

Bologna

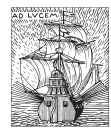
Federica Visconti^e

L'ARCHITETTURA DELLA STRADA UN ATLANTE ITALIANO



GIANNINI
EDITORE

Federica Visconti
L'architettura della strada
UN ATLANTE ITALIANO



**GIANNINI
EDITORE**

Questa pubblicazione raccoglie gli esiti del lavoro svolto nell'ambito della Convenzione tra l'Anas S.p.A. e il Centro Interdipartimentale per l'archivio e l'interpretazione del progetto architettonico e urbanistico contemporaneo della Università degli Studi di Napoli "Federico II" per il conferimento di un assegno per collaborazione ad attività di ricerca ex art. 51, comma VI, L. 449/97 sul tema *La strada e l'architettura*. Le attività di ricerca (iniziate nel 2010 e completate nell'ambito delle attività del Centro Interdipartimentale di Ricerca per i Beni Culturali Architettonici e Ambientali e per la Progettazione Urbana di recente istituzione) si sono svolte sotto il coordinamento di un Comitato Tecnico scientifico costituito dall'ing. Eleonora Cesolini e dall'arch. Giovanni Magarò per l'Anas S.p.A. e dai professori Fabio Mangone e Andrea Maglio per la Università "Federico II".



Questa pubblicazione è stata realizzata con il contributo del DiARC_Dipartimento di Architettura della Università degli Studi di Napoli "Federico II".

© 2014 dell'autore
Giannini Editore - Via Cisterna dell'Olio 6/b 80131 Napoli

ISBN 978-88-7431-766-0

INDICE

7	Presentazioni
9	<i>Pietro Ciucci</i> - Presidente Anas S.p.A. <i>Giovanni Magarò</i> - Anas S.p.A.
11	Introduzione
13	<i>Fabio Mangone</i> Per un ritorno alla continuità <i>Uberto Siola</i>
15	Premessa
17	L'architettura della strada, la strada come architettura
21	La costruzione dell'Atlante
27	ATLANTE - grandi Strade Territoriali
	ST_1. la via Emilia
	ST_2. la via Tiburtina Valeria
	ST_3. la via Salaria
	ST_4. la via Appia (I, II e III tratto)
	ST_5. la via Flaminia
	ST_6. la via Aurelia
103	ATLANTE - Strade e Paesaggio
	SP_1. le SS 24/25 della Val di Susa
	SP_2. la SS 63 del Valico del Cerreto
	SP_3. la SS 12 dell'Abetone e Brennero (1°, 2°, 3° e 4° tratto)
	SP_4. la SS 163 Amalfitana
127	Un approfondimento di scala: le opere d'arte della SS 163 Amalfitana

L'Anas è la società concessionaria della rete stradale e autostradale italiana che si estende per oltre 25mila chilometri sul territorio del nostro Paese. Forte di una storia lunga oltre 80 anni, la nostra Società riveste un ruolo primario nell'infrastrutturazione del sistema Paese ed è impegnata con tenacia e determinazione per l'ammodernamento e la manutenzione della rete viaria.

La qualità della progettazione, le soluzioni adottate, le modalità di realizzazione delle opere secondo procedure trasparenti, l'impegno nella difesa della legalità, della sicurezza del lavoro e dell'ambiente sono elementi costitutivi della *mission* aziendale dell'Anas, che negli ultimi anni si è affermata sempre di più in Italia come punto di eccellenza e di riferimento nella realizzazione delle opere pubbliche, in particolare quelle legate al sistema infrastrutturale.

L'Anas è depositaria di specifiche professionalità, conoscenze ed esperienze nel campo della realizzazione e della gestione delle infrastrutture stradali, riconosciute di altissimo profilo. Ma la nostra Società è anche consapevole che il perseguimento dei suoi obiettivi concreti e il mantenimento e la crescita delle sue competenze interne richiedono che alcune tematiche vengano esaminate o sviluppate in collaborazione con il mondo accademico.

Molti sono stati, soprattutto in questi ultimi anni, i rapporti di collaborazione e di ricerca che l'Anas ha messo in cantiere con diverse università italiane e straniere e l'*Atlante Italiano* di Federica Visconti, che indaga sulla interpretazione dei tracciati stradali come bene culturale, è il risultato di uno di questi.

