



PAESAGGIO E INFRASTRUTTURE: IL RUOLO STRATEGICO DELLE AREE INTERCLUSE

Giuseppe Ruocco (*)

(*) Architetto, incomincia ad occuparsi delle tematiche relative al rapporto tra paesaggio ed infrastruttura partecipando al PRIN "Il progetto di architettura nell'innovazione e/o riqualificazione delle infrastrutture lineari in contesti ambientali e storico-culturali complessi" nell'unità di ricerca coordinata dal Prof. Arch. Pasquale Miano.
traliarco@hotmail.com

L' intervento ragiona sul ruolo strategico delle aree intercluse tra fasci infrastrutturali attraverso una sperimentazione progettuale. Un intervento unitario su questi spazi abbandonati potrebbe risolvere alcune drammatiche relazioni tra paesaggio, città ed infrastruttura e disegnare anche "a posteriori" parti compiute di paesaggio, ricucendo cicatrici di una frettolosa infrastrutturazione non attraverso la cancellazione o l'occultamento, ma attraverso la messa a sistema degli elementi tecnici con gli elementi del paesaggio. Lo studio di questi luoghi non può prescindere da una lettura dei segni dell'infrastruttura, articolata per "temi d'architettura", che ne colga il ruolo in atto o in potenza e ne agevoli la metabolizzazione.

Esperienze di riferimento sono sicuramente quella di Battle & Roig a Barcellona nello svincolo della Trinidad e quella dei MvRdV, dell'area di stoccaggio merci Flight Business Forum adiacente all'aeroporto di Amsterdam. Le sperimentazioni di Isola, del Manuale Infra, rappresentano sicuramente un importante riferimento in ambito nazionale. La sperimentazione progettuale, avviata all'interno di un Prin di architettura, è condotta nelle aree periurbane ad est di Napoli, interessate dai binari TAV e F.S. e da alcune superstrade. Altri sondaggi potrebbero essere condotti non solo in aree simili, ma anche in ampi territori non urbanizzati così come in contesti pienamente urbani.

1. Operare all'interno di aree intercluse tra infrastrutture lineari

Paesaggio e infrastrutture rappresentano sempre di più un binomio inscindibile attraverso cui leggere e interpretare i grandi spazi aperti del nostro paese. Infrastruttura come insieme di punti di osservazione privilegiati, infrastruttura come percorso nel paesaggio, infrastruttura come elemento di degrado: tante sono le etichette che possono caratterizzare il modo in cui questi due elementi si rapportano tra loro.

Queste infrastrutture, nel tagliare parti importanti di territorio aperto, si incrociano e si accavallano, generando numerosi spazi di risulta, frammenti di media dimensione che cessano di essere parti del sistema a cui appartenevano, separati da barriere invalicabili e diventano luoghi indeterminati, spesso addirittura di degrado. Talvolta la loro difficile accessibilità li preserva persino dalle cosiddette funzioni improprie. Essi si identificano come veri e propri spazi del nulla; ma proprio da questa loro indeterminatezza si genera un ruolo fortemente strategico.

E' evidente che l'attuale sensibilità nei confronti del consumo di suolo, nonché la difficoltà a reperire, tra terreni con valori economici maggiori, aree per la creazione di ampi e necessari spazi collettivi, faccia intravedere le grandi opportunità che la rigenerazione di questi spazi può offrire. Una valida strategia di recupero passa attraverso la messa a sistema di elementi del paesaggio con elementi dell'infrastruttura. Attualmente la strategia più diffusa è invece quella legata al concetto di mitigazione e di schermatura. E' evidente che il valore strategico di queste aree impone un atteggiamento assai più complesso e articolato. D'altro canto questi sistemi di mitigazione necessitano talvolta di operazioni di manutenzione, difficilmente svolte con continuità se non incoraggiate dalla presenza di funzioni tali da rendere anche economicamente vantaggiosa l'operazione stessa. Creare una mosaico di aree verdi, che, nel loro moltiplicarsi, generino una rete di naturalità, come sottolinea Gilles Clement, rappresenta la principale strategia per superare l'invadente cementificazione del territorio.



Il recupero complessivo di queste aree e la loro destinazione ad importanti attività collettive sembra essere un'interessante via da percorrere: per allontanare lo spettro dell'abbandono servono sicuramente strategie unitarie di ampio respiro. Aree dotate di una tale riconoscibilità e visibilità non possono essere oggetto di interventi parziali o luoghi per funzioni deboli o incerte.

