento di infrastrutturazione viaria e ferroviaria del corridoio Ancona-Perugia-Orte, riconosciute

¹ Il Laboratorio dell'Ambiente e del Paesaggio è stato finanziato come progetto di cooperazione interterritoriale dai GAL della Regione Marche all'interno del Programma di iniziativa comunitaria Leader+. Il Laboratorio si è articolato in tre moduli scientifico-didattici: a) Gestione integrata degli aspetti ecologici e paesaggistici degli ecosistemi montani; b) Inserimento delle opere infrastrutturali nei paesaggi protetti; c) Valutazione delle interazioni ecologiche e riqualificazione dei paesaggi compromessi.

² Le attività di ricerca e sperimentazione del Modulo B "Inserimento delle opere infrastrutturali nei paesaggi protetti" sono state svolte da un gruppo di ricercatori del Dipartimento Ambiente Reti Territorio della Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara, Facoltà di Architettura. Il gruppo di ricerca, coordinato da Alberto Clementi, è composto da Arch. Massimo Angrilli e Arch. Sabina Minnetti (coordinamento operativo), Arch. Aldo Casciana, Arch. Filippo Priori, Arch. Marco Morante con Arch. Isa Di Gregorio, Arch. Nicola Fitti e Arch. Ester Zazzero.



come prioritarie dalla Legge Obiettivo. Queste opere interessano direttamente i contesti territoriali di maggior pregio del Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi nelle Marche. Nasce dunque il problema di conciliare le previsioni di sviluppo della mobilità con la tutela dei valori naturalistici e paesaggistici del parco. L'impostazione delle attività formative e di sperimentazione, rivolte soprattutto a professionisti e dipendenti degli enti locali, muove da una riflessione generale sullo stato della progettazione delle opere infrastrutturali nel paesaggio, accompagnata dal riferimento alle best practices e ai vincoli del quadro normativo che disciplina l'inserimento delle opere nel contesto. Nella convinzione che la riconquista del paesaggio passi attraverso una più specifica considerazione del suo valore all'interno delle principali azioni di settore che a diverso titolo investono il territorio, il paesaggio viene assunto programmaticamente come uno dei fattori determinanti nel progetto di infrastruttura, al pari della funzionalità, del costo e della sicurezza delle opere.

Si è affermato il principio che i caratteri progettuali delle opere debbano adattarsi alla diversità dei contesti di paesaggio attraversati, contestando il radicato principio di autodeterminazione settoriale delle nuove opere sulla base delle logiche interne all'ingegneria delle reti e dei livelli di servizio prefigurati. Le opere infrastrutturali, in questa visione, sono chiamate ad interagire con i contesti territoriali che attraversano adattando di conseguenza le loro configurazioni e se necessario anche le prestazioni offerte. In altri termini, fatte salve le istanze di sicurezza, di continuità dei tracciati e di economicità delle opere, si assume che le reti infrastrutturali possano articolarsi nei loro caratteri funzionali e tipologici in armonia con il valore dei paesaggi locali, piuttosto che imporsi con forme autoreferenziali dettate dalla osservanza dei parametri funzionali imposti in modo esogeno.

La prospettiva proposta affida al progetto *landscape sensitive* un ruolo centrale per dirimere il conflitto tra conservazione e trasformazione. Il progetto è inteso come momento di ricerca e al tempo stesso di sperimentazione di modalità innovative per lo sviluppo sostenibile all'interno di contesti di ambiente e paesaggio particolarmente sensibili.

Il Laboratorio ha offerto l'occasione di sperimentare l'applicazione di uno Schema Direttore Paesaggistico, definito come quadro di sintesi dei temi progettuali prioritari e come schema di coerenza delle strategie paesaggistiche da applicare alle opere stradali nonché al loro spazio di prossimità esteso lungo tutto il tracciato.

Seguendo l'esempio francese della procedura di Avant-Projet Sommaire, lo Schema Direttore Paesaggistico interpreta il contesto nello stato precedente al progetto infrastrutturale, e offre le conoscenze di paesaggio come elementi di orientamento per le ipotesi di tracciato e di inserimento delle opere (in questo caso alternative a quelle assunte dalle opere del Quadrilatero individuate dalla Legge Obiettivo). Si rovescia così di fatto l'approccio corrente in Italia, che differisce la valutazione di compatibilità e la proposta di mitigazioni ambientale-paesaggistica a valle della fase di progettazione preliminare delle opere infrastrutturali.