Forse uno sguardo disattento riterrebbe questo libro lontano dagli interessi e dal campo di azione di una società come Anas. Negli ultimi anni, com'è noto, la politica delle infrastrutture è tornata a essere elemento centrale attorno al quale i Paesi disegnano la loro modernizzazione: una rete efficiente e adeguata è condizione necessaria per lo sviluppo economico e sociale di una nazione. Tuttavia è sotto i nostri occhi che, quando questa modernizzazione è stata perseguita soltanto in un'ottica di mobilità efficiente e con un approccio esclusivamente di natura tecnica, si sono perpetrati dei danni ai territori attraversati, in termini sia paesaggistici che ambientali.

Questa ricerca, oltre a documentare con precisione e con l'ausilio di intelligenti grafici sintetici i valori che i tracciati storici italiani conservano in stretta relazione con la struttura dei territori attraversati, ha il pregio di suggerire un approccio diverso, capace di coniugare modernizzazione e salvaguardia, spostando il punto di vista dal manufatto tecnico al suo contesto di riferimento.

È questo l'obiettivo che si pone l'Anas nella progettazione delle nuove opere. E infatti molte delle collaborazioni con il mondo accademico, come è il caso dell'*Atlante Italiano* di Federica Visconti, attestano la nostra convinzione che la tutela della "bellezza" di un territorio unico al mondo può essere anch'essa un elemento per disegnare lo sviluppo del nostro Paese, insieme e non in contrasto con l'esigenza di un sistema di mobilità moderno.

Dr. Pietro Ciucci
Presidente ANAS S.p.A.

La storia dell'Anas inizia nel 1928, anno nel quale viene istituita l'Azienda Autonoma Statale della Strada, A.A.S.S.. Nel 1928 i chilometri di rete stradale in gestione da parte della società erano circa 20.622, cui se ne aggiungevano circa 450 in costruzione. La Società ha attraversato la storia del nostro Paese, costruendo strade nelle colonie nella fase espansionistica del regime, prima, contribuendo in maniera significativa, poi, a partire dal giugno 1946 come Anas Azienda Nazionale Autonoma Strade Statali, alla ricostruzione post-bellica. Gli anni della motorizzazione di massa e del *boom* economico segnano l'inizio di un percorso di crescita che non si è mai interrotto e che vede oggi l'Anas, diventata Ente Pubblico Economico nel 1995 e quindi Società per Azioni nel 2002, esercitare il proprio ruolo di concessionario su una rete stradale e autostradale di interesse nazionale che si estende sull'intero territorio italiano per circa 25.369 chilometri, dei quali circa 937 di autostrade. Oggi Anas, il cui socio unico è il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sottoposta alla vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è una Società che opera nell'ambito di un percorso di avvicinamento al mercato: alle attività istituzionali e direttamente riferibili alla rete in concessione (gestione, adeguamento, costruzione, servizi informativi agli utenti, attuazione di leggi e provvedimenti relativi alla rete e al suo utilizzo) affianca, quindi, la possibilità di offrire supporto a enti pubblici e partecipare, in Italia e all'estero, a servizi di progettazione e direzione lavori per la costruzione e manutenzione stradale.

L'attività progettuale dell'Anas è sempre stata una occasione di ricerca e sperimentazione di nuovi sistemi, materiali e tecnologie e ha costituito l'ambiente nel quale si sono sviluppate le professionalità, prevalentemente tecniche, degli oltre seimila dipendenti. A questa ricerca di carattere applicativo, Anas affianca anche una ricerca dagli apparenti risvolti pratici meno immediati, condotta in collaborazione con il mondo dell'università, nell'ottica di un continuo aggiornamento tecnologico, del miglioramento della sicurezza delle infrastrutture, della qualità del servizio e della compatibilità ambientale. In tal senso devono essere interpretate le ricerche condotte con l'Università IUAV di Venezia per *"Approfondimenti scientifici e soluzioni progettuali tipologiche per la trasformazione di opere d'arte a travi appoggiate in strutture integrali o semi-integrali attraverso l'eliminazione di giunti e appoggi o di giunti ai fini del miglioramento funzionale e/o sismico"* o con l'Università La Sapienza di Roma nell'ambito del programma di *"Collaborazioni per il perseguimento di comuni obiettivi con riferimento a programmi di ricerca finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore delle costruzioni stradali"*. A queste collaborazioni si è aggiunta, nel 2009, una convenzione di durata biennale volta a sviluppare un tema di ricerca orientato alla interpretazione dei tracciati stradali come bene culturale, stipulata con il Centro Interdipartimentale per l'archivio e l'interpretazione del progetto architettonico e urbanistico contemporaneo del Polo delle Scienze e delle Tecnologie della Università di Napoli Federico II, diretto dal prof. Fabio Mangone. La convenzione ha visto ai sensi dell'art. 51, comma VI, del L. 449/97 la collaborazione per attività di ricerca da parte della dr.ssa arch. Federica Visconti che, per due anni, ha condotto la ricerca su *La strada e l'architettura* con l'ausilio di un Comitato Scientifico costituito da due componenti Anas (chi scrive e l'ing. Eleonora Cesolini*) e da due componenti per l'Università (i proff. Fabio Mangone e Andrea Maglio).

