

# ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO

## 31

Semestrale n°2.2015

Rivista di **AIAPP**

Associazione Italiana Architettura del Paesaggio

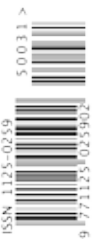


€ 16,00 Periodico semestrale - Poste Italiane SpA - Specizioni in PT Target Magazine

**Progetti/** Passeggiata metropolitana/ Superare il limite/ Mobilità fluida/ Forum d'acqua/ Di nuovo in piazza/ Estensioni variabili/ Nuove connessioni lente/ Arte pubblica di strada/ La strada più ricca/ Ring verde/ Ritrovare la strada/ Vie d'acqua/ Corridoio con giardini/ Sul fianco del burrone/ A filo d'acqua

# Sulla strada

edipix  
EDIZIONI FIRENZE



## EDITORE

*edifir*  
EDIZIONI FIRENZE

### Sede

Via Fiume, 8  
50123 Firenze (Italia)  
Tel. +39/055289639  
Fax +39/055289478  
www.edifir.it  
edizioni-firenze@edifir.it

### Responsabile del progetto editoriale

Simone Gismondi

### Responsabile editoriale

Silvia Frassi

### Stampa

Pacini Editore Industrie Grafiche, Ospedaletto (Pisa)

### Abbonamenti

Susanna Pierotti  
Tel. +39/055289506  
spierotti@edifir.it

### Pubblicità

Simone Gismondi  
Tel. +39/0552676961  
marketing@edifir.it

### Distribuzione nazionale

PDE SpA

Per le librerie  
Tel. +39/0226111870 int 389  
tutor@pde.it

### PDE Area Nord

Valle D'Aosta, Piemonte, Liguria, Svizzera italiana, Lombardia (Mantova esclusa), Piacenza, Trentino, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Sardegna  
Tel. 0382 640 88  
Fax. 0382 659 050  
ordiniclienti@pde.it  
assistenzaclienti@pde.it

### PDE Area Centro

Emilia Romagna (esclusa Piacenza), Mantova, Marche, Abruzzo, San Marino, Perugia, Toscana  
Tel. +39/055301371 Int 946  
Fax. +39/055301372  
cosedi.comm@pde.it

### PDE Area Sud

Lazio, Terni, Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia  
Tel. +39/0817102809  
Fax. +39/0815700413  
pdesud@pde.it

ISBN 978-88-7970-379-6

ISSN 1125-0259

### In copertina



### Strada Panoramica Zegna, Biella, Piemonte

Foto di Mattias Klum  
Courtesy Casa Zegna

L'immagine è dedicata a una delle prime e più importanti opere di mecenatismo compiute in Italia da un imprenditore privato. La passione di Ermenegildo Zegna, unita a una felice intuizione, gli ha consentito di realizzare questo percorso nel Canavese, che ha contribuito a valorizzare un territorio sconosciuto e l'ha trasformato in uno dei paesaggi più belli del Piemonte.

Il tracciato non solo rivela luoghi di interesse naturalistico, ma propone ai visitatori nuove dotazioni create *ad hoc* per rendere più piacevole la passeggiata e la sosta. L'intervento di Pietro Porcinai ha completato, negli anni Sessanta, l'opera di riconfigurazione paesaggistica, soprattutto nelle parti in cui il rapporto tra l'infrastruttura e il paesaggio diventa un'esperienza di curiosità e di scoperta. Una strada che fa paesaggio, nel senso più completo del termine, diventando risorsa turistica, economica, ambientale e sociale. Migliaia di persone sono richiamate ogni anno, a maggio, dalle incredibili fioriture dei rododendri.

Questo scatto di Mattias Klum, fotoreporter del *National Geographic* e artista di talento, sottolinea il valore ambientale della poderosa opera di rimboschimento voluta da Zegna, che ha saputo creare le condizioni per valorizzare una vasta area montana e dedicarla allo svago familiare e alla contemplazione della natura. Dal 1993, con la creazione dell'Oasi Zegna, la famiglia prosegue l'opera di tutela ambientale intrapresa dal fondatore.

