

(Ri)trovare la strada

C'è un nesso primigenio che lega la storia e l'idea stessa di strada alla configurazione fisica, all'evoluzione antropica e alla rappresentazione immaginaria del territorio. La casistica esemplificativa potrebbe essere sterminata: dall'accampamento militare con il cardo e il decumano del *castrum* romano agli archetipi urbani basati sull'ortogonalità viaria come nel caso di Mileto; dalla campagna segnata dai collegamenti a lunga percorrenza (strade consolari, via Francigena ecc.) ai fianchi delle montagne con le tracce dei sentieri, delle mulattiere e delle strade militari; per non parlare degli innumerevoli paesi nati, cresciuti e consolidati ai due lati dell'arteria viaria di attraversamento, intesa e vissuta nei secoli come matrice fondamentale del disegno urbano (come la piazza, il tempio, il mercato e il palazzo del governo).

Alla grande scala questi itinerari del territorio hanno svolto anche la funzione di filo connettivo fra i "chicchi" urbanizzativi del lungo rosario insediativo che, ad esempio, ha percorso e infrastrutturato l'Italia (funzione svolta, per altri versi, anche dai fiumi e dalla costa marittima).

La strada come archetipo

È interessante osservare che questa interazione continua, che la strada (ogni strada) ha avuto con il territorio attraversato, non si è verificata, nel caso di altre grandi infrastrutture dell'antichità come, ad esempio, gli acquedotti romani: queste opere quasi mai sono diventate parte integrante del territorio, ma piuttosto intrusioni nel territorio, motivate dalla loro primaria funzione specifica: il trasporto dell'acqua.

Questo dato di fondo non ne attenua la rilevanza paesaggistica né la maestria dell'inserimento nel contesto naturale che talvolta arriva a connotare in modo determinante l'immagine stessa di area vasta. Ciò che si vuole sottolineare è la differenza sostanziale rispetto alle strade in quanto, per gli acquedotti, non si sono determinate delle sinergie territoriali in grado

di stabilire interazioni simbiotiche tra l'infrastruttura e il contesto insediativo circostante. Ma il "modello-acquedotto", in epoca moderna, si è progressivamente esteso al campo delle comunicazioni terrestri, in particolare, con l'affermarsi della logica positivista che ha contraddistinto la seconda metà del XIX secolo.

Infatti nel tardo Ottocento ha preso corpo e si è affermato il mito dell'efficienza settoriale (tecnologico-scientista), legittimata dall'idea di "progresso" di cui il Ballo Excelsior ha costituito l'apoteosi spettacolare di massa: ogni progresso in un dato campo e le opere dell'ingegno umano in genere, vengono considerate sempre e comunque potenzialmente buone non solo per le finalità specifiche che le motivano, ma anche (e forse soprattutto) perché espressione, testimonianza e attuazione concreta (per parti) del più generale disegno evolutivo (persino talvolta Darwinianamente evoluzionistico) delle "umane sorti e progressive". In quegli anni, più che le strade, sono state le ferrovie a incarnare l'idea del trasporto specializzato che attraversa il territorio come sistema chiuso.

L'infrastruttura percorre i luoghi restando, di fatto, estranea all'orografia che viene esorcizzata con viadotti, massicciate e gallerie, rispondendo fondamentalmente solo all'imperativo categorico della "livelletta".

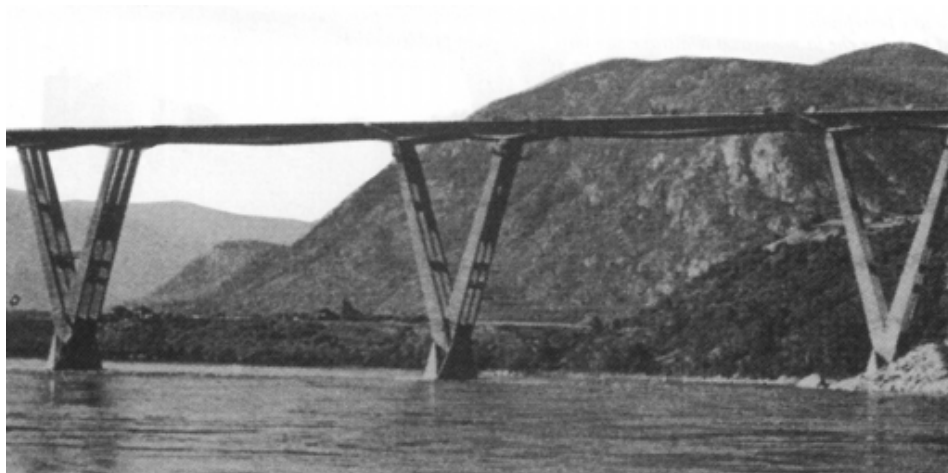
Le strade moderne

Il territorio viene modificato in modo rilevante dalla ferrovia, con opere imponenti che costituiscono il prezzo necessario per garantire l'alterità della linea rispetto al contesto e preservarne la specificità funzionale. Solo le stazioni e gli attraversamenti urbani hanno creato zone di reale interazione con l'habitat circostante contribuendo (con vincoli e opportunità) al disegno delle città, fissando poli di attrattività e convenienze insediative in molti punti del territorio attraversato dai binari. Per il resto la ferrovia è stata (ed è) sostanzialmente un "acquedotto di vagoni", ovvero il canale artificiale lungo cui scorrono i treni. Questo modello originario si è ulteriormente accentuato oggi con l'Alta Velocità (e/o l'Alta Capacità) che enfatizza proprio l'alterità del sistema di trasporto rispetto al territorio (salvo i nodi delle stazioni) proponendosi sempre più come sistema chiuso di tipo acquedottistico.

