

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

24

Urban acupuncture & art-infoscape

2



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol. 13 n. 1 (JUNE 2020)
e-ISSN 2281-4574

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

| | |
|---|---|
| Multi-scalar design practices in contemporary city / <i>Pratiche di progettazione multiscalare nella città contemporanea</i> Antonio ACIERNO | 7 |
|---|---|

Papers/Interventi

| | |
|---|-----|
| Landscape architecture, architectural landscapes, improving the built landscape/ <i>Architetture nel paesaggio, paesaggi di architetture, migliorare il paesaggio costruito</i> Claudio ZANIRATO | 19 |
| An integrated didactic experiment, oriented from the Diagram to the Design to the Plan/ <i>Un esperimento didattico integrato e orientato dal Diagramma al Progetto al Piano</i> Piero PEDROCCO | 31 |
| Canal-Oriented Development: Integrating an urban canal front with the city/ <i>Sviluppo canal-oriented: integrare i canali urbani con la città</i> Dutta SOUMYADEEP, Sarkar SANGHAMITRA | 47 |
| The Persian Glimpse/ <i>Lo sguardo persiano</i> Silvia CATTIODOURO | 67 |
| Travelling along the coast. The revelation of the Sicilian war architectures/ <i>Itinerari lungo la costa. la rivelazione delle architetture belliche siciliane</i> Alice PALMIERI | 81 |
| Urban and social regeneration: the case of Monterusciello Agro-City/ <i>Rigenerazione urbana e sociale: il caso di Monterusciello Agro-City</i> Roberto GERUNDO, Renata LOPEZ, Livia RUSSO | 95 |
| Introduction to perceptions mapping: the case of Salerno, Italy/ <i>Introduzione al perceptions mapping: il caso studio di Salerno, Italia</i> Domenico PASSARELLI, Vincenzo A. COSIMO, Giuseppe CARIDI | 107 |
| Infoscape for the Phlegraean Fields: digital technologies for the knowledge and enhancement of the Park's Archaeological sites/ <i>Un infoscape per i Campi Flegrei: tecnologie digitali per la conoscenza e la valorizzazione dei siti archeologici del Parco</i> Alessandra PAGLIANO, Greta ATTADEMO, Annalisa PECORA, Caterina BORRELLI | 121 |

Sections/Rubriche

| | |
|---|-----|
| Book reviews/Recensioni | 141 |
| Events, conferences, exhibitions/ Eventi, conferenze, mostre | 145 |
| Studies, plans, projects/ Studi, piani, progetti | 155 |

Abstract

Landscape architecture, architectural landscapes, improving the built landscape

Claudio Zanirato

Abstract

The S.S. 309 Romea is a very important road in the north-south direction for communications from Romagna to Veneto. The road also takes on tourist importance, which is indispensable for quick connections on the coastal route.

Between Mesola and Ravenna, for about 40km inside the Delta Park, it acquires in many places the importance of a “commercial road”, attracting along its route (which does not directly affect important inhabited centers on the ancient route, such as Conterina of Porto Viro, in the Polesine area, which has tried to revitalize its urban fabric, recovering the role of 5 squares) molteplici attività in maniera utilitaria, molti punti di ristorazione ed aree di vendita diretta di prodotti agricoli. In short, the road does not



seem to have any “thickness”, but only a longitudinal and not transversal dimension, indifferent to the territory without belonging and its “potential” inexorably decays.

A territorial enhancement proposal stands as a landscape project, that is, the synthesis between environmental and naturalistic values with the settlement tradition of the same places. In practice, an attempt is made to compose a perceptive scenography capable of adequately referring to the close relationship between the inhabited space and the naturalistic space crossed absent-mindedly. This is the potential that such an initiative could unleash so much a delicate territory starting from single “punctuality stimulated” adequately.

KEYWORDS:

landscape, park, minor architecture, territorial marketing, infrastructure

Architetture nel paesaggio, paesaggi di architetture, migliorare il paesaggio costruito

La S.S. 309 Romea costituisce un importantissimo asse viario in direzione nord-sud per le comunicazioni dalla Romagna verso il Veneto. La strada assume anche importanza turistica, indispensabile per i collegamenti rapidi sulla direttrice costiera.