Paolo Villa

# ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO



# 31

Rivista di **AIAPP**  
Associazione Italiana  
di Architettura del Paesaggio

Fondata da Alessandro Tagliolini

© AIAPP tutti i diritti riservati

**Direttore responsabile//**  
Paolo Villa

**Coordinatori di redazione//**  
Anna Lambertini, Francesca Pisani

**Comitato di redazione//**  
Lombardia/ Giuliana Gatti, Francesca Pisani,  
Simone Zenoni  
Liguria/ Adriana Gherzi  
Piemonte/ Paolo Mighetto  
Triveneto/ Cesare Micheletti  
Emilia Romagna/ Alessandro Tugnoli  
Toscana/ Anna Lambertini, Antonella Valentini  
Lazio/ Franco Panzini, Michela Pasquali, Patrizia Pulcini  
Campania/ Giulia de Angelis  
Puglia/ Giorgio Skoff  
Sicilia/ Carmela Canzonieri

**Revisione testi in inglese//**  
Carmela Canzonieri

**hanno collaborato a questo numero//**

Francesco Alberti; Maria Beatrice Andreucci; Giulia de Angelis; Federica Arcuri; Lucina Caravaggi; Andrea Cassone; Gianni Celestini; Enrico Falqui, Francesco Ferrini; Fondazione Zegna; Giuliana Gatti; Adriana Gherzi; Anna Lambertini; Tessa Matteini; Cesare Micheletti; Federico Parolotto; Michela Pasquali; Francesca Pisani; Filippo Piva; Alessandro Tugnoli; Antonella Valentini; Elisa M.A. Varetto, Paolo Villa; Simonetta Zanon; Simone Zenoni

Restyling della rivista dal numero 29 a cura di AIAPP  
progetto grafico/  
Francesca Ameglio, Pulselli Associati

**Rivista semestrale**

Registrazione c/o Tribunale di Firenze

prot. 1404/2015

Pubblicità inferiore del 45%

Poste Italiane SpA - Spedizioni in PT Target Magazine



Organo ufficiale **AIAPP**

Associazione Italiana Architettura del Paesaggio

Membro **IFLA**

International Federation of Landscape Architects

**Presidente/** Anna Letizia Monti

**Vicepresidente/** Luigino Pirola

**Segretario/** Fabrizio Cembalo Sambiasi

**Tesoriere/** Andrea Meli

**Consiglieri/** Ferruccio Capitani, Anna Sessarego, Uta Zorzi

## Sulla strada

### Editoriale

Paesaggio e movimento

/14

### Letture

Rubare paesaggi/ Altre strade. Spazi per nuove forme d'uso della città/ Alla ricerca dello spazio perduto/ Ridistribuire lo spazio urbano/ Strade-paesaggio/ Le strade del cinema

/15

### Progetti

#### Superfici connettive

Passeggiata metropolitana/ Superare il limite/ Mobilità fluida/ Forum d'acqua

/29

/30

#### Sequenze abitabili

Di nuovo in piazza/ Estensioni variabili/ Nuove connessione lente/ Arte pubblica di strada

/44

#### Tracciati narrativi

La strada più ricca/ Ring verde/ Ritrovare la strada/ Vie d'acqua

/54

#### Bordi attivati

Corridoio con giardini/ Sul fianco del burrone/ A filo d'acqua

/68

### Strumenti

#### Elementi di Progetto

Barriere. Al margine della strada  
Passerelle. Quattro tracciati sospesi

#### Soluzioni di Progetto

Strade coperte. Installazioni temporanee e permanenti

#### Vegetazione e progetto

Alberate stradali. Gestire il passato, pianificare il futuro

#### Ricerca applicata

Laboratori progettuali partecipati di trasformazione urbana

### Rubriche

Tesi/ Agenda/ Lettere al paesaggio/ Libri

/97

---

# Alla ricerca dello spazio perduto

di Francesco **Alberti**

---

Ogni forma di mobilità terrestre (dalle relazioni di vicinato alle lunghe percorrenze) richiede innanzitutto *spazio*, sebbene in misura e con gradi di specializzazione molto diversi l'una dall'altra. Inoltre richiede *tempo*, in funzione delle distanze da percorrere e, inversamente, della velocità di spostamento. Quest'ultima dipende dal mezzo utilizzato, ma anche dalle condizioni di praticabilità dei percorsi (che rimandano alla componente spazio) e va ponderata con i tempi morti (attesa dell'autobus, semaforo rosso, ricerca del parcheggio, ecc.) che si accumulano fra l'origine e la destinazione.

