



Isotta Cortesi
Vito Capiello

Il paesaggio al centro

integrazione tra discipline

••••• LetteraVentidue



Los Angeles, *Sprawl City*

Il paesaggio al centro?

Università degli Studi di Palermo

Il paesaggio è diventato, durante la prima decade del secolo XXI, il protagonista in molteplici discipline, fino al punto di considerare poco significative trattazioni scientifiche che non ne contengano, almeno, un accenno. C'è una ragione fondata, ancorché il richiamo *modaiolo* sia forte e ricorrente. Cercherò di dimostrarlo provando, contestualmente, a rintracciare una via italiana al paesaggio che origina dagli studi di architettura e che riguarda l'intero ambito del progetto, quale che sia la dimensione la natura la configurazione del luogo di cui si prevede la trasformazione. La storia ci ha sempre mostrato come sia indispensabile per l'architettura trovare *insiemi di regole* che:

- consentano di controllare l'intero processo progettuale;
- siano utili a valutare gli esiti formali a opera compiuta;
- mettano in relazione manufatti e contesti;
- predicano le configurazioni possibili dell'habitat umano.

Gli ordini ... la prospettiva ... il rapporto tipo/forma ... la serie numerica ... hanno trovato spazio nei trattati (e, poi, nei manuali) e hanno caratterizzato la teoria e la prassi del progetto in periodi

precisi e riconoscibili della storia. Oggi è il paesaggio a scrivere le regole del progetto, perché è adatto a cogliere la complessità sistemica della nostra realtà cioè a orientare l'attenzione verso una dimensione topologica, definita—anche e soprattutto— dalle relazioni tra le cose. Nella cultura occidentale gli ultimi *trattati* di architettura sono stati scritti negli anni Sessanta del Novecento¹ e hanno concluso la stagione inaugurata dalle avanguardie artistiche e dagli architetti del Movimento Moderno, soprattutto da Le Corbusier: hanno concluso perché, dalla seconda metà del secolo scorso, le nuove tecnologie hanno introdotto questioni temi e soluzioni affatto incompatibili con quanto pensato e sperimentato fino ad allora.

Ne *I tre insediamenti umani* del 1944 Le Corbusier immaginava un modello che sarebbe diventato chiaro soltanto alla fine del Novecento, concretizzandosi nel sistema globale di nodi e reti, che è carattere precipuo dello sviluppo contemporaneo e comporterebbe:

- la città come luogo di accumulazione dei servizi e della rappresentazione delle istituzioni;
- la comunicazione come struttura portante;



Los Angeles, vista notturna

- la produzione come esito di regole e procedure sempre più standardizzate, fino ad annullare (come LC preconizzava) le differenze socio-economiche e culturali tra l'uno e l'altro sito.

La predizione di Le Corbusier originava da un'idea evolutiva e illimitata di sviluppo e, perciò stesso, attribuiva carattere di universalità a quel modello in quanto portatore di valori positivamente innovativi e riconoscibili come tali. Ma il passaggio dalle ragioni dell'utopia agli esiti dell'applicazione del modello teorico ha svelato la vera consistenza dello sviluppo i cui limiti sono noti, da tempo. Si sono, infatti, accentuate le differenze tra aree economicamente forti e deboli del pianeta e, al contrario, si sono annullate in larga misura le varietà culturali.

A ciò si aggiunge la diffusa consapevolezza dei danni ambientali che possono

produrre non solo usi inappropriati del territorio, ma anche alcune forme e procedure di intervento (ancorché dichiarate corrette e congrue) che non siano state preventivamente valutate per rapporto agli effetti indotti a medio e lungo termine. La stessa città – sebbene sia ancora riconosciuta come la fonte originaria della cultura occidentale – è messa in discussione da molti architetti, urbanisti, pianificatori e paesaggisti che vi leggono, rispettivamente: il risultato negativo di una trasformazione dell'architettura in *oggetto* autoreferenziale; l'esito di una malsana gestione amministrativa o della pervasività della speculazione edilizia (ancorché legata allo *star system* internazionale) e dell'abusivismo (sia pur in forme sofisticate); il luogo del degrado e dell'abbandono.

A queste critiche danno corpo, da altri ambiti disciplinari, teorie (non nuovissime ma vitali) originate da un'idea della

città attuale come insieme di non-luoghi (Augé, 1992) o dalla necessità di apportare modificazioni profonde nel modello di sviluppo occidentale – a favore della cosiddetta decrescita (Latouche, 2007) – e nel sistema insediativo globale attraverso la formazione di nuclei abitativi autosufficienti ed ecosostenibili, come per esempio le *transition towns* (Hopkins, 2008)².