Lo schema direttore, così inteso, serve per contestualizzare le opere, evidenziando gli elementi forti e quelli fragili dei paesaggi attraversati, definendo sia la localizzazione delle direttrici infrastrutturali (profili longitudinali, rettifiche delle curvature) che le operazioni di valorizzazione e sistemazione paesaggistica delle aree ad esse associate.

2. Una interpretazione dei valori dei paesaggi della Gola della Rossa

Le attività di interpretazione dei valori del contesto muovono dall'idea che qualsiasi intervento nel territorio possa assumere come valore fondativo la conoscenza e l'interpretazione dei caratteri di specificità del paesaggio in cui si inserisce, ed in modo particolare nel caso di trasformazioni indotte dalla realizzazione di opere stradali che, in virtù della loro natura di opere non puntuali, investono in modo pervasivo i contesti, attraversando spesso con indifferenza ambiti profondamente diversi e provocandone spesso l'omologazione paesaggistica. Nel contesto del territorio del Parco della Gola della Rossa e di Frasassi, le interpretazioni svolte durante le attività del Laboratorio hanno tematizzando con chiarezza la complessità e la ricchezza di valori dei paesaggi locali.



È stata così l'interpretazione dei caratteri paesaggistici ad indicare caso per caso la scala di riferimento dei contesti paesaggistici da associare alle nuove infrastrutture; la lettura e l'interpretazione delle caratteristiche distintive dei paesaggi ha condotto all'identificazione di contesti paesistici diversificati nell'ambito di studio, per i quali si sono impostate successivamente differenti strategie paesaggistiche di salvaguardia, gestione sostenibile o riqualificazione.

Dal punto di vista metodologico, il Laboratorio ha condotto questa fase di ricostruzione dei caratteri identitari del paesaggio definendo un ambito generale di intervento possibile, prendendo come riferimento il tratto del Parco interessato dal futuro passaggio dei tracciati infrastrutturali da Serra S. Quirico ad Albacina, estendendo le analisi, e poi le successive proposte, anche a contesti esterni al confine del Parco, come nel caso del contesto di Serra S. Quirico. Questa scelta è in linea con la convinzione che non sia possibile operare analisi e scelte progettuali in maniera settoriale o all'interno di un confine amministrativo, ma che possano essere i caratteri identitari del paesaggio, e le loro relazioni, a poter definire, caso per caso, il contesto di intervento.

Le operazioni di interpretazione dei paesaggi della Gola della Rossa sono state svolte conducendo una serie di attività svolte sul campo, come i sopralluoghi sulle aree di studio, ed altre sono invece state condotte all'interno dei seminari attraverso la lettura e la successiva interpretazione critica dei caratteri dei paesaggi dell'area protetta.

Lo studio ha utilizzato tecniche di lettura ed analisi territoriale e paesaggistica multi dimensionali e la successiva restituzione attraverso documenti cartografici-fotografici mirati a ricostruire le qualità identitarie del contesto e successiva rappresentazione di sintesi con tecniche video-multimediali finalizzata a restituire la "figura di senso" intesa come l'espressione di una interpretazione delle qualità del paesaggio inevitabilmente intenzionale ed implicitamente progettuale del contesto di studio.

Le attività di analisi dei contesti di studio hanno utilizzato il patrimonio conoscitivo relativo agli studi tematici ed alle elaborazioni redatte per il Piano del Parco della Gola della Rossa e di Frasassi, recentemente adottato, ed in più hanno utilizzato alcuni contributi di carattere conoscitivo proposti dai partecipanti al Laboratorio per conto degli enti di provenienza (Regione Marche, Provincia di Ancona, Comuni). A partire quindi dalla ricostruzione del quadro conoscitivo, lo studio ha avuto lo scopo di identificare i contesti paesistici di articolazione interna dell'area di studio. In particolar modo si è proceduto alla delimitazione ed alla identificazione dei paesaggi locali ai quali l'opera afferisce, chiarendone al contempo le relazioni con i paesaggi locali contermini, con l'intento di arrivare a definire successivamente un'area associata alle infrastrutture, considerando non semplicemente una fascia di rispetto di larghezza data, ma un contesto a geometria variabile in funzione dei caratteri del paesaggio che dialoga con l'infrastruttura.