Per le strade invece la progressiva specializzazione e la corrispondente decontestualizzazione della infrastruttura dal territorio sono più recenti e sono riconducibili a due motivazioni distinte anche se collegate: una di origine sostanziale e una di origine squisitamente concettuale. La base pratica e materiale consiste nella progressiva motorizzazione di massa che ha moltiplicato la fruizione collettiva della viabilità, imponendo i

parametri e le esigenze di un'utenza che, dal punto di vista della mobilità (e non solo) ha assunto standard essenziali e comportamentali fortemente tipizzati, basati sulle caratteristiche prestazionali e sulle problematiche specifiche dell'auto.

La componente ideativa è invece figlia della cultura architettonico-urbanistica del movimento moderno che ha interiorizzato le nuove questioni della città contemporanea e dello sviluppo delle forze produttive legate al processo industriale, cercando di tipizzarne le necessità in modelli propositivi concretamente realizzabili o comunque proponibili (anche se spesso formulati secondo gli stilemi dell'utopia).



Il ponte sul Columbia River, nella Columbia Britannica (Canada), progetto di Riccardo Morandi, 1960.

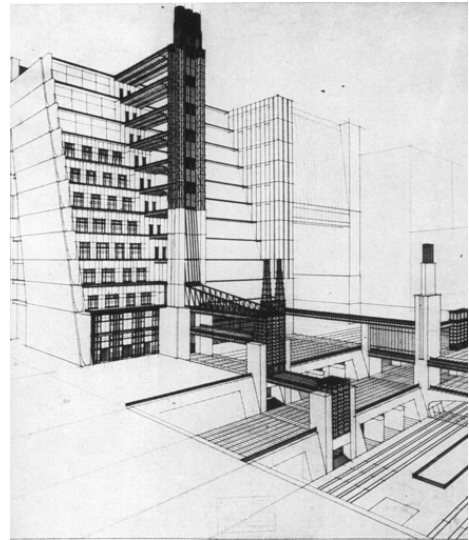
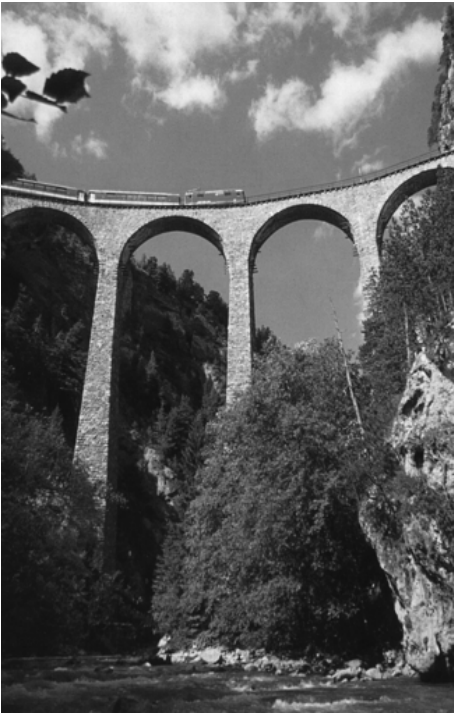
Questo sforzo progettuale ha perseguito contemporaneamente la ricerca della modernizzazione organizzativa, tecnica, produttiva, e la socializzazione dei benefici acquisibili attraverso tale maggior diffusione di beni e opportunità.

La chiave interpretativa per relazionare i bisogni alle potenzialità, nei primi decenni del Novecento, non si è affidata solo all'incontro domanda-offerta; si è cercato di mediarla con l'ausilio di modelli propositivi per le case, le città, gli opifici e, ovviamente, le strade. Queste tipologie innovative hanno cercato di prefigurare i modi attraverso cui la domanda sociale e l'offerta industriale potessero ricercare soluzioni desiderate e compatibili mettendo il progresso tecnico al servizio dell'uomo.

Depurata della componente immaginativa e formale, che pure è stata di fondamentale importanza e che ha generato la ricerca di un'estetica della modernità (da Sant'Elia a Garnier, dal Bauhaus a Le Corbusier ecc.), il



Particolare dell'acquedotto Claudio, a Roma.



Sopra, Antonio Sant'Elia, visione futurista della città nuova, con casa a gradinata e ascensori da quattro piani stradali.

A sinistra, uno dei principali viadotti presenti sulla rete delle ferrovie Retiche, in Svizzera.

denominatore comune che ha contraddistinto queste esperienze ruota intorno all'idea di funzione (studiata, sperimentata, praticata, immaginata o anche solo evocata come pretesto).