La stessa nozione di *sprawl city*, coniata per le sterminate urbanizzazioni americane di case unifamiliari, è usata spesso per indicare le aree metropolitane delle città europee, con un significato fortemente negativo in ragione del consumo del suolo, della moltiplicazione delle infrastrutture di collegamento e della perdita di un centro riconosciuto e identificato come tale. Tuttavia, la città contemporanea – la *sprawl city* il cui esempio antesignano è Los Angeles (Davis, 1993)³ – ha le sue regole di crescita: si modifica per enclaves separate (Nicolin, 2009)⁴ e ammette come uniche gerarchie quelle determinate da reti e nodi. Quindi, il passaggio dalla città *dispersa* alla città *intelligente* presuppone una conoscenza accurata dei caratteri della dispersione e una sperimentazione ad hoc che ha già dato luogo a soluzioni portatrici di conseguenze significative per la cultura architettonica.

Sul versante della dispersione, la soluzione è la *smart city* basata su una crescita qualitativa di tipo sistemico e sull'uso della tecnica come strumento per aumentare il benessere e salvaguardare l'ambiente; le cui prestazioni dipendano non solo dalla sua dotazione in termini di infrastrutture materiali (capitale fisico) ma, anche e soprattutto, dalla diffusione della conoscenza e della informazione (capitale intellettuale e sociale) e dalla qualità dell'ambiente (capitale ambientale).

Il che, in altri termini, significa che la nuova frontiera dello sviluppo urbano sono le *reti* in senso stretto (informatica prima di tutte) e la *governance* cioè l'insieme di regole, di ogni livello (leggi, regolamenti ...), che disciplinano la gestione della società, includendo anche le relazioni tra i vari attori coinvolti. Tutto questo tende, inevitabilmente, a una configurazione della città affatto diversa dalle precedenti, sebbene resti inalterata la necessità che le grandi città (già annoverate come capitali mondiali e quelle che aspirano a diventarlo) si dotino di edifici/simbolo e di spazi rappresentativi – con un valore iconografico universalmente riconoscibile – i quali, dovendo fare sistema tra di loro, non possono che essere autoreferenziali e decontestualizzati rispetto ai rispettivi siti come, d'altra parte, è già avvenuto in passato.

E si configura anche una nuova forma di organizzazione dei territori: un *continuum* eterogeneo di città (analoghe per dimensione e, spesso, già sature dal punto di vista dell'edificazione) e di attività produttive e di servizi, tenuto insieme da una grande infrastruttura (come la via Emilia, forse, già dalla sua nascita). È avvenuto nel bacino della Ruhr⁵ e, più recentemente, nel Nord-Est Veneto lungo l'autostrada Milano-Venezia (Franco Purini vi ha immaginato VEMA⁶), dove i nuovi monumenti sono *Il Km Rosso* di J. Nouvel o *Il termovalorizzatore ASM* di J. Tornquist, che esercitano il loro ruolo di punti riferimento in un ambito *fuori misura* rispetto a quelli, di solito, considerati anche dalla pianificazione urbanistica. Tutto ciò premesso, si deve immaginare un processo che sposti il valore iconografico dagli oggetti ai sistemi, a nuove forme di habitat capaci di assumere valore iconografico nel loro insieme. In



J. Nouvel, *Kilometro Rosso*, Bergamo 2002/05.
Lungo l'autostrada Milano/Venezia il muro è, insieme, facciata, barriera acustica e insegna del Centro Tecnologico

questo processo si può ritrovare il senso del nostro lavoro. Viceversa, l'architettura e il progetto urbano – così come sono tradizionalmente intesi e insegnati – non rientrano tra gli strumenti utili al passaggio dalla *sprawl* alla *smart city*, se non quando si tratti di mettere in essere la costruzione delle nuove grandi icone urbane, attività non certamente estensibile a tutti i luoghi del pianeta o ascrivibile alla normale attività professionale del progettista architetto. Per ciò stesso, il progetto di paesaggio è strumento efficace e adatto avendo la capacità di mettere assieme materiali di varia origine e qualità (vegetali e

minerali, virtuali e fattuali, artificiali e naturali, immaginati e presenti...); e la nozione di paesaggio può fornire le regole di cui abbiamo bisogno. La motivazione principale sta proprio nel fatto che il sistema di relazione tra gli elementi significativi – o ritenuti tali – di un luogo è diventato più importante degli elementi in sé. E il paesaggio è il perfetto strumento concettuale per indagare e progettare tali relazioni, essendo riferibile non solo alla natura o ad ambiti prevalentemente naturali (come alcune scuole di paesaggio, riduttivamente, intendono) bensì all'intero habitat umano.