Il progetto di questi spazi non può prescindere da una riflessione circa tre punti fondamentali:

- la lettura dei segni infrastrutturali quali segni caratterizzanti lo spazio;
- il problema dello "scavalco";
- la scelta di funzioni compatibili.

Il segno infrastrutturale rappresenta, in queste aree, un elemento di tale forza che difficilmente può essere cancellato. D'altro canto, superando gli stereotipi di un'estetica convenzionale, bisogna riconoscere che, sopprimere il segno stesso che ha generato questi spazi aperti, rappresenta un'operazione sicuramente contraddittoria. Piuttosto riconoscerne il ruolo, in potenza od in atto, rispetto alle relazioni che già intercorrono tra i vari elementi del paesaggio esistente, rappresenta un valido punto di partenza per il nuovo progetto.

Interpretare questi segni e gli spazi da essi delimitati, chiarire i rapporti che si sono generati nel tempo con gli altri elementi circostanti, cogliere quali potrebbero essere le importanti relazioni che facilmente potrebbero generarsi: queste sono le operazioni che si propongono come fondamentali per un progetto del genere.

E' evidente che la natura problematica delle aree intercluse dalle infrastrutture è legata principalmente dalla loro difficile accessibilità: i punti in cui si scavalca questo limite sono destinati a diventare punti privilegiati del nuovo sistema. E' quindi indispensabile che essi siano posizionati in maniera attenta e consapevole: a questi punti va demandato il compito di reggere il disegno complessivo del sistema attraverso validi progetti di architettura in grado di gestire la complessità di tali relazioni.

La riconoscibilità di queste aree, accresciuta senz'altro dalla chiarezza dei loro limiti, le rende luoghi privilegiati per funzioni collettive significative. Inoltre l'adiacenza con le infrastrutture di trasporto può generare la possibilità di una buona accessibilità. Queste aree, dai costi immobiliari deprezzati dalla presenza stessa delle infrastrutture, possono rivelarsi oggetto di buoni investimenti. Però le operazioni di una certa difficoltà, i permessi e le deroghe necessarie per le realizzazioni in prossimità delle infrastrutture, l'organizzazione difficoltosa dei cantieri impongono che tali operazioni siano in grado nel tempo di garantire anche profitto economico: e questo è senza dubbio un aspetto che influenza le scelte funzionali in materia.

Operare all'interno di questi spazi interclusi rappresenta quindi un'importante sperimentazione che non ha alle spalle uno stato dell'arte consolidato. Anche se funzionalmente diversi, si è inteso prendere come riferimenti alcune interessanti esperienze straniere.

"La geometria dell'uno, la geografia dell'altro" è il motto del Parc departemental du Sausset, Aulnay – sous – Bois e Villepinte di M. Corajoud, progetto nel quale si ricerca un recupero dell'immagine rurale dei luoghi compresi nelle ampie maglie dell'autostrada e della ferrovia della RER. Nato nel 1982 dall'idea di una supremazia del disegno vegetale sugli altri segni materiali del territorio, rappresenta per il nostro discorso un passo importante. E' proprio nella logica di questo progetto che si vede abbandonata l'idea di mitigazione dell'impatto dell'infrastruttura a favore di un atteggiamento dialogico tra materiale naturale e materiale infrastrutturale, pur nella prevalenza del secondo rispetto al primo. Va infine ricordato come il conteso periurbano del parco abbia permesso una distribuzione delle funzioni "a gradiente" che parte da aree destinate a parco urbano, limitrofe all'abitato di Aulnay, e arriva fino ai boschi attraverso orti botanici ed aree agricole, usando il grado di antropizzazione come strumento di progetto.

Nel 1993 Battle & Roig realizzano a Barcellona un progetto che per l'epoca fu considerato pionieristico. All'interno dello svincolo della Trinidad disegnano un parco di medie dimensioni, riprendendo le specie tipiche della natura extra moenia della città Catalana. Un altro segno di permanenza degli elementi



naturali è rappresentato dal lago, memoria di un canale del fiume Besos che scorreva in quell'area. E' come se la natura, spazzata via da quell'area dalla presenza infrastrutturale, riemergesse. Riemergendo, però, non si manifesta più nelle forme naturali, ma attraverso il progetto, che non fa ricorso, nella definizione morfologica dell'intervento, ad una mimesi naturalistica, ma si ancora al disegno dell'infrastruttura. L'anello esterno del parco, formato dagli orti e dal lago, segue esattamente la forma anulare dello svincolo. Non si aggiungono quindi nuovi segni, ma è l'ispessimento del segno infrastrutturale a guidare il progetto.