Per le strade e la viabilità in genere, l'approccio funzionalistico ha subito evocato la specializzazione dei flussi attraverso la separazione dei percorsi (pedonali, veicolari, pubblici, privati ecc.). Tale specializzazione si è rapidamente spazializzata e radicalizzata, ad esempio in materia di percorsi pedonali, dando vita non più solo ai collaudati marciapiedi e portici ma a veri e propri tracciati svincolati del tutto dalla commistione con il traffico, anche con differenze di quote tendenti a eliminare gli attraversamenti a raso.

Questi modelli efficientistici hanno ispirato molti esempi delle città nuove europee ed extra europee, diventando parte essenziale del loro disegno urbano.

La strada entra nel paesaggio

In questa sede non interessa analizzare l'efficacia di tali soluzioni ma piuttosto sottolineare che il funzionalismo ha contribuito a dare una base ideologico-culturale alla tendenza verso la specializzazione settoriale della viabilità, o meglio delle viabilità intese come sistemi fra loro distinti, finalizzati allo scopo prevalente per ciascuno di essi, e pertanto, all'interno di quello scopo assegnato, autoreferenziali in base alla funzione-missione.

Questo tema della comparsa dell'autoreferenzialità funzionale è, dal punto di vista culturale, il passaggio-chiave che stacca concettualmente la strada dal territorio facendo diventare prevalenti le motivazioni "interne" al sistema piuttosto che quelle del rapporto con il contesto territoriale attraversato.

Specializzandosi, la strada, necessariamente, si monumentalizza cioè acquisisce i caratteri di un'opera che entra nel paesaggio in forza della sua significanza motivata da ragioni esterne al sito in cui è ubicata, ma che rinvia al suo dover essere e al dover essere così per la causa socio-economica che la impone e per le funzioni che è chiamata ad assolvere (come è avvenuto per gli acquedotti romani).

Ogni monumento è per sua natura autoreferenziale (nel senso che rimanda ai suoi significati simbolici, evocativi, commemorativi ecc.) e concettualmente decontestualizzato dall'ambiente che lo circonda: infatti se fosse con esso troppo simbiotico perderebbe il ruolo di emergenza coglibile per trasmettere i messaggi che ne hanno motivato la realizzazione e, in ultima analisi, si finirebbe per non vederlo più. Questo è ciò che accade ad esempio ai monumenti ormai così famigliari da essere invisibili alla per-

cezione quotidiana: essi cessano quindi di essere ciò per cui sono nati, cioè segnali-simboli, si banalizzano e diventano tout-court parte della città e del territorio.

Questo processo di autoreferenzialità monumentale della strada intesa come sistema chiuso, trova la sua più compiuta espressione nella nascita e nell'affermazione della rete autostradale italiana, in particolare con la costruzione delle principali dorsali a partire dalla cosiddetta Autostrada del Sole. Quest'esperienza-simbolo della modernizzazione post-bellica che ha irrevocabilmente segnato il passaggio dell'Italia da Paese agricolo a Paese industriale, rivela, nei promotori e negli artefici di quell'impo-



Le Corbusier, studi per il piano urbanistico di Rio de Janeiro, con un ponte-città lungo la baia, 1929.

nente intervento infrastrutturale, un'elevata consapevolezza della natura, dei limiti e dei caratteri dell'opera.

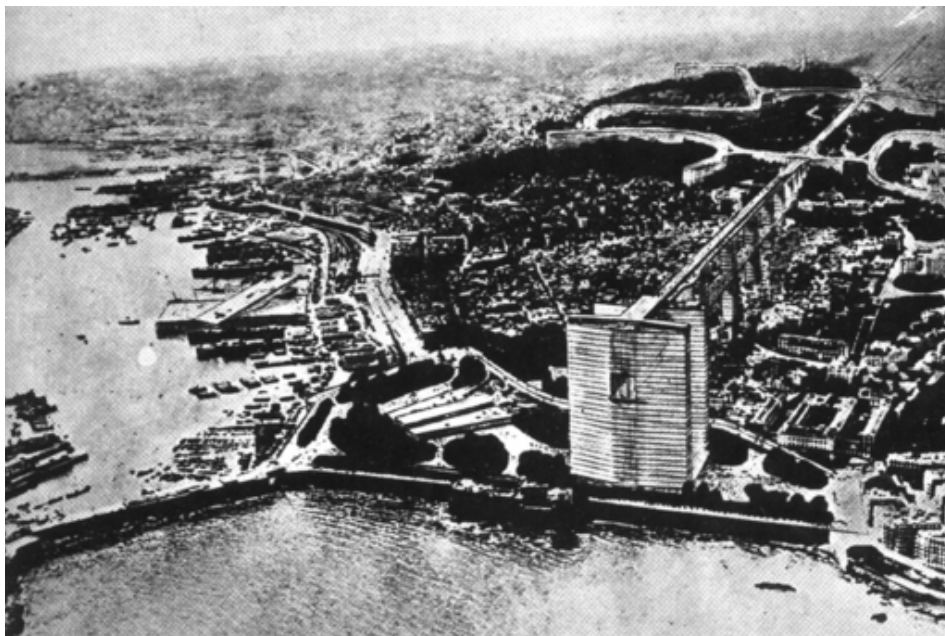
Lo sforzo finanziario e l'impegno realizzativo pluriennale hanno generato una capacità progettuale di straordinaria importanza e qualità: la creazione, progressivamente affinata, di strumenti innovativi che hanno prefigurato e attuato (con decenni di anticipo) il project financing; la qualità consapevolmente monumentale dei principali manufatti (i ponti e i viadotti dei migliori ingegneri italiani a partire da Riccardo Morandi) affrontati come opere d'arte oltre che come soluzioni tecnico-funzionali; l'invenzione delle aree di servizio attrezzate (a lato o a scavalco delle carreggiate stradali) come luoghi di relax e business su misura per gli utenti dell'auto ecc.