3. Strategie paesaggistiche e progetti di paesaggio

Le attività inerenti la fase dell'interpretazione del contesto, svolte in precedenza, sono confluite in questa fase di proposta e approfondimento progettuale. L'elaborazione delle sperimentazioni progettuali ha fatto riferimento ai casi concreti di previsione di opere infrastrutturali nel territorio della Vallesina, con particolare riferimento al raddoppio della SS76 e della linea ferroviaria Falconara-Orte, con l'intenzione di aprire un confronto con le esigenze reali del contesto di intervento.

Sulla base delle conoscenze acquisite sul campo e dallo studio di modalità innovative di intervento e di analisi di buone pratiche, nell'ambito dei seminari e dei workshop si è definito il quadro dei criteri progettuali per l'inserimento delle infrastrutture nei paesaggi del parco e delle strategie paesaggistiche, simulando le modalità di concreta condivisione degli obiettivi specifici da parte dei differenti soggetti e portatori di interesse.

La prospettiva che si è assunta affida al "progetto" un ruolo centrale; il progetto è inteso infatti come momento di ricerca e al tempo stesso di sperimentazione di modalità innovative per lo sviluppo sostenibile all'interno di contesti di protezione dell'ambiente e del paesaggio.



Le elaborazioni progettuali si sono fondate su forme di partecipazione interdisciplinare; a questo scopo la struttura del Laboratorio ha incluso momenti di allargamento del tavolo di sperimentazione progettuale a soggetti appartenenti al mondo delle istituzioni e degli enti di governo, sia delle aree protette sia del territorio (Comuni, Provincia, Regione, Soprintendenze) ed altri soggetti interessati quali Anas, Ferrovie, altri soggetti gestori di reti, Sistema Turistico Locale, associazioni ambientaliste, ordini ed associazioni professionali, ecc.

La prima dimensione di sperimentazione progettuale affrontata dal Laboratorio riguarda la definizione dei criteri progettuali degli interventi e delle strategie paesaggistiche da adottare nel contesto dell'area protetta. Queste operazioni sono state condotte sull'intero ambito di riferimento del contesto di studio definito nella fase di interpretazione.

Lo Schema Direttore Paesaggistico impostato dal Laboratorio articola due livelli di approfondimento: il primo, *quadro di sintesi dei criteri progettuali*, rappresenta il lavoro svolto durante le attività seminari, mentre il secondo livello, *quadro di sintesi degli interventi e delle strategie paesaggistiche*, sintetizza le scelte progettuali inerenti gli interventi, le aree progetto e le strategie paesaggistiche da adottare nei contesti associati alle infrastrutture.

3.1 I criteri progettuali per l'inserimento delle infrastrutture nei paesaggi del Parco

Uno degli esiti del lavoro del Laboratorio ha riguardato l'enunciazione di criteri progettuali per l'inserimento delle infrastrutture nei paesaggi del parco. I criteri sono stati elaborati dai tutors e dai partecipanti al Laboratorio attraverso un confronto critico tra l'interpretazione dei valori del paesaggio della Gola della Rossa e i progetti di sviluppo infrastrutturale; si sono così definiti alcuni criteri a valenza generale sul contesto, e di altri che invece hanno trovato una puntuale declinazione e approfondimento nelle esplorazioni progettuali.

Principi generali

1. Il paesaggio costituisce l'esito dinamico ed evolutivo di un complesso rapporto tra le azioni dell'uomo e le risorse primarie (aria, acqua, suolo). Pertanto gli effetti sul paesaggio delle opere infrastrutturali non sono soltanto quelli visibili ed immediati prodotti dalle trasformazioni in un determinato luogo e tempo, ma anche (e talvolta soprattutto) quelli secondari e indotti, che possono dispiegarsi nel medio e lungo periodo secondo un processo relazionale di causa-effetto, attraverso le complesse relazioni di funzionamento del paesaggio stesso. Occorre quindi valutare con attenzione gli effetti sul funzionamento del paesaggio delle trasformazioni previste, non limitandosi a considerare le trasformazioni dirette e rivolte separatamente ai diversi fattori costitutivi del paesaggio, ma estendendo l'interesse anche al sistema delle relazioni reciproche che pongono in connessione le azioni dell'uomo e le risorse primarie del paesaggio.