Analogamente nel 2005 i MvRdV progettano un'area di stoccaggio merci adiacente all'aeroporto di Amsterdam, il Flight Business Forum, all'interno di aree intercluse tra strade a scorrimento veloce. L'andamento degli edifici, posti al bordo dei lotti, segue quello delle linee morbide della superstrada, costituendone un ispessimento, mentre all'interno dei lotti vengono organizzate le aree di carico e scarico delle merci. Ancora una volta l'idea di base è quella di non introdurre nuovi segni, ma di utilizzare quelli infrastrutturali, dando loro uno "spessore" che accoglie funzioni diverse.

2. I luoghi per una sperimentazione progettuale

Le linee guida che abbiamo brevemente delineato sono state testate in un'area di progetto piuttosto interessante. All'interno del Prin di architettura "Il progetto di architettura nell'innovazione e riqualificazione delle infrastrutture lineari in contesti ambientali e storico-culturali complessi" è stato possibile studiare a fondo un'area collocata a ridosso della periferia orientale di Napoli, al confine con i comuni di Casoria e Volla. Precisamente si tratta di una porzione di paesaggio agrario, assai compromesso, che rappresenta l'unica labile cesura tra il capoluogo e la conurbazione lineare sorta lungo l'antica strada consolare delle Puglie.

In quest'area, a ridosso di una cortina edilizia piuttosto spessa e compatta, prospiciente l'attuale S.S. 7 bis, si incrociano binari ordinari di F.S., della TAV e della linea a scartamento ridotto della Circumvesuviana. Infine in quest'area sono ancora supersiti alcuni tratti del binario di Circumvesuviana dimesso negli anni novanta. Questo groviglio di infrastrutture lineari, in un territorio che si potrebbe quasi definire di confine tra città e campagna, genera una situazione assai articolata che ben si presta ad una sperimentazione progettuale. Sullo sfondo resta la questione sollevata dal Prin, relativa alle strategie di progettazione delle aree interessate dalla dismissione della ferrovia Circumvesuviana.

3. Lettura dell'area di progetto

Il riconoscimento degli elementi e dei rapporti che entrano in gioco nel progetto di quest'asola infrastrutturale è il primo passo che consente di delineare i primi indirizzi progettuali. Gli elementi delle infrastrutture sono valutati "per quello che sono", letti nella loro architettura e interpretati secondo le relazioni che intrattengono con gli altri elementi in gioco. E' possibile avviare la lettura a partire dalle variazioni di configurazione succedutesi nel tempo. Ai primi del '900, oltre alla storica Statale delle Puglie, era presente un doppio binario di F.S. e un unico binario di Circumvesuviana. Questa coppia di linee correva nel territorio di Casoria libera in aperta campagna. Infatti l'area, quasi del tutto non costruita, rappresentava un'ampia cesura tra Napoli e i comuni allineati sulla Statale delle Puglie, non ancora saldati tra loro.

Progressivamente, tra gli anni '70 e '80, con l'infittirsi del costruito, le linee giocano un ruolo quanto mai importante. Esse rappresentano il limite su cui si attesta il riempimento edilizio, il limite che preserva la campagna aperta dalla città.

Nello studio condotto da Aimaro Isola sulle infrastrutture e sul rapporto che intercorre tra queste e la formazione dei centri urbani, viene più volte riscontrata questa situazione. Viene inoltre messa in evidenza la potenzialità che un segno infrastrutturale lineare di sufficiente forza possa avere nei confronti

dell'arginamento del costruito e della riconoscibilità formale che in qualche modo questo, di conseguenza, viene ad avere.

Con la dismissione questa situazione, a suo modo chiara, viene compromessa.

Lo spostamento verso est di circa trecento metri provoca la nascita di un nuovo limite, un doppio binario a raso, verso la campagna. Si origina così un'area interclusa tra questi due forti segni, i quali, proprio per questo, perdono un ruolo chiaro nella dinamica urbana.

Il binario dismesso non è più limite tra città e campagna; delimita invece il costruito da un'area che per forma e dimensione non riesce più ad essere campagna. Prova ne è che verrà intaccata presto da una serie di costruzioni abusive, poi risanate, e che tutt'ora le pur ingenti aree libere non sono più adibite a coltivazioni, ma risultano per lo più abbandonate. D'altro canto, a segnare il limite verso la campagna è il nuovo binario, con la sua stazione che, come le altre di questa nuova linea, vive in una condizione di completa marginalità rispetto al costruito di pertinenza.