Tra Mesola e Ravenna, per circa 40km all'interno del Parco del Delta, acquista in molti tratti la rilevanza di “strada commerciale”, attirando lungo il suo tracciato (che non interessa direttamente importanti centri abitati rimasti sul tracciato antico, come Contarina di Porto Viro, nel polesine, che ha cercato di rivitalizzare il proprio tessuto urbano recuperando il ruolo di 5 piazze) molteplici attività in maniera utilitaria, molti punti di ristorazione ed aree di vendita diretta di prodotti agricoli. La strada insomma non sembra avere alcun “spessore”, ma solo una dimensione longitudinale e non trasversale, indifferente al territorio senza appartenenza ed il suo “potenziale” decade inesorabilmente.

Una proposta di valorizzazione territoriale si pone come un progetto di paesaggio, cioè la sintesi tra i valori ambientali e naturalistici con la tradizione insediativa degli stessi luoghi. In pratica, si cerca di comporre una scenografia percettiva capace di rimandare adeguatamente al rapporto stretto tra lo spazio abitato e lo spazio naturalistico attraversato distrattamente. E' questo il potenziale che tale iniziativa potrebbe sprigionare un un territorio tanto quanto delicato a partire da singole “puntualità stimulate” adeguatamente.

PAROLE CHIAVE:

paesaggio, parco, architettura minore, marketing territoriale, infrastrutture

Architetture nel paesaggio, paesaggi di architetture, migliorare il paesaggio costruito

Claudio Zanirato

Introduzione

Lo spazio relazionale della città contemporanea è una sorta di territorio flessibile, privo di riconoscibilità figurativa, ma ricco di potenzialità di servizio.

Nella città aperta moderna lo spazio di relazione tra edifici diventa semplice intervallo di distanziamento, privo di caratteri. La crescente dilatazione dello spazio urbano e di suolo libero richiesto dalla circolazione e sosta veicolare, impedisce soprattutto di formalizzare compiutamente l'essenza di questo spazio, protagonista suo malgrado, che rimane semplice vuoto, nient'altro.

Nella figurazione del progetto contemporaneo la forma subisce quindi un processo di mutazione: da luogo delle relazioni strutturanti si dissolve nella frenetica intermittenza di apparizioni di immagini scomposte. E di fronte all'ingovernabilità dei continui processi di trasformazione dell'edificato, il vuoto si candida ad essere l'unica possibile risorsa per la ridefinizione dell'immagine della città.

Trasformandosi da luogo unitario e ben definito in un banale e confuso accatastamento di frammenti discontinui, seppur collegati in rete, la città contemporanea si tramuta da luogo collettivo per eccellenza, in somma algebrica di luoghi individuali. Da qui la diffusione di spazi sempre più rigidi, meno flessibili e disponibili: tasselli di un paesaggio indifferente, con personaggi che non vi abitano, ma solo vi transitano, li attraversano semplicemente sfiorandoli.

Nella contemporaneità la concezione della strada, da connettivo, viene banalizzata alla stregua di collettori di traffico e niente più, confinata all'assunzione di sole mansioni funzionali, e quindi sempre più estraniata sia dal disegno del territorio che dallo spazio urbano. Così la strada perde valore di luogo per appiattirsi ad essere solo transito, in cui l'auto si carica di forza divisoria tra i due lati stradali, anche se non edificati.

Gli attraversamenti moderni sono distratti, insensibili allo spessore penetrato, quasi "assenti" ed apatici nelle relazioni spaziali toccate. Nell'epoca contemporanea, le strade sono diventate per un certo senso uno spazio fisicamente continuo ed omogeneo, in quanto sede di un'esperienza collettiva (il viaggio) distinta da quella comunitaria (l'abitare). La prevalente dimensione del movimento comporta l'utilizzo preminentemente longitudinale della carreggiata, trascurando il rapporto dialettico con i lati.

Così le strade come la via Romea si sono tramutate da tempo in attrattori lineari di una collezione di oggetti eterogenei (fig.1): la grafica, il design, l'architettura e l'urbanistica che fiancheggiano la strada sono costrette a parlare il linguaggio del movimento,

per cui i singoli episodi diventano più scene che componenti del tessuto attraversato. Attraversando velocemente le strade si è comunque costretti ad una registrazione visiva passiva, dovuta all'inerzia dello scorrere dei nostri occhi sul territorio, dal momento che spazi ed oggetti che intercettiamo sfuggono senza creare alcun attrito al nostro passaggio, bensì un lontano brusio, incapace di strutturare una memoria dell'attraversamento.