La ricerca ha portato alla costruzione di un *Atlante delle strade italiane*, attraverso una mappatura che ha consentito di individuare quei tracciati che, nel territorio italiano, costituiscono permanenze dense di valori, storici ma anche architettonici. Una delle prime questioni affrontate è stata quella di definire con quali caratteri costruire l'Atlante, che non è stato inteso in senso ottocentesco come raccolta con pretesa di esaustività quanto piuttosto come una selezione strategica finalizzata a un

‘progetto’. L’Atlante spiega i ‘dove’, sostanziando l’ossimoro irrisolto tra specificità del luogo e generalizzabilità dell’atteggiamento: luoghi particolari in cui si forma, attraverso un operare specifico, un’attitudine potenzialmente ripetibile altrove. In tal senso sono state individuate le due Sezioni dell’Atlante, quella delle *Grandi Strade Territoriali* e quella delle *Strade e Paesaggio* e in tale direzione è stata costruita la Legenda che, per ogni tracciato, legge, autonomamente e in relazione reciproca, gli elementi di costruzione del paesaggio naturale e di quello antropico.

Ricerca teorica? Forse anche ma, ad uno sguardo più attento, con possibili e importanti ricadute. Poiché infatti l’intervento sulle infrastrutture è sempre un intervento che prevede un impiego di risorse significativo bisogna, da una parte, puntare a massimizzare i benefici di tale impiego mettendo sempre più in relazione la politica delle infrastrutture con quella, più generale, dello sviluppo. Dall’altra bisogna guardare a tutte le forme di partecipazione di risorse private come forme di integrazione con le risorse pubbliche e chiamare così il mondo della finanza e dell’impresa a compiti nuovi e sfidanti. C’è poi un ulteriore tema, emerso in tempi recenti e in relazione a grandi interventi infrastrutturali, che è quello della necessità di condividere le scelte infrastrutturali con le popolazioni interessate per ottenere una partecipazione ampia, e lontana dai tecnicismi, alle valutazioni e decisioni di sviluppo territoriale.

La questione delle infrastrutture esce così dall’angolo della questione di settore e diventa questione più generale, comportando un allargamento dello sguardo allo sviluppo territoriale più complesso, alla integrazione di risorse pubbliche e private, allo studio delle connessioni tra la realizzazione di un’infrastruttura e le altre opere a essa connesse che possano, così, agevolare la crescita economica di un territorio.

Su questa strada Anas ha dimostrato di voler lavorare e il suo impegno in questa ricerca lo testimonia perché l’Atlante può costituire un utile quadro di riferimento dal quale far scaturire modalità innovative rispetto alla vigente prassi di intervento nel settore delle infrastrutture stradali, dimostrando la praticabilità di nuovi approcci progettuali che consentano un diverso rapporto tra adeguamento funzionale, qualità architettonica e modalità di realizzazione.

Arch. Giovanni Magarò

Dirigente Unità Ambiente, Territorio e Architettura della Direzione Centrale Progettazione ANAS S.p.A.

***Ing. Eleonora Cesolini – Direttore Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie - ANAS S.p.A.**

Introduzione

Fabio Mangone

Professore ordinario di Storia dell'Architettura - Università di Napoli "Federico II"

Direttore del Centro Interdipartimentale di Ricerca per i Beni Culturali Architettonici e Ambientali e per la Progettazione Urbana

Questo volume illustra gli importanti esiti di un'originale, e direi indispensabile, ricerca condotta con acume e rigore da Federica Visconti, nell'ambito di un proficuo rapporto di ricerca tra il massimo ente che possiede e gestisce le strade italiane, l'Anas, e uno specifico e competente ente di ricerca universitario, attualmente rinominato Centro interdipartimentale per i Beni Culturali e la Progettazione della Università "Federico II" di Napoli. Tra i due Enti era maturata l'idea di dare una risposta ponderata, argomentata e di ampio respiro a un interrogativo tanto importante, quanto trascurato nella letteratura tecnica e critica degli ultimi decenni, un interrogativo che non comporta implicazioni solo di carattere teoretico, ma anche di carattere immediatamente applicativo: può la strada divenire essa stessa un bene culturale? quali ne sono le eventuali condizioni? quali e quante possono essere, nello specifico paesaggio italiano, le strade dotate di questo valore?