2. Paesaggio e territorio sono concetti inscindibili, anche se non sinonimi, occorre quindi tenere conto dei processi sociali ed economici che avvengono nel territorio ben sapendo che le trasformazioni possono innescare mutamenti di tali processi che possono stravolgere i delicati equilibri e i sistemi di relazione che caratterizzano i paesaggi interessati. Conseguentemente occorre considerare gli effetti prevedibili delle infrastrutture sul sistema territoriale, anche considerando le proiezioni al futuro delle trasformazioni stesse, e valutando opportunamente le implicazioni sul sistema sociale ed economico.

3. Occorre superare le visioni settoriali, che considerano il paesaggio in modo alternativo secondo diverse chiavi di lettura, per ricercare una visione integrata del paesaggio, capace di interpretarne l'evoluzione in quanto sistema unitario, nel quale le componenti ecologica e naturale interagiscono con quelle insediative, economiche e socio-culturali.

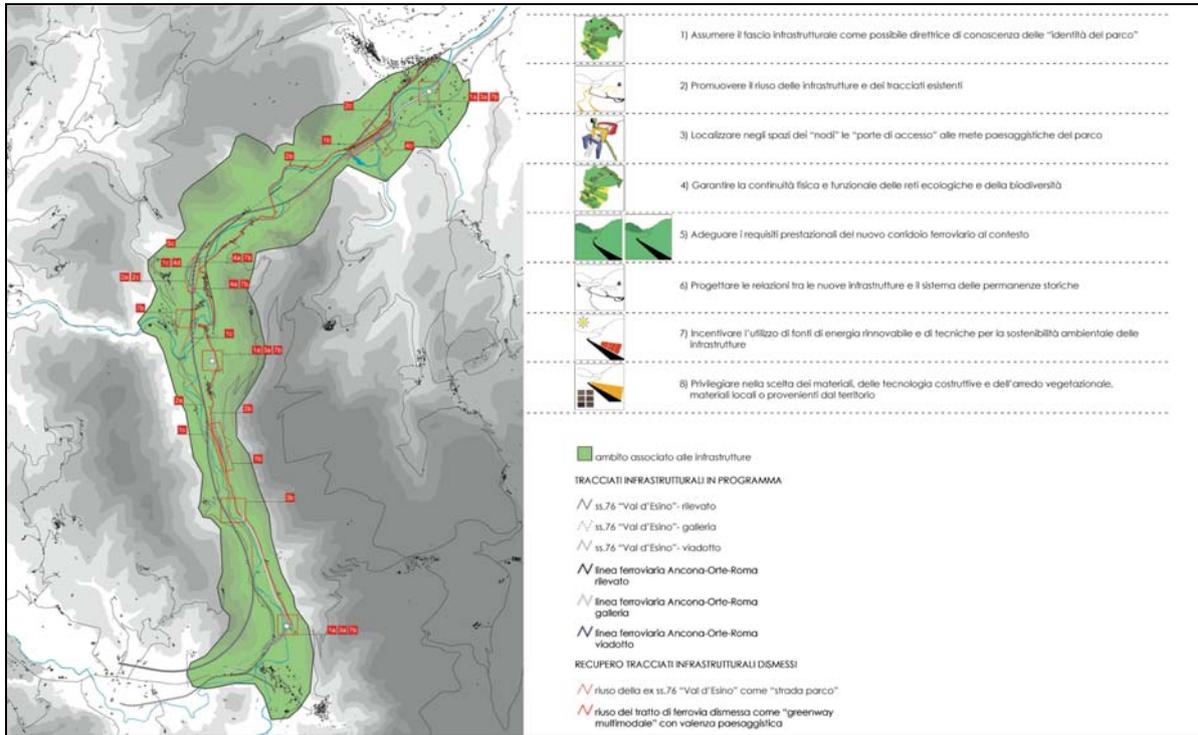


Figura 1: schema direttore paesaggistico. Criteri progettuali per l'inserimento delle infrastrutture nei paesaggi del Parco della Gola della Rossa e di Frasassi

Criteri di progettazione

1) Assumere le infrastrutture come possibile direttrici di conoscenza delle identità del paesaggio delle aree protette.

1a) progettare le aree di sosta come "stanze visuali" del parco prevedendo anche opere ed attrezzature finalizzate a rendere accessibile e fruibile il parco stesso;

1b) progettare le fasce longitudinali (pertinenze e fasce di rispetto) e le aree intercluse tra le infrastrutture attribuendo loro qualità e significato e considerandole come spazi di integrazione dell'infrastruttura stessa con il paesaggio attraversato;

1c) conferire qualità architettonica alle infrastrutture, valorizzandone le opere d'arte, sia minori che maggiori ivi compresi i dispositivi per la minimizzazione degli impatti ambientali.