Così, sullo stimolo di questi impulsi visivi, prende corpo lungo le strade principali un paesaggio spontaneo, delineato dai manufatti e funzioni che si vanno ad organizzare lungo i percorsi, e nel rapporto con l'asse stradale ripongono tutto il loro significato dato dalla pura visibilità. Chi propone servizi o vende prodotti lungo la strada deve sottostare a queste regole.

Questi luoghi, come le strade-mercato o le strade-industriali, hanno un senso solo se percorsi in automobile, perché scorrono velocemente: chi si insedia ai suoi lati, oltre alla facile accessibilità, è anche alla ricerca di una facile visibilità. In questi nuovi "corridoi", edifici e configurazioni della strada definiscono uno spazio che è allo stesso tempo unitario e frammentario: unitario perché architettura e segnaletiche pubblicitarie sono ovunque pervasive, frammentato perché ogni edificio è costretto con gli stessi materiali ad urlare la sua unicità e non già a raccontare la corallità di una territorialità.

Per lunga e consolidata prassi, la strada è stata considerata come palcoscenico su cui presentare, attraverso la facciata delle case, un'immagine di se, e la strada come "nastro di scene" ne ha fatto un formidabile collante urbano: il luogo per eccellenza dell'unità nella diversità.

La strada Romea tra insediamenti e paesaggio

La S.S. 309 Romea costituisce un importantissimo asse viario in direzione nord-sud per le comunicazioni dalla Romagna verso il Veneto.

La strada assume anche importanza turistica, indispensabile per i collegamenti rapidi sulla direttrice costiera: rappresenta un percorso d'interesse storico perché ricalca in parte il tracciato di un'antica strada medievale, che collegava Venezia a Roma.

Il tracciato attuale è però relativamente recente, costruito alla fine degli anni '50 del secolo scorso, spostando più ad est l'antico tracciato che seguiva l'andamento del cordone delle Dune Fossili¹. Così facendo, tutti i centri abitati che storicamente erano sorti



Fig. 1 - Un tratto mercantile della Via Romea a Porto Viro.

ed attraversati dall'antica strada sono stati scavalcati verso mare dalla nuova arteria stradale, perdendo molta della vivacità originaria ma che non poteva più tollerare la pressione che la diffusa meccanizzazione del traffico lasciava intendere.

Un Comune polesano, all'interno del Parco del Delta veneto, Porto Viro, a seguito dell'accorpamento delle due comunità di Donada e Contarina avvenuta nel 1995, ha cercato di risolvere la perdita d'identità dovuta a queste scelte che hanno stravolto gli assetti abituali, promuovendo varie opere pubbliche e soprattutto la riqualificazione di ben 5 piazze quali luoghi d'eccezione.

Una di queste e l'ultima ad essere attuata, originaria e dimenticata dal suo paese che ha visto altrove spostarsi i centri d'incontro, ha portato alla riscoperta di questo luogo "abbandonato", orientando il progetto² alla ricerca di tutte le possibili relazioni storiche, spaziali e funzionali, per ridare un ruolo identitario, un senso, ancora prima di un disegno formale. E' questo il luogo più antico di Contarina, quello fondativo, dove tutto è iniziato: gli spazi urbani coinvolti portano al loro interno scenari ed elementi caratterizzanti il paesaggio. L'invaso era impiegato unicamente per accogliere un parcheggio pubblico e per collegare trasversalmente due strade, con un intero isolato privato in abbandono ed ora quasi del tutto recuperato. Lo spazio "vuoto" è stato "colmato" in maniera simbolica, elevandosi a utile spazio d'incontro sociale per la comunità: un sistema di piazze pedonali attrezzate, disponibili per diverse attività, di socializzazione ed incontro, con installazioni attrattive, di grande evidenza connotativa e formale ed una diversità tipologica continua.