Alle due principali ipotesi di partenza, con intelligenza e rigore Federica Visconti ha fatto corrispondere due principali filoni di indagine, idealmente distinti ma per molti aspetti intersecati.

La prima ipotesi corrisponde al riconoscimento del valore storico dei percorsi: la permanenza dei tracciati, in molti casi da epoche molto remote (e valga fra tutti l'emblematico caso delle strade romane, o quello della *rua Francigena*), può assumere un valore testimoniale di grande importanza come segno fisico sopravvissuto, in grado di raccontare scenari geografici, amministrativi, commerciali e politici di primario interesse storico. Per quanto possa considerarsi facilmente condivisibile questo assunto, finora non sono maturate speciali attenzioni per tali permanenze, né dal punto di vista della conservazione, né da quello della valorizzazione. Nonostante che, da quasi mezzo secolo, sia stata giustamente rimarcata l'importanza della salvaguardia dei tracciati viari nelle città storiche, nessuna speciale attenzione è stata posta a quelli delle strade storiche extraurbane, spesso soggetti a modifiche dovute a esigenze congiunturali, mai confrontate e mediate con questioni di carattere storico-culturale. Nemmeno dal punto di vista della valorizzazione questo patrimonio è adeguatamente preso in considerazione, per segnalare all'utente o al turista il percorso di un tracciato plurisecolare, il transito su una strada di cruciale importanza storica: molto invece si potrebbe fare, anche attraverso i più attuali sistemi delle "app" o dei sistemi satellitari di navigazione.

La seconda ipotesi riguarda le strade di particolare interesse paesistico, o storico-paesistico. Questa ipotesi contempla anche qualcosa di più complesso rispetto alla possibilità di godere di speciali scenari panoramici o paesistici da una certa strada. Per un verso non si può non considerare la speciale sensibilità che, in ben determinati contesti storico-culturali, ha orientato il lavoro dell'uomo nel progettare strade deliberatamente studiate per consentire anche una speciale fruizione estetica. Già a proposito della via Krupp a Capri, l'indiscusso maestro della scuola storico-architettonica

napoletana, Roberto Pane, suggeriva che anche una strada potesse meritare di essere considerata come una vera e propria “opera d’arte”, in quanto connubio magistrale di una poetica intenzionalità estetica e di una realizzazione accurata. D’altronde sin dai primi decenni dell’Ottocento, in contesti particolarmente evoluti dal punto di vista della cultura paesaggistica, i tracciati delle strade venivano particolarmente studiati rispetto alle possibilità di godimento estetico, tutelando le relative vedute panoramiche: basti pensare ad esempio al contesto napoletano, a strade come quella di Posillipo (giudicata da Schinkel “la più bella del mondo”), a quella del Campo, al corso Maria Teresa (poi Vittorio Emanuele). Per altro verso, poi, non si può non considerare che anche sui percorsi si sono sedimentati plurimi significati culturali, veicolati specialmente dalla letteratura di viaggio e dalla pittura paesistica: dalle Alpi alla Sicilia, sulle strade, non meno che sulle città o sui singoli monumenti, si sono soffermati a lungo diari di viaggio, guide e vedute, delineandone le specifiche identità e cogliendo quei tratti e significati essenziali che oggi riconosciamo come valori culturali. Anche per quello che riguarda questi aspetti paesistici, ci si meraviglia nel constatare che al di là di alcuni lavori circoscritti geograficamente ma significativi nel metodo (ad esempio Emanuela Morelli, *Strade e paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Firenze 2007), nonostante la crescente attenzione per i temi del paesaggio e della promozione culturale e turistica, molto poco sia stato fatto in termini di studio, di ricerca scientifica, di elaborazione di indirizzi per la conservazione e la valorizzazione.