Risulta chiaro che il progetto per quest'area interclusa dovrà rendere possibile una ricucitura tra la città e la stazione.

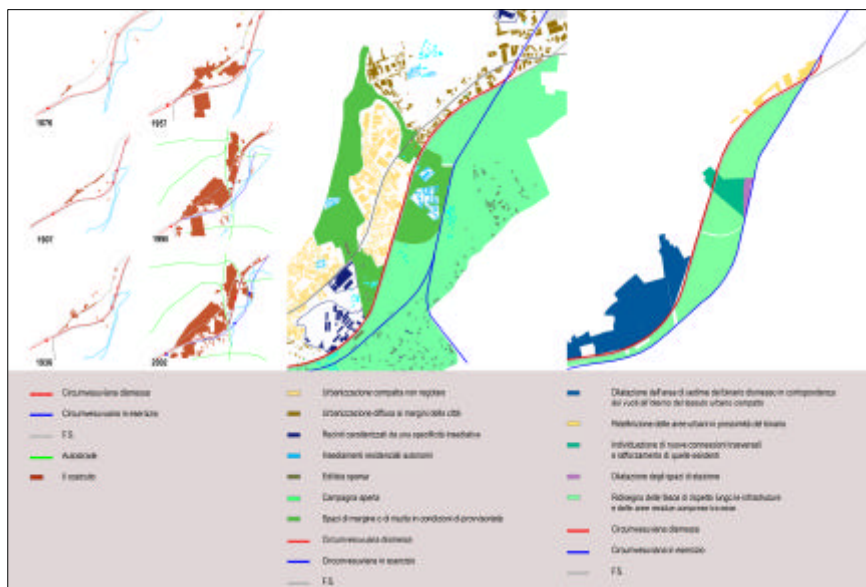


Figura 1: Lettura dell'area da progetto: evoluzione dell'assetto territoriale, classificazione degli elementi in gioco, tematizzazione

A questo punto la classificazione degli elementi che compongono gli insediamenti attraversati dalle linee, rappresenta un passo essenziale per un'individuazione più chiara delle tematiche progettuali. Un'area interclusa tra linee infrastrutturali non rappresenta di per sé un particolare tema progettuale. E' il rapporto tra questa con materiali urbani diversi che di volta in volta genera situazioni specifiche che vanno affrontate con progetti appropriati.

Distinguere parti compatte costruite da recinti residenziali autonomi e stabilire quali sono le relazioni che questi stabiliscono con le linee ferroviarie, capire quando il binario dismesso corre in una campagna e quando ai margini di spazi di risulta è stato il primo atto che ha disvelato i ruoli che potenzialmente queste aree potevano ricoprire in una complessiva ridefinizione urbana.

A questo proposito colpisce proprio il gruppo di residenze abusive che viene a trovarsi in una posizione strategica. Seppure nate senza nessuna logica sensata, queste costruzioni, fronteggiando la nuova stazione, rappresentano l'unica parziale continuità di costruito che lega il centro abitato alla fermata ferroviaria. Nello stato di fatto questo è un collegamento del tutto virtuale: gli spazi tra le abitazioni non risultano connessi tra loro; non esiste nessun percorso né carrabile né pedonale che possa, attraversando



questo raggruppamento edilizio, far giungere dalla città alla stazione. A separarli, poi, dal resto della città è il doppio binario di F.S. affiancato dal doppio binario di TAV.

Lo scavalco di queste due linee ferroviarie potrebbe costituire l'occasione progettuale che guida l'operazione di avvicinamento della città alla stazione.

In questo senso si è inteso parlare di creazione di nuove connessioni trasversali al binario dismesso, di ridisegno degli spazi residuali compresi tra infrastrutture lineari e di dilatazione degli spazi di stazione.

A valle di questo ragionamento si può facilmente obiettare che, in una situazione come quella napoletana, parlare di netta distinzione tra parti costruite e campagna aperta possa sembrare non appropriato.

Da un lato c'è la perfetta consapevolezza che, quando si parla di campagna, si ci riferisce comunque ad una situazione in cui agli spazi coltivati si alternano addensamenti edificati anche di dimensione cospicua. D'altro canto se non si comincia ad individuare quel che resta delle ampie campagne della Terra di Lavoro, difficilmente riusciremo a preservarlo da una continua ed aggressiva cementificazione.