2) Promuovere il riuso delle infrastrutture e dei tracciati esistenti.

2a) garantire l'uso pubblico e collettivo dei tracciati dismessi;

2b) riusare la strada statale 76 come "strada parco" attraverso l'adozione di specifici criteri di intervento (velocità max consentita, plurimodalità turistica, ...)

2c) promuovere il riuso dell'ex tracciato ferroviario e dei manufatti annessi come "greenway multimodale" con valenza paesaggistica;

3) Localizzare negli spazi dei "nodi" le "porte di accesso" alle mete paesaggistiche del parco.

3a) assicurare la connessione e l'integrazione dei nodi (svincoli e uscite) con la rete di fruizione turistica del territorio del parco;

3b) integrare i nodi alle aree associate attraverso progetti di riqualificazione paesaggistica e di caratterizzazione tematica;

4) Garantire la continuità fisica e funzionale delle reti ecologiche e della biodiversità.

4a) preservare l'ecosistema fluviale nei punti di intersezione con le nuove infrastrutture;

4b) riqualificazione dell'ecosistema fluviale e creazione di habitat nell'ambito di attraversamento;

4c) prevedere varchi trasversali ai tracciati infrastrutturali per le specie faunistiche;



4d) reintegrazione dell'immagine del fiume in corrispondenza dei punti di contatto con il fascio infrastrutturale;

5) Adeguare i requisiti prestazionali del nuovo corridoio ferroviario al contesto.

5a) progettare il nuovo tracciato ferroviario adottando soluzioni planoaltimetriche aderenti alla morfologia del luogo;

5b) adottare all'interno del territorio del parco velocità di esercizio tali da minimizzare gli impatti sull'ambiente e consentire una migliore percezione del paesaggio attraversato;

5c) garantire la continuità e la piena fruibilità del tracciato ferroviario dismesso come greenway ciclo-pedonale.

6) Progettare le relazioni tra le nuove infrastrutture e il sistema delle permanenze storiche.

6a) Assumere il sistema dei tracciati e dei manufatti aventi significato storico nel progetto delle nuove opere infrastrutturali, curando in particolar modo le intersezioni tra nuove infrastrutture e rete viaria di matrice storica;

6b) Prendere in considerazione la percezione sociale del paesaggio dell'ambito interessato dalle opere infrastrutturali.

7) Incentivare l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile e di tecniche per la sostenibilità ambientale delle infrastrutture.

7a) Concepire le nuove opere pubbliche come ambiti di sperimentazione per le tecnologie innovative di produzione di energia rinnovabile, impiegando gli spazi associati o interclusi dalle infrastrutture;

7b) Adottare sistemi di recupero e riuso delle acque meteoriche.

8) Privilegiare nella scelta dei materiali, delle tecnologie costruttive e dell'arredo vegetazionale, materiali locali o provenienti dal territorio.

8a) Adottare, in fase di cantiere e di realizzazione delle opere, tutte le precauzioni necessarie a ridurre impatti e disagi per le popolazioni locali, oltre che per la flora e la fauna;

8b) Impiegare, per tutte le opere connesse alla realizzazione delle infrastrutture, come scarpate o muri di sostegno, materiale lapideo coerente con l'immagine dei luoghi;

8c) Impiegare, per tutti i nuovi impianti vegetazionali associati al fascio infrastrutturale, specie riconducibili alle associazioni vegetali reali e/o potenziali dei contesti di attraversamento.

3.2 Il quadro di sintesi degli interventi e delle strategie paesaggistiche

I criteri progettuali definiti precedentemente dal Laboratorio sono confluiti nel secondo livello di approfondimento dello schema direttore paesaggistico, assumendo al forma di interventi proposti e strategie paesaggistiche per i contesti locali.

Gli interventi proposti, in particolare, si riferiscono alle scelte strategiche che riguardano il riuso delle infrastrutture esistenti, il tracciato della ex ferrovia per la realizzazione di una "greenway multimodale" con valenza paesaggistica, ed il riuso della ex ss76 come strada parco per l'accesso alle mete dell'area protetta.