Di fronte al languire dell’interesse per questi temi da parte degli Enti di tutela e di pianificazione, a tutti i livelli, e fatte salve rarissime eccezioni, va invece lodato l’impegno – non solo economico ma anche scientifico – dell’Anas: proprio per il suo ampio raggio di ricognizione, per la serietà del metodo, questo lavoro si pone pertanto come un momento fondativo, dal quale auspicabilmente far scaturire non soltanto un nuovo filone di ricerche e approfondimenti, ma anche scelte e strategie operative, in termini di gestione, conservazione, valorizzazione finalmente basate su una pur tardiva consapevolezza delle notevoli valenze culturali del sistema delle strade storiche e paesistiche.

Per un ritorno alla continuità

Uberto Siola

Professore ordinario di Composizione Architettonica e Urbana - Università di Napoli "Federico II"
Consigliere di Amministrazione di Anas S.p.A., triennio 2006-2008

Uno dei motivi per cui la nostra percezione della città del passato è tanto diversa da quella contemporanea è certamente da ricercarsi nel modo in cui, nelle due esperienze, si pongono reciprocamente in dialettica tre termini della nostra percezione urbana. I tre termini del nostro ragionamento sono l'*ambiente naturale*, più o meno antropizzato, la *città* come edificato organicamente composto e le *infrastrutture*, 'creature' particolari che si dispongono nel paesaggio per raccordare, nella sostanza, edificati urbani posti nel e sul territorio. Questa triplice distinzione di elementi si pone, per noi che la osserviamo, in termini di straordinaria unità e continuità nella città del passato. L'*Arco Felice* di Cuma è un semplice supporto a un sistema di tubazioni che portavano l'acqua dai monti Lattari alle cisterne che rifornivano con acque flegree la flotta romana nei golfi di Pozzuoli e di Baia. Ma l'*Arco* è soprattutto un elemento che, posto a chiudere una profonda sella del terreno, ne rappresenta il coronamento fino a perdere ogni significato infrastrutturale per diventare parte di un paesaggio non più solo naturale ma profondamente urbano. È d'altra parte questo solo un segno dei tanti della maestria dei Romani nel comporre e ricomporre i tre termini: natura, infrastruttura e città. E bisogna stare attenti a non commettere l'errore di valutare la continuità, che in tutta evidenza ci appare, come il risultato di una patina prodotta dal tempo piuttosto che come un elemento voluto, progettato e realizzato. Ma non è solo a un passato così lontano che dobbiamo riferirci per sostenere questa tesi. Fino a non molti decenni fa l'equilibrio fra natura, infrastruttura e architettura ha retto al continuo tentativo di applicare alla trasformazione del territorio logiche speculative che non avevano certo né la voglia né la sensibilità e forse neppure il tempo per occuparsi di tali questioni. Ma, in questa sede, pare più giusto abbandonare la spiegazione moraleggiante della logica speculativa che governa i processi di modificazione del territorio pur non rinunciando certo a sostenere che essa esiste e sia largamente vincente nei processi di trasformazione che segnano il nostro Paese. Restiamo però ancorati a un ragionamento più teorico e riconosciamo che molto del superamento di questo antico equilibrio è da ricercarsi nell'affermarsi, nella cultura europea alla metà del secolo scorso, di un modo di pensare definibile 'funzionalista', nel senso che esso ha ricercato l'apoteosi delle motivazioni funzionali rispetto a quelle formali. Questa impostazione ha inteso esaltare la funzione che ciascun elemento che appartenga al costruito si trova a svolgere rispetto all'insieme. Una strada è una strada, serve a uno scopo preciso, è fatta in un modo indiscutibile e non può porsi come obiettivo quello della sua identità e di un corretto ed esteticamente riuscito rapporto con quanto la circonda. Il gioco della unità si è rotto. Nel mondo contemporaneo la città è cosa diversa dalla città del passato, è cosa formata da oggetti con funzioni e quindi forme diverse, che non si misurano dialetticamente, che non appartengono alla stessa logica compositiva.

È chiaro che oggi siamo stanchi di questa impostazione e proprio dal mondo delle infrastrutture, *in primis* l'Anas, viene un tentativo di riannodare i fili con il passato e caricare quindi la progettazione dei manufatti infrastrutturali di obiettivi e di aspirazioni nel tempo scomparsi. Come fare?