Si è cercata una forte integrazione tra tutte le componenti del progetto: pavimentazioni, verde, attrezzature, illuminazione, con scelte materiche e cromatiche organiche (presenti negli edifici del paese). (Fig.2) L'alternanza delle miscele dei calcestruzzi architettonici impiegati per le pavimentazioni e negli arredi fissi rimanda direttamente al

Fig.2 - Intervento di riqualificazione urbanistica di Piazza Garibaldi a Contarina di Porto Viro.



disegno dei campi coltivati, trasformando la piazza in un grande “orto ideale”, un’aia com’era una volta. Il confine tra spazio d’uso e spazio plastico si confonde di continuo in un intervento di riqualificazione che è un “unicum”: dalla matericità del suolo si sfuma nell’astrazione verso il cielo.

Si articola in un sistema di spazi aperti, fortemente interrelati fra loro e con installazioni attrattive di grande evidenza formale. Il modulo tipologico-costruttivo di 5 metri lineari è assunto quale matrice dimensionale del progetto. Il verde della vegetazione è impiegato per evocare il paesaggio misurato e dilatato del delta padano, con una presenza scenografica di rilievo, emarginando così i parcheggi disposti su entrambi i lati. (Fig.3)

Tra Mesola e Ravenna, per circa 40km all’interno del Parco del Delta, acquista in molti tratti la rilevanza di “strada commerciale”, attirando lungo il suo tracciato (che non interessa direttamente importanti centri abitati rimasti sul tratto antico) molteplici attività in maniera utilitaria, di servizio per il trasporto e di varia natura, molti negozi e laboratori ed alcuni alberghi, molti punti di ristorazione ed aree di vendita diretta di prodotti agricoli.

In questo tratto (Fig.4) molto trafficato anche da turisti ed autotrasportatori si contano 12 punti di ristorazione ed 8 aree di vendita di prodotti agricoli e questi, molto più di altri, hanno assoluto bisogno di qualificarsi all’interno di un sistema in grado di strutturali come componenti di elevate qualità, proprio nel luogo dove questa sembra venire meno. Si trovano inoltre anche diversi vivai di produzione e vendita ed attività commerciali in cui è possibile acquistare prodotti tipici locali.

Tantissime persone frequentano ogni giorno questa strada, particolarmente nel periodo estivo, per brevi tratti o per lunghi tragitti, per lavoro o per turismo o semplicemente perché risiedono nel Parco del Delta e sono costretti a questo percorso celere.

Pertanto l’asse stradale è anche un formidabile veicolo pubblicitario, anche se nella sua frequentazione non è assolutamente evidente che si sta attraversando un Parco dotato di un grande potenziale ambientale: la strada non sembra appartenervi, se non per le emergenze storiche di Mesola e Pomposa o per le attrazioni balneari dei lidi ferraresi.

La strada insomma non sembra avere alcun “spessore”, ma solo una dimensione longitudinale e non trasversale, indifferente al territorio senza appartenenza ed il suo “potenziale” decade inesorabilmente.

Una proposta di valorizzazione territoriale si pone come un progetto di paesaggio, cioè la sintesi tra i valori ambientali e naturalistici con la tradizione insediativa degli stessi luoghi. Il profilo del camino della casa polesana diventa così la matrice compositiva di ogni oggetto utilitario di una filiera promozionale, nella neo-colonizzazione di un territorio in parte “sfuocato”. In pratica, si cerca di comporre una scenografia percettiva capace di rimandare adeguatamente al rapporto stretto tra lo spazio abitato e lo spazio



Fig. 3 - Intervento di riqualificazione urbanistica di Piazza Garibaldi a Contarina di Porto Viro.

Fig. 4 - Mappatura del tratto ferrarese della Via Romea e delle attività di vendita e somministrazione dei prodotti tipici locali, in stretto contatto con aree ambientali tutelate.



naturalistico attraversato distrattamente.

Un progetto deve porsi su un piano dialettico con tutto ciò che lo ha preceduto: deve quindi sapere agire in maniera critica nei confronti delle tracce del passato che ancora condizionano il presente, sapere valorizzare le persistenze dotate ancora di un significato attuale.

I progetti di riqualificazione/rigenerazione hanno perciò il compito di ricostruire un piano relazionale tra le parti che si è perduto o non c'è mai stato, riannodare i fili di un discorso interrotto nella narrazione dei luoghi, recuperando la capacità di ascoltare.

