

“Collana di Paesaggio” accoglie e presenta saggi e materiali didattici o di ricerca che si situano nel campo di riflessione delle discipline del progetto di paesaggio. Vuole essere uno spazio aperto sia a contributi di carattere teorico-metodologico, sia a strumenti e metodi innovativi, testi, pratiche e discorsi.

Diretta da  
Franco Zagari

Comitato Scientifico  
Marcella Aprile, Renato Bocchi, Annalisa Calcagno Maniglio, Daniela Colafranceschi, Gianpiero Donin, Vanna Fraticelli, Enzo Siviero, Maurizio Vogliazzo

Corrispondenti  
Gianni Celestini, Fabio Di Carlo, Saša Dobričić, Jordi Bellmunt, Claudio Bertorelli, Yann Nussaume, Juan Manuel Palerm Salazar, Piero Ostilio Rossi

Metodi e criteri di referaggio  
La collana adotta un sistema di valutazione dei testi basato sulla revisione paritaria e anonima (peer-review). I criteri di valutazione adottati riguardano: l'originalità e la significatività del tema proposto; la coerenza teorica e la pertinenza dei riferimenti rispetto agli ambiti di ricerca propri della collana; l'assetto metodologico e il rigore scientifico degli strumenti utilizzati; la chiarezza dell'esposizione e la completezza d'analisi.

Progetto Grafico: Giancarlo Giovine

Correzione Bozze: Chiara Corazzieri

Stampa: Centro Grafico S.r.L., Foggia

Crediti Fotografici

*Presentazione*: immagini di Francesco Tropepe e tratte dalla documentazione fornita dai team partecipanti al workshop

*Pettinissa: la lunga linea verde*: immagini tratte dalla documentazione fornita dai team partecipanti al workshop

*Agire sul Paesaggio*: “Il paesaggio dell’A3”, Salvatore Greco pagg.151-172; “Erbario-Gallico”, Filippo Romano pagg.174-190; “Volte di Pettinissa”, Maria Rosa Russo pagg.193-227

*pagg. 244-245*: “Ritratti” - Arianna Forcella e Agnese Samà

Illustrazioni: “PratoPettine” di Rosario Giovanni Brandolino

Prima edizione  
Novembre 2012

Copyright  
Casa editrice Libria  
Melfi (Italia)  
Tel/Fax +39(0)972236054  
Ed.libria@gmail.it  
www.librianet.it

È vietata la riproduzione non autorizzata, anche parziale, realizzata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico.

ISBN: 9788896067963

**pettinissa**  
La lunga linea verde

a cura di Maria Rosa Russo

Sommario			
<b>Presentazione</b>			
Maria Rosa Russo Nota del curatore	8	Maria Rosaria Fasci Pettinissa: un modello sostenibile per il territorio	93
Francesca Fatta Nuovi paesaggi possibili	10	Area 2: Calopinace Giovanni Laganà Paesaggi "Tra"	94
Saverio Putorti Un pettine per un sistema lineare di riqualificazione urbana nella Città Metropolitana di Reggio Calabria. Un processo partecipato esemplare	16	Francesco Manti La cartografia numerica come supporto alle attività per lo studio del paesaggio. Il caso studio Pettinissa	99
Angela Martino Pettinissa: un'idea per un paesaggio all'insegna della bellezza, dell'armonia, della dolcezza e della coesione territoriale	22	Claudio Marciànò Alcune considerazioni economiche sulla Lunga linea verde	105
<b>Pettinissa: la lunga linea verde</b>		Area 3: Portanova Michelangelo Pugliese Green Doors. Paesaggi Solubili	106
Gianpiero Donin Paesaggi longline: nuovi scenari per la Città Metropolitana dello Stretto	30	Sara Marini Ricettario di progettazione. Il sottovuoto	110
Maurizio Vogliazzo Prima di tutto	38	Giuliana Quattrone Pettinissa: ovvero la ricomposizione del paesaggio lungo una dorsale verde	114
Franco Zagari Cosa vuole Pettinissa	44	Area 1: Sant' Agata Maria Gabriella Trovato Ab-Usò Pubblico. Paesaggio quotidiano a Reggio Calabria	118
Arboreto: fascia 300 metri, 26 Km A3-SS106 Filippo Ielasi Arboreto100	44	Alessandra Romeo A misura di bambino. Il valore dei "piccoli paesaggi" nel processo dinamico di riqualificazione dello spazio pubblico	126
Vincenzo Giofrè Il paesaggio della Pettinissa: un progetto perfettamente realizzabile	58	Area 6: Scaccioti Emanuela Genovese, Venera Leto, Rosaria Lorusso Fiumara Scaccioti: progetto di riqualificazione paesaggistica	126
Area 7-8: Gallico – Catona Arianna Forcella, Carmen Zuleta Pettinissa: paesaggio contemporaneo. L'indagine socio territoriale per proporre progettualità	58	Maria Rosa Russo Piccolo vocabolario: parole per il futuro di Pettinissa	132
Elisabetta Bianchessi Cronache dalla Pettinissa	73	Area 6: Scaccioti Chiara Azzali, Luigi Siviero, Alessandro Stocco Progetto della strada	132
Rosario Giovanni Brandolino La chioma fulva. Mozart e il paesaggio	76	Area 6: Scaccioti Walter Bonanno, Caterina Luci, Pietro Mina, Viviana Tirella Il paesaggio della Pettinissa	136
Area 4: Annunziata Fabio Manfredi Low-line(s)	76	Giuseppe Sarleti Riqualificazione urbana e mobilità dolce	139
Antonio Dattilo Infra-Paesaggi	86	Sabrina Vecchio Ruggeri, Maurizio Malaspina Percorsi di una nuova consapevolezza e politiche di autosviluppo nella Vallata del Gallico	142