Il lavoro di Federica Visconti, ben diretta da Fabio Mangone e perfettamente inserita nella logica e

nella cultura dell'Anas da Giovanni Magarò, si muove in questa direzione, con grande capacità di analisi e soprattutto con una notevole lucidità metodologica. Forte della esperienza di ricerche e lavori di tipo strutturale che la recente architettura italiana ha prodotto, la Visconti semiologicamente scompone il quadro delle nostre principali esperienze infrastrutturali stradali per individuare quelli che sono stati gli elementi costituenti del panorama delle città del passato e quali soprattutto i sistemi delle loro relazioni: in pratica tutto ciò che ci restituiva immagini, sensazioni ed emozioni oggi scomparse.

Un lavoro importante, quello della Visconti, che va certamente portato avanti e che richiede grandi sforzi di continuità e di approfondimento e che non va assunto come un lavoro di mera ricerca analitica, uno dei tanti episodi del nostro, vero o falso, parlare di teoria. Questo lavoro e la direzione di ricerca che rappresenta sono un esercizio di progetto, nel senso che la scomposizione semiologica rimanda al campo della ricomposizione progettuale che tanto auspichiamo per vedere riproposta la qualità dei nostri paesaggi urbani. Non ci basta infatti sapere perché la città del passato ci piaceva tanto. Oggi ci misuriamo tutti con i temi che la contemporaneità ci pone, in particolare per quanto attiene la forma della città, tuttavia non vogliamo rinunciare a che ce ne sia una che risponda al gusto e alla cultura del nostro tempo senza condannarci a una sorta di esercitazione futurologica e modernista come continuamente ci tocca di vedere.

Premessa

Questo libro raccoglie gli esiti della ricerca dal titolo *La strada e l'architettura* svolta presso il Centro Interdipartimentale per l'archivio e l'interpretazione del progetto architettonico e urbanistico contemporaneo (oggi Centro Interdipartimentale di Ricerca per i Beni Culturali Architettonici e Ambientali e per la Progettazione Urbana) della Università di Napoli "Federico II" nell'ambito di un assegno per la collaborazione ad attività di ricerca ex art. 51, comma VI della Legge 449/97 in convenzione con Anas S.p.A., l'ente gestore della rete stradale e autostradale di livello nazionale in Italia.

La ricerca è stata condotta con l'obiettivo di individuare e studiare, nell'ambito del territorio italiano, i casi nei quali alla strada fosse attribuibile il valore di 'bene culturale'. Questo valore può e deve riconoscersi ai tracciati quando sia possibile leggere in essi una relazione con la geografia e con la sedimentazione storica dei luoghi che attraversano. Guardare al 'manufatto-strada' da questo punto di vista può significare introdurre una nuova valenza in relazione agli studi sul tema della strada, ora letta non tanto e non solo come opera di ingegneria ma come Architettura.

Se questo è stato l'obiettivo-guida, per così dire teorico, della ricerca appare d'altra parte evidente la possibilità di ricadute operative che possono, da tale nuovo 'punto di osservazione', essere introdotte. Guardare alla strada, qualora essa presenti determinate caratteristiche, come a un bene culturale può fornire nuovi elementi, in chiave programmatica e pianificatoria, ai 'decisori' che operano sul territorio, a livello nazionale e locale, affinché le 'strade-bene culturale' possano costituire itinerari a valenza turistica legati non tanto alle singole mete puntuali ma all'atto stesso dello spostarsi nel territorio, osservandolo e 'conoscendolo'. Esistono in tal senso esperienze già molto avanzate in altre parti d'Europa quali, ad esempio, quella degli 'Itinerari Margherita' in Danimarca laddove 3.500 chilometri di rete stradale secondaria, attrezzata con apposita segnaletica e punti di sosta, costituiscono una trama di 14 itinerari per la visita *slow* del Paese, in questo caso legata in particolare al tema del paesaggio naturale.