Tenuto conto che la mobilità è un'attività a cui gran parte della popolazione dedica una quota consistente di tempo individuale, e che si svolge su un reticolo spaziale che struttura, penetra o abbraccia l'insediamento umano, ben si comprende come la qualità materiale di tali spazi abbia riflessi significativi sulla qualità complessiva dei contesti urbani e della vita dei loro abitanti. Una considerazione banale che nel nostro paese assai di rado trova riscontro nella prassi degli uffici tecnici "competenti", per cui il funzionamento della circolazione automobilistica, piuttosto che l'accessibilità territoriale, continua a rappresentare un fine di per sé, e non un mezzo, in una tastiera più ampia, per migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle comunità.

Ragionando sullo **spazio**, vale la pena ricordare alcuni dati, per quanto ben noti.

L'ingombro medio di una persona che si sposta da sola in automobile è il più alto rispetto a quello di qualsiasi altro utente della strada: a 10 chilometri all'ora è di 20 metri quadrati circa e a 40 chilometri all'ora di 60 metri quadrati. Alle medesime velocità, un passeggero d'un mezzo pubblico riempito per un terzo occupa virtualmente una superficie che va da meno della metà (autobus) a poco più di un decimo (metro/tram). Un ciclista, invece, che si sposta a 10 chilometri all'ora occupa in media 3 metri quadrati. Al maggiore ingombro relativo dei mezzi in movimento va poi aggiunto quello, che non ha termini di paragone con nessuna altra forma di mobilità, dei veicoli in sosta sul suolo pubblico.

Quanto al fattore **tempo**, è stato calcolato<sup>1</sup> che, a parità di condizioni di sicurezza e connettività dei percorsi e considerando i tempi morti propri delle diverse modalità di trasporto, per distanze *door-to-door*, rispettivamente fino a 450 metri e 4,5 chilometri, andare a piedi e in bicicletta è più veloce che muoversi in auto; per percorrenze oltre i 10 chilometri è invece più rapido qualsiasi mezzo pubblico a guida vincolata. In ogni caso, fra i 4,5 chilometri e i 10 chilometri il vantaggio dell'auto sulla bicicletta o sui servizi metro-ferro-tramviari è assai modesto, se non irrilevante.

Fa quindi riflettere la fotografia che ci restituiscono le statistiche fornite dalla *Commissione Trasporti e Infrastrutture dell'Unione Europea*, secondo le quali, a dispetto di quanto sopra:

- il 73% degli spostamenti terrestri nei paesi membri avviene in automobile, con un parco mezzi circolante aumentato fra il 1990 e il 2012 del 49%;
- il 50% degli spostamenti in auto è inferiore a 5 chilometri;
- il 30% è inferiore a 3 chilometri;
- l'occupazione media degli autoveicoli privati è prossima a 1 (13 persone per ogni 10 mezzi in circolazione).

Anche al netto delle problematiche legate all'inquinamento e all'emissione di gas a effetto serra<sup>2</sup>, l'incrocio di questi dati mette in luce come l'ulteriore implementazione di sistemi di mobilità basati sull'uso preminente del mezzo privato sia un'opzione irragionevole e controproducente in termini non solo di qualità urbana, ma anche di efficienza delle stesse reti di trasporto, rispetto alla riconversione "multi-modale" delle infrastrutture esistenti: ovvero ad una riorganizzazione complessiva dei sistemi urbani, finalizzata ad assicurare attraverso la razionalizzazione degli spazi disponibili un'adeguata accessibilità ai luoghi e alle funzioni con mezzi diversificati, riducendo il peso della componente automobilistica. L'affermazione di un



Il *cours des 50-Otages* a Nantes, prima e dopo gli interventi di riorganizzazione della sede stradale (progetto I. Rota, B. Fortier, 1991-1994)

nuovo paradigma urbano, alternativo alla cosiddetta *automobile city* (subentrata nel corso del XX secolo alla *transit city* – la città del trasporto pubblico – ottocentesca) è un obiettivo sul quale l'Unione Europea sta investendo da tempo, come dimostrano i numerosi documenti tecnici, atti d'indirizzo e canali di finanziamento dedicati alla mobilità sostenibile e alla *smart city*. Fra le dieci misure-chiave elencate nel rapporto della Commissione Europea *Sustainable urban transport plans* (2007), "Traffic calming and reallocation of road space to most environmentally friendly vehicles and modes of transport" è quella che esprime in modo più eloquente come un intervento sistematico sulla mobilità urbana fondato su tali presupposti possa tradursi in un formidabile strumento di rigenerazione urbana.