Una vetrina lineare

I punti di vendita dei prodotti agricoli e di ristorazione lungo la via Romea sono tantissimi e si avvertono come delle pause ritmate lungo il tragitto stradale, spesso monotono e contraddistinto da barriere protettive perimetrali (guard rail a tripla onda) che estraniano ancora di più la strada dal territorio attraversato, che sembra per questo solo affacciarsi. (fig.5)

I punti di sosta eno-gastronomici si fanno anticipare da pre-insegne, spesso improvvisate, poste a qualche decina o un centinaio di metri prima, in modo da consentire ai veicoli di de-accelerare e potersi fermare in sicurezza a distanza.

Ampi e polverosi piazzali di parcheggio creano “vuoti” ai lati del corridoio stradale e sono tutti commisurati per ospitare anche molti camion e TIR. Più che le insegne vere e proprie sono questi slarghi laterali che fanno capire che il quel punto succede qualcosa,



Fig. 5 - Punto vendita "Luciano" a Mesola.

è proposta un'evasione, per mangiare una fetta di cocomero, acquistare una zucca o degustare una piadina o dell'anguilla con polenta.... Le recinzioni sulla strada sono quasi inesistenti, per consentire una visione in profondità nella grande radura.

E' così che si scorgono modestissime costruzioni, quasi dei baraccamenti come anche anonime costruzioni in muratura: tutte sembrano minute e sparute all'interno della smisurata aia che gli è stata creata attorno.

Anche le alberature contribuiscono a delineare questo paesaggio stradale: pioppeti radunati in filari e più raramente boschetti servono ad ombreggiare le aree di vendita e le verande come anche le aree di sosta dei veicoli. Sullo sfondo, in immediato contatto ed in profondità c'è la campagna coltivata, sconfinata all'orizzonte.

Si capisce subito che le dimensioni prevalenti di questi insediamenti sono quelle delle automobili dei viaggiatori e più spesso dei caravan dei turisti e dei grandi rimorchi degli autotrasportatori continuamente in transito. Insomma, pare di stare in un improvvisato "drive in", in cui le logiche dei veicoli a motore dettano le regole di tutta un'esistenza derivata. L'analogia più immediata, infatti, tra queste aree è con quelle di servizio carburanti, di cui ne mutuano le dimensioni e le strette relazioni con il traffico stradale e le logiche di visibilità.

Solo in alcuni casi, perché si è in presenza di costruzioni storiche (cascine, stalle, cantine) ben conservate e valorizzate oppure edifici moderni "pensati" architettonicamente, di avverte una qualità percettiva che però non basta ad estendere la visione ad un contesto ben più dilatato e meno valorizzato.

Il GAL DELTA 2000 ha ideato e promosso nel 2018 un concorso di idee³ per selezionare proposte di riqualificazione del paesaggio con particolare riferimento a tipologie di manufatti, strutture e spazi di proprietà privata e/o gestiti da soggetti privati dell'area



Fig. 6 - Simulazioni di alcuni interventi di riqualificazione di aree lungo la via Romea.

Leader del Delta emiliano-romagnolo. Le idee progetto premiate sono state poi messe a disposizione per essere sviluppate e realizzate successivamente da potenziali soggetti privati, potenziali beneficiari dell'azione 19.02.08.B del Piano di Azione Locale Leader del GAL DELTA 2000, individuati tramite uno specifico bando pubblico⁴ nel 2019, per dare attuazione al progetto.

Questa iniziativa investe una vasta porzione di territorio, sia naturalistico che antropizzato (quindi anche buona parte de tratto regionale della via Romea), in cui si prevedono interventi di “agopuntura” diffusi e mirati alla cura del paesaggio abitato, mutuando in questo esperienze maturate soprattutto in ambito urbanizzato. (fig.6)

Scenari e scenografie

Un progetto premiato⁵ e che potrà a breve trovare una prima attuazione riguarda appunto la riqualificazione per punti del tragitto della via Romea dove si svolgono attività commerciali e di ristorazione legate al territorio attraversato.

Un primo bisogno è quindi di fare emergere in lontananza la presenza di questi punti notevoli con delle emergenze verticali, dei totem visivi in grado di anticipare l'arrivo e creare un rapporto percettivo di fascinazione oltre che di legame profondo con il territorio di appartenenza.