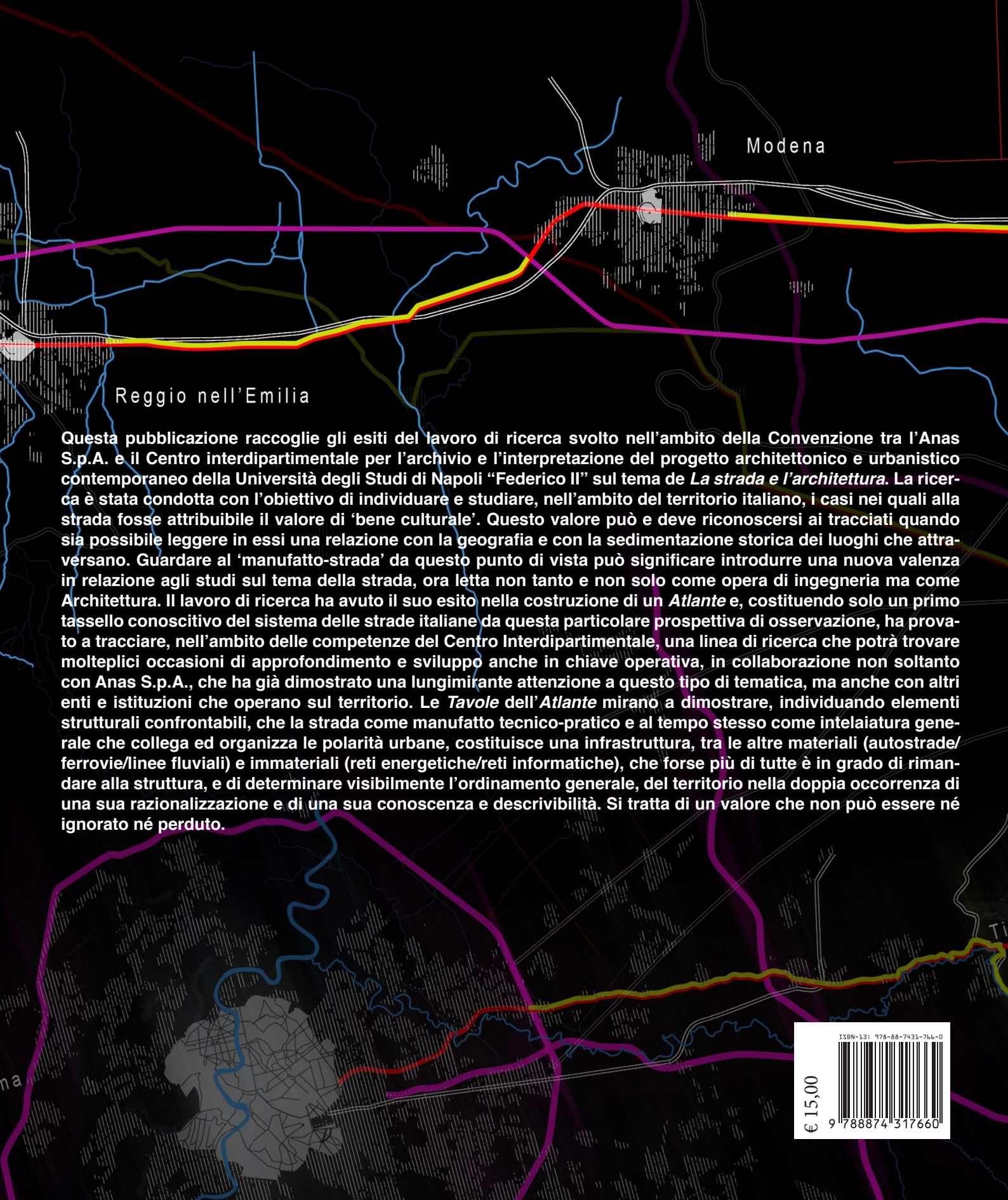
In Italia una buona parte della rete stradale di livello nazionale non costituisce più il sistema lungo il quale ci si sposta per attraversare il Paese ma è già di fatto declassata a un traffico locale vista l'alternativa offerta dal sistema autostradale o da strade comunque a scorrimento veloce. I tracciati storici potrebbero quindi, in un Paese come l'Italia, offrirsi a una fruizione turistica con tematiche amplissime, integrate lungo uno stesso percorso o differenziate per percorsi, e legate al paesaggio, all'archeologia, ai beni culturali, ai pellegrinaggi, all'enogastronomia e a molto altro ancora.

Inoltre, dal punto di vista metodologico, ma anche qui con un esito molto concreto, veicolare la idea per la quale anche una strada può essere un bene culturale chiamerebbe in causa, per ogni intervento materiale ma anche eventualmente gestionale, più soggetti che, a un unico tavolo, dovrebbero lavorare nella direzione di conciliare le ipotesi di gestione con le esigenze di tutela dei valori che al 'manufatto-strada' dovrebbero essere riconosciuti. Una sfida senz'altro complessa ma alla quale oggi un Paese come l'Italia è chiamato per salvaguardare, meglio di quanto non sia avvenuto negli ultimi settanta anni, un territorio che rappresenta la nostra memoria e la nostra identità – quindi il nostro passato – ma anche il nostro futuro. Non solo è diventata una esigenza riconosciuta e ormai imprescindibile, quella di disegnare uno sviluppo sostenibile più attento alle risorse storiche, ambientali,