Monumenti territoriali della modernità

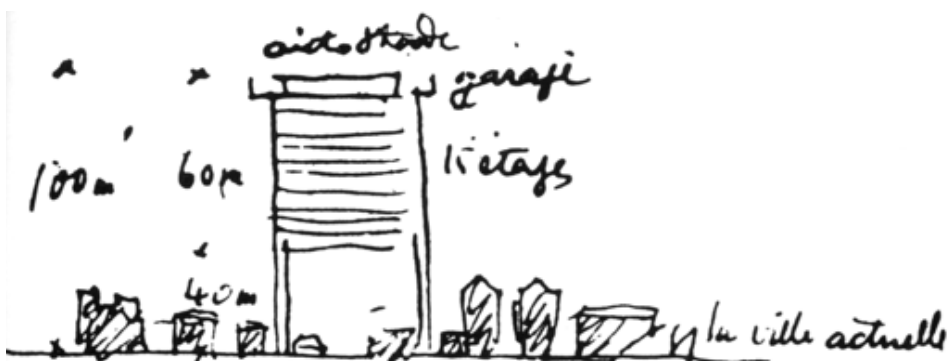
In quelle esperienze pionieristiche e basilari il rapporto con il territorio, e il contesto in genere, era di tipo “acquedottistico”: una grande opera, consapevole di essere tale, autoreferenziale non solo nelle motivazioni a realizzarla ma anche attraverso il senso (e il gusto) di essere un prodotto di qualità, dell’ingegno, dell’imprenditoria e del lavoro italiano, che non teme di modificare il paesaggio perché ambisce a diventare essa stessa “paesaggio”, come le città, i castelli, le abbazie e, come già detto, gli acquedotti romani.



Le Autostrade come monumenti territoriali della modernità questo è l’assunto che ha ispirato i grandi creatori di infrastrutture stradali. L’inserimento ambientale di queste opere rifuggiva da ipocrisie minimaliste e da camuffamenti mimetici per affermare il rispetto della natura operando in essa e non astenendosi da essa, proponendo una immissione massiccia di “qualità artificiale” (quella dei manufatti) nella qualità naturale del paesaggio. In assenza di codificate norme di valutazione di impatto ambientale erano l’eccellenza tecnica, la sensibilità progettuale, la consapevolezza critica, il dialogo interdisciplinare e la coscienza professionale la chiave di volta per garantire la compatibilità dell’opera con la natura e le preesistenze. Alla base di questo processo c’è quindi un paradosso: l’accettabilità dell’intervento da parte del contesto ambientale si fonda sulla rivendicata ed esplicita decontestualizzazione dell’opera. Questo paradosso è alla base di innumerevoli interventi urbani che han-



Le Corbusier, progetto per Algeri, 1933.



Le Corbusier, studio per il piano urbanistico di San Paolo del Brasile, 1929, sezione tipo del viadotto-città.



Particolare di uno dei viadotti sul tratto appenninico dell'autostrada A1.

no segnato prima lo scandalo e poi l'accreditamento di un'opera come monumento-simbolo: basti ricordare la Tour Eiffel a Parigi, la Mole Antonelliana a Torino, l'Atomium a Bruxelles ecc. In questi casi l'opera è chiaramente anomala rispetto al contesto (cioè nasce decontestuale) ma la sua forza espressiva (o intrusiva) è tale che, una volta realizzata la violazione del paesaggio preesistente, essa stessa diviene simbolo di quell'abitato modificato ed emblemizzato proprio da ciò che ne contraddiceva i caratteri precedenti.

Le cartoline e i souvenir delle città non sono solo le banalizzazioni di luoghi comuni; esprimono in forma semplificata questa dialettica fra conservazione e innovazione urbana, fra il preesistente e il nuovo che irrompe ma che poi finisce non solo per sedimentarsi, ma addirittura per riassumere in sintesi le stesse preesistenze contro cui si è imposto originariamente in dirompente dialettica.