J. Tornquist, *Termovalorizzatore ASM*, Brescia 1996/2000

L'impianto si trova sull'autostrada Milano/Venezia. L'elemento più importante –una ciminiera di 120 metri di altezza– è stato studiato in modo da apparire e sparire in ragione del punto di vista e della gradazione cromatica del cielo

Note

1. Sono: *L'architettura della città* di Aldo Rossi, 1966; *Il territorio dell'architettura* di Vittorio Gregotti, 1966; *Complexity and contradiction in Architecture* di Robert Venturi, 1966; *The image of the city* di Kevin Lynch, 1960; *Studies in Landscape Design* di Geoffrey Jellicoe del 1960. In ciascun "trattato" sono definiti i caratteri del progetto e le procedure specifiche del processo progettuale e sono rintracciabili le basi teoriche del progetto contemporaneo.
2. M. Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992; (trad. it.) D. Rolland, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano, 1996; S. Latouche, *Le temps de la décroissance*, Thierry Magnier, 2010, (trad. it.) *Il tempo della decrescita. Introduzione alla frugalità felice*, Eleuthera, Milano, 2011.
3. *Le città di transizione (transition towns)* rappresentano un movimento fondato in Irlanda a Kinsale e in Inghilterra a Totnes dall'ambientalista Rob Hopkins negli anni 2005 e 2006.
4. M. Davis, *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*, 1990; (trad. it.) *La città di quarzo. Indagine sul futuro a Los Angeles*, Manifestolibri, Roma, 1993.
5. P. Nicolini, *Paesaggi e infrastrutture*, in "Lotus" "Landscape infrastructures", n. 139, 2009.
6. In passato la regione produceva carbone per tutta la Germania; oggi si presenta come uno degli agglomerati urbani più grandi d'Europa, con cinque milioni di abitanti e uno dei panorami culturali più ricchi dell'intero continente. Le città di Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen e Oberhausen e molti altri centri del bacino della Ruhr formano, sostanzialmente, un unico sistema urbano. Sono ancora in piedi gli altoforni, i gasometri e le torri d'estrazione, quali simboli ben visibili dell'eredità industriale della regione. E ancora oggi sono un tratto tipico del bacino della Ruhr, anche se il sostegno non va più all'estrazione del carbone, bensì a teatro, musica, pittura, danza, performance e altre forme artistiche. Lungo il percorso del patrimonio industriale è ancora possibile vedere i tratti tipici della condizione precedente: 400 chilometri –attraverso il bacino della Ruhr, da Duisburg a Hamm e Hagen– di straordinarie testimonianze del passato industriale della regione. A Essen, città centrale del programma culturale della cultura RUHR.2010, si trova la miniera di carbone dello Zollverein che non è stata inserita nel patrimonio dell'umanità dell'UNESCO.
7. La Città nuova. Italia-y-2026. Invito a VEMA.: «L'argomento proposto da chi scrive [...] è la progettazione di una nuova città: una città di fondazione ma, anche, una città ideale, una città innovativa, una città utopica –dell'utopia della realtà di Ernesto Nathan Rogers– collocata in prossimità dell'incrocio dei corridoi ferroviari europei Lisbona-Kiev e Berlino-Palermo. La città, situata tra Verona e Mantova, si chiama VEMA ed è progettata da venti architetti o gruppi di architetti tra i trenta e i quarant'anni, che affrontano altrettanti problemi tra i quali la casa, i luoghi di lavoro, il corpo, l'arte, il tempo libero, l'energia. In un tentativo di coinvolgere il tema della sostenibilità con quello della necessità di riconfermare il ruolo essenziale, anche sul piano rappresentativo, dello spazio pubblico, VEMA si pone, sia pure all'interno dei limiti di una simulazione virtuale, come un esperimento totale che ripercorre ogni ambito progettuale della città». (Franco Purini)

Una risposta corale di elaborazioni sullo stato dell'arte degli studi di paesaggio, per scavare, nel presente, il nuovo inizio di un cammino condiviso che, pur nelle singole specificità, ha posto il progetto al centro del dialogo, delle relazioni e dei saperi.

ISBN 978-88-6242-261-1



9 788862 422611 € 49