paesaggistiche e al loro 'consumo', ma è diventato altrettanto rilevante poter guardare ai valori del nostro territorio anche in termini di possibile fonte di sviluppo economico. In una generale assenza di risorse che caratterizza oggi il mondo occidentale, anche questo ultimo aspetto costituisce una particolare declinazione della questione della sostenibilità e, in questa direzione, interventi che guardino davvero insieme alle esigenze di tutela dei valori e di gestione dei tracciati, potrebbero trovare maggiore ascolto anche, ad esempio, in sede di finanziamento europeo.

La ricerca condotta, che ha avuto il suo esito nella costruzione di un *Atlante*, costituisce solo un primo tassello, conoscitivo, del sistema delle strade italiane da questa particolare prospettiva di osservazione e ha provato a tracciare, nell'ambito delle competenze del Centro Interdipartimentale, una linea di ricerca che potrà trovare molteplici occasioni di approfondimento e sviluppo anche in chiave operativa, in collaborazione non soltanto con Anas S.p.A. che ha già dimostrato una lungimirante attenzione a questo tipo di tematica ma anche con altri enti e istituzioni che operano sul territorio. Le *Tavole* dell'*Atlante* mirano a dimostrare, individuando elementi strutturali confrontabili, che la strada come manufatto tecnico-pratico e al tempo stesso come intelaiatura generale che collega e organizza le polarità urbane costituisce una infrastruttura, tra le altre materiali (autostrade/ferrovie/linee fluviali) ed immateriali (reti energetiche/reti informatiche), che forse più di tutte è in grado di rimandare alla struttura, e di determinare visibilmente l'ordinamento generale, del territorio nella doppia occorrenza di una sua razionalizzazione e di una sua conoscenza e descrivibilità. Si tratta di un valore che non può essere né ignorato né perduto.

Finito di stampare a Napoli
nel mese di dicembre 2014
presso le Officine Grafiche Giannini & Figli S.p.A.



Modena

Reggio nell'Emilia

Questa pubblicazione raccoglie gli esiti del lavoro di ricerca svolto nell'ambito della Convenzione tra l'Anas S.p.A. e il Centro interdipartimentale per l'archivio e l'interpretazione del progetto architettonico e urbanistico contemporaneo della Università degli Studi di Napoli "Federico II" sul tema de *La strada e l'architettura*. La ricerca è stata condotta con l'obiettivo di individuare e studiare, nell'ambito del territorio italiano, i casi nei quali alla strada fosse attribuibile il valore di 'bene culturale'. Questo valore può e deve riconoscersi ai tracciati quando sia possibile leggere in essi una relazione con la geografia e con la sedimentazione storica dei luoghi che attraversano. Guardare al 'manufatto-strada' da questo punto di vista può significare introdurre una nuova valenza in relazione agli studi sul tema della strada, ora letta non tanto e non solo come opera di ingegneria ma come Architettura. Il lavoro di ricerca ha avuto il suo esito nella costruzione di un *Atlante* e, costituendo solo un primo tassello conoscitivo del sistema delle strade italiane da questa particolare prospettiva di osservazione, ha provato a tracciare, nell'ambito delle competenze del Centro Interdipartimentale, una linea di ricerca che potrà trovare molteplici occasioni di approfondimento e sviluppo anche in chiave operativa, in collaborazione non soltanto con Anas S.p.A., che ha già dimostrato una lungimirante attenzione a questo tipo di tematica, ma anche con altri enti e istituzioni che operano sul territorio. Le *Tavole* dell'*Atlante* mirano a dimostrare, individuando elementi strutturali confrontabili, che la strada come manufatto tecnico-pratico e al tempo stesso come intelaiatura generale che collega ed organizza le polarità urbane, costituisce una infrastruttura, tra le altre materiali (autostrade/ferrovie/linee fluviali) e immateriali (reti energetiche/reti informatiche), che forse più di tutte è in grado di rimandare alla struttura, e di determinare visibilmente l'ordinamento generale, del territorio nella doppia occorrenza di una sua razionalizzazione e di una sua conoscenza e descrivibilità. Si tratta di un valore che non può essere né ignorato né perduto.

€ 15,00

ISBN-13: 978-88-7433-766-0



9 788874 317660