Lo schema direttore paesaggistico, da intendere come quadro di coerenza per le differenti strategie di paesaggio da adottare nel contesto del parco, evidenzia la necessità di prevedere azioni di conservazione, gestione sostenibile e riqualificazione dei contesti paesistici locali associati alle infrastrutture, fornendo indicazioni in merito alle possibili trasformazioni paesistiche innescate dai tracciati infrastrutturali, proponendo di adeguare i requisiti prestazionali dell'opera, di proporre la modifica sostanziale del tracciato, di adottare specifiche azioni di mitigazione e compensazione.

Attraverso il successivo coinvolgimento delle società locali, le ipotesi contenute nello "schema direttore" potranno essere verificate e validate, allo scopo di pervenire ad una maggiore integrazione tra le qualità di paesaggio individuate e le azioni da promuovere.

Lo schema definisce infine le strategie paesaggistiche prevalenti per indirizzare il progetto infrastrutturale ad un corretto inserimento nel paesaggio, articolandole secondo tre livelli differenziati di azione possibile:



- A. Conservazione dell'integrità delle risorse paesistiche, con proposta di modifiche della localizzazione dei tracciati finalizzate all'attenuazione degli impatti sulle aree associate;
- B. Gestione sostenibile delle trasformazioni paesistiche, con proposta di adeguamenti dei requisiti prestazionali dei tracciati finalizzati al mantenimento delle coperture boschive e degli assetti agro-silvo-pastorali;
- C. Riqualificazione degli ambiti associati ai tracciati infrastrutturali e creazione di nuovi valori di paesaggio nei contesti a forte valenza paesaggistica e funzionale (porte del parco).