Anche per questo appaiono anguste e miopi le diatribe avviate ad esempio a Torino, circa l'abbattimento (che dicono auspicato da molti) di emergenze edilizie che, guarda caso, sono di non trascurabile qualità architettonica (l'edificio comunale di Passanti, il grattacielo Rai di Morbelli e Morelli, la torre del Melis), e che hanno il (presunto) torto di non essere omologate (ancora) a un'idea sufficientemente conservatrice basata sulla media mediata dei riferimenti antecedenti, acriticamente supposti come buoni.

L'autostrada-monumento

Tornando all'autostrada va osservato che, al periodo eroico dell'avvio, è poi seguita una fase di estensione solo quantitativa che non è più stata sorretta dal senso di sé e dalla consapevolezza della portata degli interventi in atto, se non dal punto di vista economico, finanziario, gestionale e da quello trasportistico con l'attenzione ai collegamenti da punto a punto.

Con gli anni Settanta viene meno un'idea chiara, forte, e culturalmente motivata delle autostrade, che finiscono per coincidere tout-court con il loro valore d'uso perdendo ogni legittimazione di ordine più complesso: come generatrici di disegno urbano, produttrici di paesaggio, matrici di convenienze plurime per il territorio ecc.

L'esplorazione progettuale più coraggiosa dello sviluppo dell'opzione "autostrada-monumento" (che si fa essa stessa territorio e inventa il paesaggio in forza della sua autoreferenzialità creativa riconducibile al modello "opera d'arte") ce la fornisce il più paradigmatico inventore di proposte-modello del movimento moderno, Le Corbusier, con il celeberrimo Piano di Algeri (nelle sue varie versioni a partire dal 1932 fino al

1942) e con le proposte per Rio de Janeiro e San Paolo in Brasile. In questi casi il disegno, non solo urbanistico ma più propriamente territoriale di scala vasta, viene affidato alle strade (autostrade) i cui viadotti diventano essi stessi città, trasformandosi in macrostrutture insediative con la mobilità sul tetto. Dice allora Le Corbusier: “È l’era dei grandi lavori che comincia, è l’urbanistica che diventa la preoccupazione dominante”. Ma tornando all’Italia e alla caduta di tensione progettuale susseguente alla fase eroica del processo di urbanizzazione autostradale del Paese, va



Il primo assetto dell’area di servizio “Volcans d’Auvergne”, sull’autostrada A 72 della rete Saprr, presso Clermont-Ferrand, in Francia, concepita come una serie di crateri che richiamano la natura vulcanica della regione.

osservato che la perdita soggettiva di autoreferenzialità lascia le infrastrutture prive di copertura culturale e di fascino creativo: così depauperate, le opere rinunciano a qualsivoglia ambizione monumentale e si riscoprono connotate di mera intrusività utilitaristica rispetto a un ambiente che viene sempre più rappresentato da se-dicenti tutori e interpreti esclusivi (che Sciascia avrebbe definito, forse, come professionisti dell’anti-trasformazione dell’ambiente e che Rigoni Stern guarderebbe comunque con sospetto per l’assenza di un rapporto reale e complesso con le contraddizioni insite nell’omonimia-antinomia uomo-natura). In questa temperie le opere d’arte in autostrada diventano sempre meno

frequenti mentre si moltiplicano le pilastrate anonime, impera la banalizzazione delle tipologie costruttive e la burocratizzazione della gestione delle Valutazioni di impatto ambientale. Il risultato è la spinta alla marginalizzazione, alla mimetizzazione e alla esorcizzazione dell'autostrada che dovrebbe, se possibile, non vedersi, minimizzarsi, e, al limite, non esserci (come per altro sancito per legge nel 1975).

Più decade la qualità progettuale intrinseca e meno proponibile appare la compatibilità ambientale di un'opera che diviene, culturalmente e psicologicamente, prima ancora che territorialmente, posta *off limits* rispetto a un sistema di valori condivisi (o presunti tali).

L'autostrada la si usa ma non la si ama; la si percorre ma non le si riconosce legittimità ad esistere. Emergono così tutti i limiti di una posizione debole, subalterna ai preconcetti e si ripropone in termini aperti la criticità della questione della qualità intrinseca (progettuale, ambientale, gestionale ecc.) dell'immagine e del rapporto con il territorio.

Riscoperta della territorialità autostradale

In Italia questa nuova sensibilità si manifesta a rete autostradale pressoché completata; e quindi necessariamente si pone come prioritaria la rivisitazione dell'esistente e la ricerca di un nuovo equilibrio tra l'infrastruttura esistente e il territorio attraversato. Nasce cioè la grande questione della riscoperta della territorialità autostradale, ovvero la riappropriazione, da parte del territorio, della presenza delle reti di trasporto dei cosiddetti sistemi chiusi. Questo obiettivo si abbina all'idea che la strada non debba più essere considerata un "prodotto maturo", ma un settore in piena evoluzione e passibile di grandi processi di innovazione che accompagnino non solo l'evoluzione del parco veicolare (le auto hanno e avranno sempre più intelligenza a bordo, ma se le strade restano stupide il sistema non diventa intelligente) ma anche l'interrelazione dell'infrastruttura con lo spazio fisico che attraversa.