Il progetto di valorizzazione territoriale dev'essere quindi un progetto di paesaggio, cioè la sintesi tra i valori ambientali e naturalistici con la tradizione insediativa degli stessi luoghi di entroterra, una volta conquistati alle acque e resi abitabili dall'uomo. L'esperienza dello stare nel Parco dev'essere quindi riferibile a quella dell'abitare in senso lato: un abitare precario, provvisorio, dov'è solo il tempo a fare la differenza. In questo,

il paesaggio non è tanto da immaginare bensì da reinterpretare, ascoltando i luoghi di appartenenza, cogliendone i valori di fondo per tradurli in un nuovo scenario, per dei nuovi bisogni.

Promuovere le attività del Parco deve ritrovare questa logica elementare, in un contesto dimensionale più ridotto e con ruoli alquanto inediti: il profilo del camino archetipo diventa comunque la matrice compositiva di ogni oggetto utilitaristico di una filiera promozionale, dal capanno di servizio fino al punto ristoro (edificio specialistico più consistente).

In questa neo-colonizzazione di un territorio in parte “sfuocato”, la sagoma individuata uniforme ogni presenza⁶, il profilo archetipo si espande all’intera costruzione assorbendola interamente (la parte per il tutto).

Gli oggetti appaiono quindi tutti simili perché generati da una stessa matrice ideativa, appartenenti alla medesima elementarità, ma allo stesso tempo dovranno avere uno “scarto” dalla normalità, in grado di distinguerli come singolarità nella scena “monotona”: la composizione dovrà essere sempre uguale a se stessa e sempre diversa al contempo, in equilibrio tra permanenza della forma e caratterizzazione.

Si deve trovare una dimensione insediativa commisurata allo spazio naturalistico d’inserimento: garantire sempre un rapporto visivo tra l’oggetto e lo sfondo ambientale, evitando quindi sovradimensionamenti di singole costruzioni o di sistemi aggregativi. In pratica, bisogna comporre una scenografia percettiva capace di rimandare adeguatamente al rapporto stretto tra lo spazio abitato e lo spazio naturalistico.

La messinscena di parti del Parco può essere fatta quindi con poche varianti dello stesso elemento generatore, che cambia di continuo posizione, cambiano di poco le misure degli accostamenti, i rapporti tra il dettaglio e l’insieme, iterando all’infinito una possibilità compositiva a tal punto da spingersi perfino all’astrazione del luogo, trasportando quel tratto di parco in un luogo immaginario, in cui i protagonisti della scena (gli oggetti) si confondono del tutto con lo sfondo (il parco) a tal punto da diventare iconici. (fig.7)

Conclusioni

L’operazione prospettata è confrontabile con quella di certi artisti che hanno fatto un percorso di ricerca prendendo le mosse dalla figuratività di situazioni familiari approdando a risultati metafisici, con sottrazioni percettive, iterazioni compositive, variazioni minime che hanno nell’insieme costruito un “altro mondo”, hanno “interiorizzato” la forma tangibile.

In sintesi, si configura la coesistenza di due scenari concettuali che guidano la proposta progettuale ma che convergono idealmente sullo stesso risultato: trasfigurare la riconoscibilità di luoghi fisici specifici in luoghi dissolti dell’immaginazione.

Più che inserire l’arte negli allestimenti come una presenza di complemento, s’intende fare in modo che gli interventi nel loro complesso siano informati all’arte del paesaggio (land art), non come elemento aggiuntivo bensì l’intero intervento, impiegando l’infras-



Fig. 7 - Simulazioni di alcuni interventi di riqualificazione di aree lungo la via Romea.

struttura stradale per tale scopo, dal momento che sembra priva di altri valori.

Un sostegno a questo intento è rappresentato dalla materia ed i colori con cui realizzare gli oggetti della scena, che dev'essere la stessa del palcoscenico: le erbe palustri intrecciate, con le quali tradizionalmente si sono costruiti tanti oggetti e perfino ripari in questi luoghi.

E' possibile quindi immaginare di re-impiegare queste lavorazioni naturali nella definizione dell'immagine della Filiera alimentare del Delta, rivitalizzando una nuova economia, fatta di produzione, raccolta e lavorazione locale, da mettere in relazione sinergica con le altre economie eco-sostenibili del Parco.

Con una progettazione tanto sensibile al contesto d'intervento si creano le premesse per innescare molteplici processi virtuosi in grado di attivare anche nuove economie e relazioni sociali attingendo pienamente dalla tradizione, per la capacità di equilibrio che ha saputo dimostrare.