In questo senso individuare dei limiti netti e riconoscibili tali da marcare dove la campagna ha inizio può sicuramente contribuire a generare situazioni di chiarezza utili alla conservazione delle aree agricole del nostro territorio.

4. L'articolazione del progetto

Il progetto cercherà quindi di ridare un assetto forte e riconoscibile a quell'area che, non più campagna, si trova isolata tra binari di ogni sorta. La destinazione d'uso rappresenta il primo interessante problema. Se seguissimo le indicazioni già citate di Aimaro Isola, si propenderebbe per un riempimento di costruito dell'area. Questo a vantaggio di una forte riconoscibilità dell'insediamento, così delimitato da forti e chiari segni. Ma oltre ad affrontare la difficile connessione di questo nuovo impianto con la città, che risulterebbe separata da ben quattro binari ferroviari, di cui due TAV, risulterebbe assai inadeguato rinunciare ad una così vasta area non costruita, di suolo non cementificato, per dare spazio a nuove costruzioni, proprio lì dove lo sfruttamento per l'edificazione dei suoli ha già esasperato il territorio.

E' chiaro però che le aree in questione hanno irrimediabilmente perso il loro carattere agreste, e che il nuovo limite non può essere, in un certo senso, sconfessato.

Tra città compatta e campagna aperta si ritiene di collocare un' ampia area di verde attrezzato, un parco per lo sport, ma anche per il semplice passeggio.

D'altro canto già vent'anni fa Bernardo Secchi individuava in maniera molto attenta come il parco, inteso come ampia area di verde organizzato, dovesse rappresentare uno dei principali materiali della città contemporanea. Inoltre la buona accessibilità dell'area sia per la presenza della stessa stazione di Circumvesuviana sia per la vicinanza ad uno svincolo dell'asse mediano, fa sì che questo parco possa giovare ad un bacino di utenza proveniente non solo dai comuni di Casoria e di Volla, ma anche da numerosi comuni limitrofi.

Le aree libere di questa rete, delineate dai vari binari, rappresentano le unità base del parco: all'interno di esse, riprendendo ciò che resta delle giaciture agresti, si collocano i campi sportivi, le piste per l'atletica, i percorsi tra i frutteti, gli spazi per i bambini.

Le linee di bordo, invece, si ispessiscono, accogliendo, a quote differenti, i percorsi principali del parco, caratterizzati da una pista ciclabile affiancata ad una strada pedonale, divisa da alberature.

Il digradare delle quote differenti, che partono da quelle più alte delle ferrovie e delle strade, per arrivare a quelle più basse dello sport e del tempo libero, è segnato da scarpate trattate in tufo giallo, che, nella loro complessa articolazione, accolgono le tribune spettatori, le discese ai campi, i padiglioni di servizio. Questo stesso alternarsi di quote differenti viene sfruttato per realizzare un ampio parcheggio seminterrato nelle aree più prossime all'insediamento residenziale.

In questo senso si parte da un riconoscimento delle giaciture tecniche, per lavorarvi e doppiarle, affiancando ad esse i percorsi del verde, per poi disegnare le funzioni principali tra le maglie di questa rete: mentre le aree meridionali del parco sono destinate agli sport tradizionali, come il calcio, la

pallavolo, il basket, quelle più estreme, a nord, incastrate tra maglie sempre più strette, vengono utilizzate per sistemarvi piste da cross.

La presenza dell'acqua, che resta per altro nella memoria nel toponimo "paludi di Lufrano", riemerge nel disegno di un ampio specchio d'acqua, legato all'idea di una complessiva rinaturalizzazione dei Regi Lagni e di un aumento della loro portata attraverso una migliore irragimentazione delle acque meteoriche. Il parco in questione si comporrà, in definitiva, di aree maggiormente organizzate e di aree di maggiore naturalità.

Lo sviluppo del parco subisce una cesura al centro ed è interrotto dalla presenza di quel piccolo insediamento abusivo di fronte alla stazione. Questa cesura diventa la grande eccezione, il punto in cui la città si estende fino ad arrivare alla stazione, superando il limite ferroviario con un ampio edificio sportivo, che ingloberà cavalcaferrovia carrabile e pedonale, la cui dimensione dovrà confrontarsi con quella dell'intero parco.