In quest'ottica la sfida della ri-territorializzazione delle autostrade esistenti si gioca soprattutto su cinque filoni di ricerca e di attività, il primo dei quali consiste nel ripensare tali infrastrutture anche come macro-urbanizzazioni, cioè come canali di servizio per i sistemi antropici circostanti: dalla telematica all'energia, all'acqua e ad ogni altra fornitura a rete che richieda dorsali di attraversamenti di grandi aree vissute. Trasformare l'autostrada dalla vocazione monofunzionale (della mobilità) a quella pluriservizi, può contribuire a radicare meglio l'opera in un territorio che può sfruttare secondo molteplici opportunità il bene costituito da quel capitale fisso investito, riappropriandosi delle convenienze possibili.

Ripensare la fruizione del contesto

Il secondo filone di ri-territorializzazione consiste nel ripensare la fruizione del contesto circostante: ciò può avvenire ad esempio, attraverso la creazione di aree tematiche non solo emblematiche delle specificità del territorio attraversato (cultura, gastronomia, artigianato ecc.) ma capaci di legare al sistema dell'accessibilità autostradale le eccellenze storico-artistico-naturali, fruibili secondo modalità che consentano di coniugare i grandi numeri del pubblico con il rispetto dei luoghi.

Questo approccio comporta anzitutto una profonda rivisitazione della funzione sosta lungo le autostrade; bisogna superare la fase imperniata principalmente sui bisogni primari degli utenti (persone e mezzi) per passare a una maggiore valorizzazione delle esigenze di rango più sofisticato (conoscenza, informazione, interattività ecc.); ciò comporta una importante estensione territoriale delle aree di pertinenza autostradale con una interazione (controllata), ove possibile, con la viabilità ordinaria e/o con la ferrovia.

Questa logica impone il superamento del modello standard che si ripropone tendenzialmente omogeneo a centinaia di chilometri di distanza per passare a una marcata caratterizzazione locale, in grado di interagire e rappresentare in sintesi le specificità del territorio attraversato.

La scelta quindi non può che orientarsi verso un'accentuata contestualizzazione dei punti di sosta-fruizione in una logica che si imparenta con quella dei parchi tematici.

Approccio a scala di land-design

Il terzo filone riguarda la rinaturalizzazione dei tracciati esistenti e l'approccio paesistico a scala di Land-design per le nuove opere: il nuovo infatti non può più essere affrontato solo secondo i canoni della mitigazione degli impatti e della compensazione delle penalizzazioni ineliminabili. Questa visione difensiva (sostanzialmente imperniata sulla gestione delle negatività), deve essere ribaltata in positivo assumendo le strade (e le autostrade in particolare) come potenziali generatrici di paesaggio alla grande scala.

Occorre una grande operazione culturale basata su approfondimenti teorici e sperimentazioni progettuali di alto profilo, che affrontino il tema della qualità ambientale non più nei termini della qualità residua, che si riesce a salvaguardare nonostante la realizzazione delle infrastrutture, ma in quelli della nuova qualità paesaggistica, che si crea coniugando naturalità e artificialità antropica attraverso progetti di grande scala, dove

la cura e l'amore per l'ambiente (vecchio e nuovo) tocca tutti gli aspetti dell'insieme, dalla scala macro del disegno territoriale, alle opzioni infrastrutturali principali, al cosiddetto arredo urbano, fino ai dettagli di scala micro.

Il modello concettuale può essere ricercato molto lontano, in tutt'altro campo, e può essere individuato nella città storica.

Non c'è stato infatti nulla di più stravolgente rispetto al paesaggio naturale primigenio che la nascita delle città murate, ad altissimo tasso di artificialità (cementificazione si direbbe oggi con la qualunquistica vulgata del lessico ecologista banalizzato o più propriamente "pietrificazione" o "mattonificazione"). Si pensi a Siena, a San Gimignano, a Carcassonne ecc., e all'infinita serie di esempi, specie in Italia, dei borghi e dei campanili. La forza delle motivazioni dell'urbanesimo e la qualità, storicamente stratificata, degli interventi non ha mai fatto sentire la città come stravolgimento della natura naturale ma piuttosto come nuova naturalità artificiale valorizzante il contesto agro-silvano al suo contorno.

Se si guardano, ad esempio, le rappresentazioni iconografiche delle città dell'umanesimo o le città ideali del rinascimento e le si considera quale materializzazione dell'immaginario urbano del tempo, si vede quale consapevolezza sorreggesse quell'idea di nuova natura (fatta di pietra, mattoni, intonaco e legno) non intesa come cancellazione della natura verde (di alberi e campi), ma come creazione di un nuovo soggetto creatore di nuovo paesaggio basato sulla interazione fra naturalità e artificialità.

Le ragioni della moderna mobilità non sono inferiori a quelle che sorressero l'inurbamento, e non si vede perché (concettualmente almeno) l'artificialità delle opere che la supportano non possano divenire componente di una nuova progettualità dell'ambiente, che le comprenda organicamente vedendole come generatrici di un nuovo paesaggio fatto di naturalità (pervenutaci a valle dei radicali processi di antropizzazione metropolitana alla grande scala) e di nuova artificialità consapevole basata sulla qualità del progetto, non solo dell'opera, ma dell'insieme opera-contesto.