E' questo il potenziale che tale iniziativa potrebbe sprigionare un un territorio tanto quanto delicato a partire da singole "puntualità stimolate" adeguatamente.

Di fronte a scenari complessi come quelli paesaggistici, intervenire sugli spazi vuoti e il contributo del design artistico possono apportare a loro volta il giusto valore aggiunto, consentendo di ri-vedere in maniera qualificata la cornice d'inserimento, attualizzando le parti coinvolte. Attivare politiche rigenerative, in questi casi, necessita di prevedere interventi diffusi, per assicurarsi risultati omogenei, tramite operazioni di "agopuntura". L'approccio multiscalare cui fare riferimento può consentire i vantaggi e il potenziale di una prospettiva progettuale dettagliata (approccio bottom-up), su scala ridotta. Si tratta di attuare pratiche su scala di "pianificazione micro-urbana", per collegare interventi spontanei o isolati e fornire una rete efficace che comprenda la frammentazione fisica dei luoghi e la creazione di "infoscape".

ENDNOTES

1 Il progetto di costruzione di una strada litoranea da Ravenna a Mestre venne avanzato negli anni trenta del XX secolo, per servire le aree paludose del delta padano prive di collegamenti interregionali, in previsione di una loro progressiva bonifica. Il tracciato attuale è quindi relativamente recente, essendo stato costruito alla fine degli anni '50 del XX secolo, spostando più ad est l'antico tracciato (ancora in parte riconoscibile) che seguiva l'andamento del cordone delle Dune Fossili.

2 Il progetto per piazza Garibaldi di ZaniratoStudio è stato redatto nel 2010-12 e realizzato nel 2013-14.

3 Progetto a regia diretta Azione 19.2.02.8.A Sviluppo di idee progettuali finalizzate al miglioramento del paesaggio "costruito" – INTERVENTO A - CONCORSO DI IDEE PER MIGLIORARE IL PAESAGGIO COSTRUITO Misura 19 – Sostegno allo sviluppo LEADER Piano di Azione della Strategia di Sviluppo Locale per il Delta emiliano-romagnolo 2014-2020. Piano di Sviluppo Rurale della Regione Emilia-Romagna 2014-2020.

4 19.2.02.08_B Sostegno allo sviluppo di progettualità finalizzate al miglioramento del paesaggio abitato e produttivo intervento B, entro un importo massimo di investimento non superiore a € 50.000,00 (in corso di aggiudicazione)

5 "Attraversamenti" di ZaniratoStudio per la CATEGORIA A) Definizione di una immagine coordinata per organizzare un circuito di "Botteghe del Parco", punti vendita diretta dei prodotti tipici sia per le imprese agricole sia per i punti vendita di commercianti.

6 In questa rivisitazione, il terminale del camino acquista un ruolo data dalla situazione d'uso. La sua verticalità si accentua per farsi totem visivo di richiamo di alcune funzioni commerciali-promozionali, diventa insegna, si auto-illumina al crepuscolo (per fosforescenza).

REFERENCES

- Agnoletto M., Guerzoni M. (2012), La campagna necessaria, Quodlibet, Macerata.
- Caccia S. (2009), Architettura in movimento, ETS, Pisa.
- Ferlenga A., Biraghi M. and Albrecht B. (2012), L'architettura del mondo. Infrastrutture mobilità nuovi paesaggi. Editrice compositori, Bologna.
- Magnier A., Morandi M. (2013), Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea, Franco Angeli, Milano.
- Zanirato C. (2012), Ricreare la città. Smart cities. Pamphlet, Bologna.
- Zanirato C. (2016), Tra terra e acqua. Pamphlet, Bologna.

IMAGE SOURCES

Tutte le fotografie e le elaborazioni grafiche sono dell'autore.

Claudio Zanirato

Dipartimento di Architettura, Università di Firenze

claudio.zanirato@unifi.it, www.zaniratostudio.com

Claudio Zanirato, architect, carries out teaching and research activities at the DidA in Florence, in 1998 he obtained the title of PhD in Architectural and Urban Design; since 2003 he is Researcher in Architectural Composition and Aggregate Professor.

Research and professional activities insist on the themes of design relationships in urban and naturalistic transformation scenarios, with the aim of operating a landscape continuity through specific investigation methods. It has been conducting territorial photographic investigations for some time.