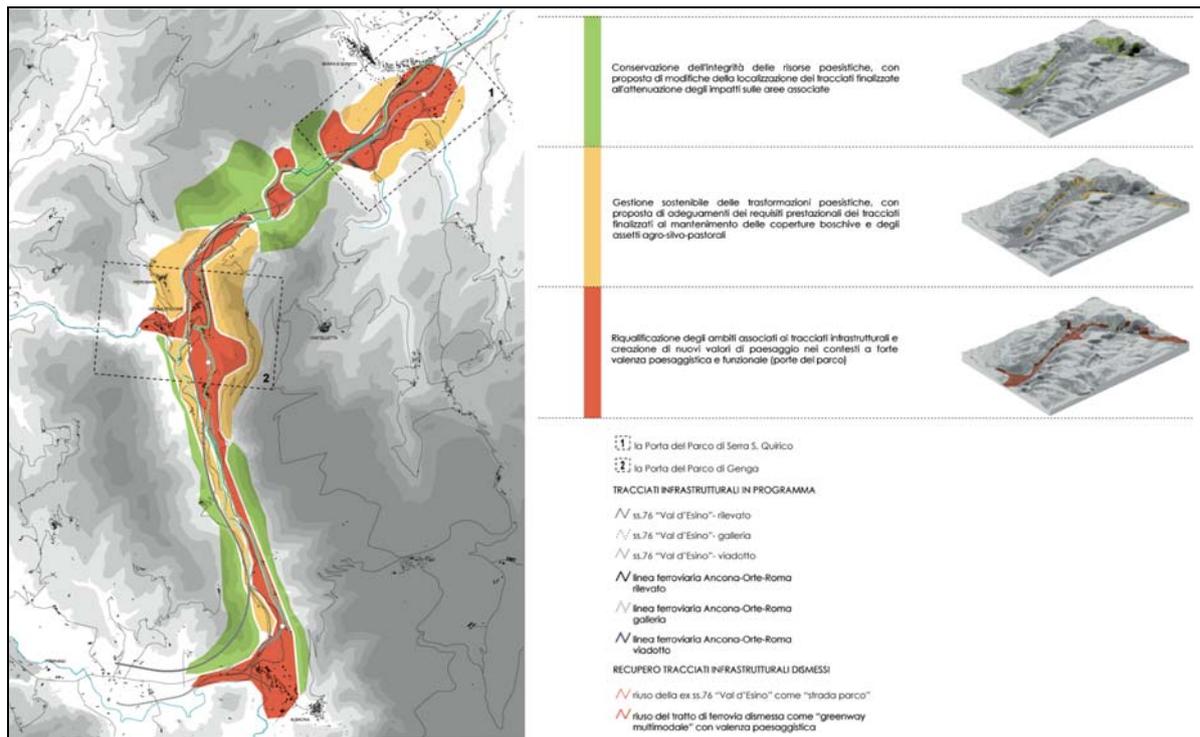


Figura 2: schema direttore paesaggistico. Interventi e strategie paesaggistiche

3.3 Gli approfondimenti progettuali

I progetti sperimentali riguardano il contesto di “Serra S. Quirico” ed il contesto della “Porta delle Grotte”; le due sperimentazioni esemplificano le modalità, anche innovative, per perseguire la compatibilità paesaggistica dei nuovi interventi, al fine di evitare effetti distruttivi o di compromissione irreversibile dei caratteri identitari riconosciuti nell’area naturale protetta. Le esplorazioni hanno lavorato sullo spazio sensibile tra infrastrutture e paesaggi associati, sulle aree di maggior criticità secondo l’approccio del Landscape Sensitive Design. Uno degli approfondimenti riguarda lo snodo viabilistico di accesso alle Grotte di Frasassi, una meta turistica molto frequentata. Nelle ipotesi del Laboratorio lo svincolo è configurato non soltanto per risolvere i problemi di raccordo tra viabilità di scorrimento veloce e viabilità lenta, ma anche per realizzare un nodo di condensazione per funzioni ed attività di servizio alla fruizione turistica del Parco. Allo stesso modo il progetto per la Porta del Parco nel contesto di Serra S. Quirico lavora sugli spazi associati al nodo infrastrutturale, cercando di superare il rapporto conflittuale tra il fiume e le infrastrutture e di riqualificare il paesaggio frammentato valorizzando i materiali deboli del contesto.



I progetti hanno definito inoltre le modalità di realizzazione delle azioni complementari necessarie a riqualificare contestualmente i paesaggi associati alle opere in programma, individuando situazioni significative da poter attuare all'interno di cantieri pilota.

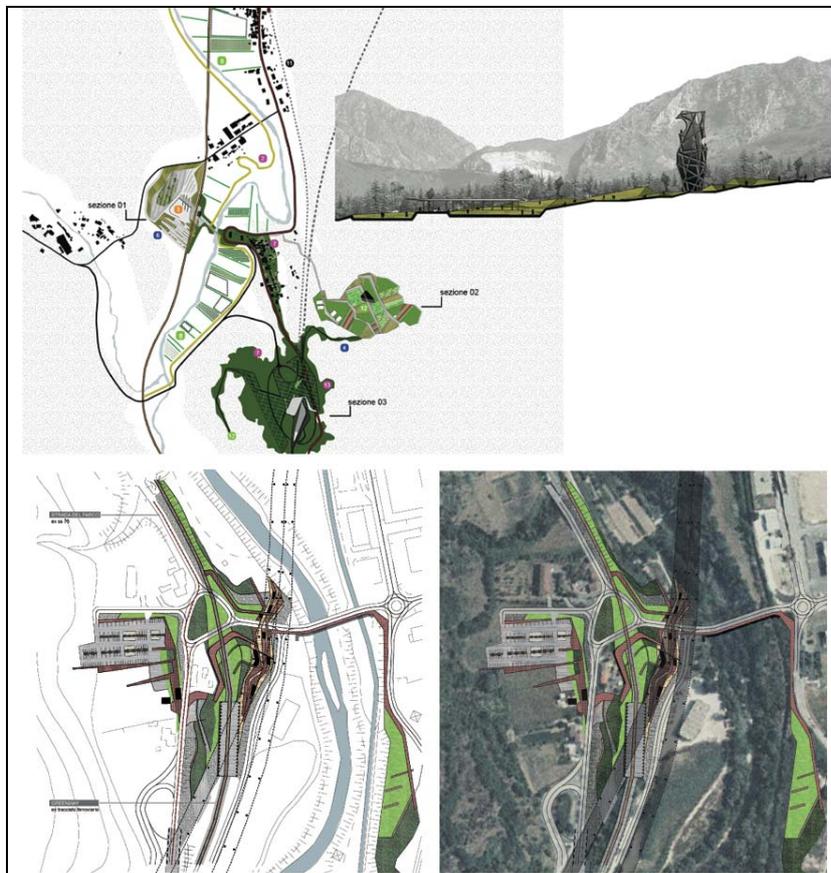


Figura 3: progetti per le Porte del Parco; Genga, in alto, Serra S. Quirico, in basso.

Riferimenti bibliografici

Corrado R., Scotti M. (2008) (a cura di), *Laboratorio paesaggio. Indirizzi e progetti per le aree protette marchigiane*, Ancona, Il lavoro editoriale.