Figura 2: Planimetria del parco

Nonostante l'operazione di connessione tra città e stazione debba essere guidata dall'edificio-ponte, è necessario intervenire profondamente in questo agglomerato, non solo per creare un percorso che consenta il passaggio fino al nuovo edificio, ma anche per dare un senso a questa poco più che casuale disposizione di abitazioni che non ha nulla a che vedere né con la città, nel senso più profondo del termine, né con quartieri satelliti, rioni o altre esperienze di agglomerati abitativi extra moenia.

In questo caso si intende operare una riqualificazione, o meglio, una ricostruzione di figura urbana, condotta attraverso alcuni mirati inserimenti di nuove tipologie residenziali. Tale operazione va condotta negli spazi residuali di questo piccolo insediamento, riconoscendo sia ad essi sia ad alcuni elementi del costruito un particolare valore relazionale che consente di individuare i ruoli appropriati, in potenza o in atto, che questi elementi debbono ricoprire nella riconfigurazione del pezzo.



Arrivando quindi alla nuova stazione di Circumvesuviana, si esce sulla nuova piazza della stazione: questa si trova sbilanciata rispetto all'edificio passeggeri attuale, relegandolo nella prima metà di essa. Si prevede difatti un'addizione centrata rispetto alla piazza, tale da sottolineare l'inadeguatezza formale degli edifici-stazione esistenti sulla nuova linea. Per arrivare alla città si attraversa l'insediamento residenziale riorganizzato lungo il percorso a baionetta che ci porta davanti all'edificio-ponte. Questo percorso viene segnato, in alcuni punti significativi, dalla presenza delle torri residenziali e viene interrotto da una piccola piazza che spezza la continuità del piano verde interno al lotto.

Si giunge, quindi, davanti all'edificio ponte, un edificio per piscine che ingloba sia il cavalcaferrovia carrabile che il percorso pedonale. Seguendo la spezzata del percorso pedonale, che solca il volume compatto dell'edificio, è possibile, salendo e ridiscendendo dalla quota di copertura, arrivare alla nuova piazza verso la città.

5. Conclusioni

Questa sperimentazione progettuale ha quindi aiutato a focalizzare alcune questioni relative al progetto delle aree intercluse tra le infrastrutture lineari.

Se oggi dovessimo progettare da capo una linea ferroviaria o un'autostrada avremmo probabilmente materiale teorico e tecnico, e prassi sufficiente per operare in maniera quantomeno consapevole. Non si può negare che ragionare su infrastrutture lineari già costruite per poter "a posteriori" risolvere alcune importanti criticità, rappresenta una questione altrettanto urgente. Il ruolo della ricerca in architettura è proprio quello di avanzare ipotesi in riferimento a temi di stringente attualità, lì dove sembra ancora mancare una sufficiente sperimentazione di realizzazioni. E' evidente che operazioni del genere necessitano di committenze fortemente motivate e in possesso di capacità e risorse non indifferenti. Questa è senz'altro la ragione per cui, allo stato attuale, sono davvero poche le esperienze di architettura realizzata all'intero di aree intercluse. Si potrebbero, nel frattempo, portare avanti, in via sperimentale, esperienze analoghe a questa descritta, sicuramente con risultati maggiori. Molti altri potrebbero essere i contesti in cui operare e molte le questioni ancora non sufficientemente chiare da poter raffinare. Il nostro paesaggio, probabilmente, ha bisogno anche di questo.

Riferimenti bibliografici

Clement G. (2005) *Manifesto del terzo paesaggio*, Macerata, Quodlibet

Cortesi I. (2000), *Il parco pubblico. Paesaggi 1985 – 2000*, Milano, Federico Motta ed.

Fabrizi G. (a cura di) (2008) *Forme del movimento*, Roma, Officina

Isola A. (2002) *Manuale delle forme insediative e infrastrutture*, Torino, Marsilio

Miano P. (2001), *Il recupero degli spazi proibiti*, Napoli, Clean

Miano P. (2005) *La formazione dei nuovi luoghi centrali. Il caso delle aree dimesse di Casoria*, Napoli, Edizioni Scientifiche

MvRdv. (2005) "Flight Business Forum" *Area*, 76: pp.42 -59

Secchi B. (1989), *Un progetto per l'urbanistica*, Torino, Einaudi.

Secchi B. (2005) *La città del XX secolo*, Bari, Laterza

Viola F. (2004) *Ferrovie in città*, Napoli, Officina

Zardini M. (a cura di) (1999), *Paesaggi ibridi*, Ginevra – Milano, Skira