Se infatti il fine ultimo di ogni strategia di trasporto sostenibile è quello di produrre uno *split modale* dall'automobile alle altre forme di mobilità, la gestione dello *split spaziale* che ne deriva può diventare il tema di un progetto di suolo estendibile a tutta la città.

La ripartizione degli spazi stradali in ragione dei diversi usi (e quindi anche del loro impiego da parte di diverse categorie di utenti e mezzi) è un'operazione che, tipicamente, afferisce alla progettazione urbana, disciplina che è stata a lungo esautorata, in questo campo d'applicazione, proprio dalla riduzione di reti e infrastrutture "a una funzione autonoma e univoca d'irrigazione meccanica delle varie unità del sistema" secondo una logica *mono-modale*<sup>3</sup>.

La riconciliazione tra pianificazione dei trasporti e progettazione urbana, nella cornice culturale della città sostenibile, è un passaggio che comporta l'abbandono di modelli precostituiti di organizzazione e gestione del traffico a favore di un approccio in cui le caratteristiche spaziali dei luoghi (dimensioni, morfologia, architetture, paesaggio urbano) concorrono alla determinazione delle scelte di mobilità che li riguardano (e di converso, le scelte di mobilità tengono conto degli effetti indotti sulla qualità morfologica, architettonica, paesaggistica dei contesti interessati, in ragione degli spazi assegnati alle diverse modalità di spostamento). Il primo semplice, imprescindibile corollario che ne discende è che gli spazi tecnici per la circolazione meccanizzata siano dimensionati applicando gli standard minimi di legge, in modo da riservare quanto più spazio possibile alla mobilità elementare e alla qualificazione paesaggistica dei relativi percorsi ("i sentieri del piede e dell'occhio", secondo la celebre definizione di Louis Kahn<sup>4</sup>).

L'esperienza di alcune città particolarmente impegnate sul fronte della mobilità sostenibile, mostra come tale processo di riuso intelligente dei sistemi viari possa essere innescato utilizzando leve diverse: l'inserimento di nuove linee tramviarie (è il caso, tipicamente, delle città francesi, grazie a una legge nazionale che da trent'anni sostiene questo tipo d'interventi); l'istituzione e progressiva estensione delle Zone 30, nelle quali la riduzione del limite di velocità consente anche di restringere le carreggiate (Graz, Friburgo e molti altri centri di area germanica); la formazione di direttrici pedonali continue (Monaco di Baviera); la realizzazione di reti capillari per la mobilità ciclabile (molto diffuse, come è risaputo, nei paesi nordici). Un repertorio in continuo aggiornamento, ma comunque sufficiente a farci capire come lo spazio della strada sia destinato a giocare nuovamente un ruolo decisivo nell'evoluzione, questa volta in senso sostenibile, della città europea.

#### Note

<sup>1</sup> J. WHITELEGG, *Transport for a sustainable future. The case for Europe*, London-New York, Belhaven Press, 1993.

<sup>2</sup> Nonostante l'ingresso sul mercato di motorizzazioni innovative, il 90% degli autoveicoli su strada è ancora alimentato da combustibili fossili.

<sup>3</sup> B. HUET, *La città come spazio abitabile*, in «Lotus international», n. 41, pp. 6-17, 1984.

<sup>4</sup> L. KAHN, *Toward a Plan for Midtown Philadelphia*, in *Louis I. Kahn: writings, Lectures, Interviews*, New York, Rizzoli International, 1991.

2016 IFLA 53° WORLD CONGRESS

# TASTING THE LANDSCAPE



IFLA 2016  
53° IFLA WORLD CONGRESS  
INTERNATIONAL FEDERATION  
OF LANDSCAPE ARCHITECTS  
APRIL • 20<sup>th</sup> - 22<sup>nd</sup> • 2016 • TORINO • ITALY

Torino, 20/22 aprile 2016

[www.ifla2016.com](http://www.ifla2016.com)