Sappiamo che il nuovo riguarda non solo il completamento della rete autostradale, ma in parte il rinnovo che dovrebbe investire una porzione importante del sistema esistente da ammodernare. C'è però anche il fondamentale tema della rinaturalizzazione ex-post delle infrastrutture esistenti. Per questo tipo di sfida i riferimenti e i modelli culturali a cui ispirarsi non sono né frequenti né particolarmente convincenti in quanto, per lo più, si è puntato sul mimetismo di ritorno piuttosto che sul ripensamento del rapporto opera paesaggio e sul recepimento di valori ed esperienze maturate ad esempio dalla *Land art*.

C'è indubbiamente una componente paesaggistica affidata all'intervento sui bordi autostradali, sulle massicciate, sulle rampe e agli imbocchi delle gallerie con il ridisegno naturalistico del corridoio visivo attraversato. Tuttavia questo approccio, ancorché utile, appare sottodimensionato rispetto al tema più generale del paesaggio che si vede dall'autostrada, la cui estensione va ben al di là del sedime fondiario su cui la concessionaria ha giurisdizione.

La visione del paesaggio percorso in soggettiva da parte degli utenti viaggiatori evoca interventi coordinati a scala più vasta da realizzare d'intesa con le Regioni e gli Enti locali interessati. Ma non c'è solo lo scenario visto dall'opera; c'è anche il contesto da cui si guarda l'infrastruttura e la si coglie nel paesaggio e come parte di esso, che ne risulta connotato in modo rilevante.

Nuovi ruoli per i manufatti autostradali

Che fare allora dei manufatti autostradali (ad esempio i viadotti) specie quando sono dimensionalmente grandi (o grandissimi) ma anonimi e senza forza evocatrice propria? Dissimularli non si può e abbellirli è arduo: non si può fare altro che subirli come intrusioni sgradevolmente ineliminabili? Forse. Forse però qualche forma di riappropriazione potrebbe essere possibile sia dal punto di vista pratico, sia da quello percettivo che da quello simbolico. C'è infatti da chiedersi se le già ricordate suggestioni di Le Corbusier con l'idea del *viaduc habitè* non possa riacquistare, oggi, qualche valore e proporsi come elemento di riflessione da attualizzare e contestualizzare in alcuni punti della rete.

A mero titolo di esempio la Sitaf sta studiando, per le Olimpiadi, la possibilità di sfruttare il viadotto per la quarta corsia come parcheggio pluripiano collegato agli impianti sciistici di Bardonecchia. Inoltre sta valutando la proposta di usare alcuni dei maggiori piloni autostradali come palestra ginnico-alpinistica per *free-climbing*, o *bungy-jumping* come emerso anche da alcune proposte del concorso "L'autostrada più bella" nell'autunno del 2000.

Questi primi e parziali modelli di riuso del manufatto possono segnare una riappropriazione simbolica e d'uso delle intrusioni infrastrutturali, portando la fruizione del territorio dentro, su e fra i componenti dell'autostrada. Il tema tuttavia meriterebbe uno studio ben più approfondito scandagliando tutta la gamma delle iniziative possibili specie in contesti rari come quello montano e lungo la costa.

In carenza di esempi specifici si può evocare analogicamente un modello del tutto esterno al settore stradale, ubicato in ambito urbano e senza

prevedere il mantenimento della iniziale funzione trasportistica: è il caso della Promenade *plantée* a Parigi, lungo l'Avenue Dusmenil, nei pressi della Gare de Lion, dove l'ottocentesco viadotto ferroviario in disuso è diventato una lunga passeggiata verde con gli alberi posti sull'originario piano del ferro a oltre dieci metri d'altezza, mentre le arcate sottostanti sono chiuse da vetrate e trasformate in una ininterrotta galleria commerciale di qualità e in un centro espositivo d'arte per alcuni chilometri denominato "Viaduc des Arts". Si tratta di un caso interessante, che non può es-



Il "Viaduc des Arts", realizzato sotto un viadotto ferroviario in disuso a Parigi.

sere esportato tout court ma che indica una strada di possibile riappropriazione territoriale e sociale di un'opera morta.

È indubbio che la parte sottostante dei viadotti, vista dal basso, sia una presenza inanimata anche se incombente, perché la vita funzionale si limita al solo nastro stradale soprastante.

Forse in Liguria, specie nel ponente, qualche esperienza del genere sarebbe proponibile in alcuni tratti dell'autostrada sfruttando anche la sinergia del concomitante ridisegno urbanistico conseguente alla dismissione del vecchio tracciato ferroviario Savona-Ventimiglia. D'altra parte non è proprio in quella zona che si è sperimentata un'originale forma di riappropriazione dell'esistente con il villaggio degli artisti che hanno abitato e fatto rivivere i ruderi terremotati di Bussana Vecchia?

Qualche riflessione generale è desumibile anche dal passante di Torino in corso di realizzazione come previsto dal Prg di Gregotti e Cagnardi con

il *boulevard* sul lungo serpentone ferroviario (con opere d'arte nei nodi principali ed edificazione direzionale sulla spina. Si tratta della più importante operazione urbanistica della città da oltre un secolo e propone un uso plurimo e integrato di una infrastruttura di trasporto ridisegnando nel contempo il paesaggio (urbano in questo caso).

In termini di mera provocazione culturale ci si potrebbe chiedere se, in un sito dove il suolo è un bene raro (come ad esempio nella valle di Susa), il sedime autostradale in viadotto, in alcuni tratti, non possa diventare un luogo ad alta fruibilità intensiva, nel senso indicato da Le Corbusier senza occupazione di territorio (se non quello già da anni impegnato dalla



Le Corbusier, prospettiva dell'edificio-viadotto ideato nel Plan Obus di Algeri, 1932.

viabilità primaria) con accessibilità veicolare già garantita dall'infrastruttura che è in grado di ospitare anche parcheggi, palestre ginniche, luoghi di agonismo e, perché no, anche poli commerciali come ad esempio *outlets* per il settore sportivo.

La funzione logistico intermodale

Il quarto filone è quello della riscoperta della funzione logistico intermodale del sistema autostradale. Oggi la logistica si serve delle strade e delle autostrade come strumenti per i collegamenti origine-destinazione, ma la rete viabilistica primaria non è e non si propone di essere essa stessa un sistema logistico. La differenza non è di poco conto: se le autostrade intendono proporsi esse stesse come rete logistica devono organizzarsi anche con una congrua e razionale catena di punti di inter-

scambio-merci ottimizzato su base info-telematica.

Tali nodi devono poter essere integrati rispetto alle relazioni gomma-gomma, ma devono proporsi anche un'ulteriore integrabilità con il sistema-acqua (porti), il sistema-ferro (ferrovia) e il sistema-aria (aeroporti).

Questa visione della rete autostradale come vera e propria rete logistica specie in chiave monomodale può proporsi come base materiale organizzata della rete contrattuale virtuale dell'e-commerce.

Una visione di questo tipo suggerisce anche il recupero di aree reliquiali dell'autostrada e orienta un ripensamento dei caselli anche come porte logistiche dell'accesso-uscita dal sistema a rete basato sulle primarie dorsali viarie. Accanto alla riproposizione della finalità logistica delle autostrade riferita al traffico merci si colloca il tema della intermodalità passeggeri, che si gioca in particolare sulla realizzazione e gestione di grandi parcheggi di interscambio e l'integrazione della mobilità privata con il trasporto rapido di massa inteso in tutte le sue possibili declinazioni organizzative e modali con le relative strutture di interscambio organizzato.

Il quinto filone, che richiederebbe un'ampia trattazione specifica per la sua rilevanza generale, riguarda poi l'informazione intesa in senso lato in quanto costituisce il tessuto connettivo di tutte le opportunità sopra richiamate; che si fonda sulla rete dei cavi a fibre ottiche che supportano le autostrade e sui servizi di info-mobilità che nascono dallo stesso core-business delle concessionarie per diventare la base info-telematica di un più generale sistema informatico territoriale e informativo tout court.

Conclusioni

Se questo "penta-insieme" di sinergie diviene perseguibile anche per approssimazioni parziali ed esperienze prototipiche, troverebbe conferma l'assunto-base di queste riflessioni: la possibile riscoperta della funzione territoriale delle autostrade che, pur restando tendenzialmente sistemi chiusi (ma fino a quando?), si dovranno connotare sempre più come generatori di convenienze multiple per gli operatori e per le aree attraversate producendo qualità (anche paesistico-ambientale).

Questo crescente mix di attività, funzioni e opportunità sinergiche con il territorio, può generare valore oltre l'obbligo di spendere i crescenti servizi erogati, lasciando intravedere, nel lungo periodo, la possibilità di superare lo stesso pedaggiamento tradizionale attraverso una remunerazione economica e un cash flow finanziario generato dai servizi piuttosto che dal biglietto di ingresso nel sistema. La vicenda della liberalizzazione dell'accesso a internet docet.

In quest'ottica tendenziale si profila dunque una vocazione delle auto-

strade a mutare il loro attuale profilo caratterizzante: da corridoi specializzati per la mobilità di massa, possono diventare, da un lato, delle dorsali di servizi a largo spettro, acquistati da un vastissimo pubblico in quanto essenziali per il lavoro, la conoscenza, il turismo, il commercio, il loisir, la ristorazione, l'interscambio modale, la logistica, l'informazione ecc., dall'altro possono però tornare ad essere anche semplicemente *strade*, recuperando, nella modernità dell'oggi e del futuro, quella funzione socio-ambientale storica che ha sempre connotato il concetto stesso di via e che è stata parte integrante del disegno urbanistico e paesistico generale, alla grande come alla piccola scala.

Tutto ciò senza perdere i connotati di efficienza specifica che hanno motivato la nascita, lo sviluppo e il successo del sistema autostradale in Italia e all'estero.