**Agire sul paesaggio: nuovi strumenti e metodi per il progetto della città non città**

Vittorio Amadio Le reti ecologiche nel giardino planetario metafora del paesaggio	154
Marcella Aprile Riflessioni a margine di Pettinissa	159
Renato Bocchi Quattro variazioni in tema di progetto del paesaggio	165
Paolo L. Bürgi Osservazione, progetto, narrazione del luogo	172
Gianni Celestini Fenomenologia del progetto ed esperienza del paesaggio	175
Saša Dobričić Note sulla topicità della deviazione	180
Claudio Lamanna Gli spazi dello scarto come valore per il progetto di paesaggio	186
Paolo Malara Pettissa: un laboratorio di idee e immaginari per la città di Reggio Calabria	189
Claudio Roseti Per grazia del paesaggio: verso la confederazione urbana dello Stretto di Messina	192
Piero Ostilio Rossi Paesaggio e strategie narrative	196
Enzo Siviero Pettinissa: interpretazione di un "luogo" e suggestioni sul tema del "paesaggio culturale"	203
Laura Thermes Brevi note sulle infrastrutture	209
Ilario Greco Il Vallo del Crati da San Fili a San Marco Argentano: lettura del sistema territoriale dei Casali e definizione della soglia architettonica dei paesaggi antropici	210
Massimo Venturi Ferriolo Il linguaggio del riconoscimento: per una politica di qualità	214
<b>Post fazione</b> Fabio Di Carlo Corpi celesti	230
<b>Bibliografia</b>	238
Indice dei progetti del workshop	242



- di ecosistemi inclusi corsi d'acqua naturali,
- corridoi di conservazione, a minore protezione e in molti casi con funzioni ricreative, spesso lungo i fiumi,
  - cinture verdi, territori naturali protetti intorno alle città per contenere la crescita urbana e sub urbana,
  - corridoi ricreativi, spazi aperti lineari ad uso ricreativo,
  - corridoi scenici, protetti principalmente per la loro qualità scenica,
  - sentieri e strade per camminatori, ciclisti che funzionano anche come corridoi naturali.

La lista mostra chiaramente la potenziale multifunzionalità e diversità morfologica delle greenways e dei corridoi ecologici. Più un corridoio è complesso, meglio può funzionare per differenti gruppi di specie e più è multifunzionale in senso ecologico. Un alto tasso di immigrazione può aiutare a mantenere il numero delle specie, aumentare la dimensione delle metapopolazioni, permettere la conservazione della variabilità genetica, incrementare l'area di foraggiamento per specie ad ampio raggio di azione e fornire l'opportunità per fuggire dai predatori e dai disturbi.

Diverse le funzioni ecologiche dei corridoi:

- dispersione: estensione e redistribuzione di una popolazione,
- migrazione: allontanamento da condizioni ambientali avverse,
- ricerca: movimenti tra nidi o tane e luoghi dove è presente il cibo,
- riproduzione: movimenti tra siti invernali e siti di riproduzione.

La varietà dei corridoi ecologici può anche basarsi sulla loro struttura, forma e posizione nel paesaggio.

Per la posizione rispetto alle aree centrali si possono avere corridoi di congiunzione che collegano due aree centrali o corridoi ciechi che hanno l'area centrale solo a una estremità. Secondo la struttura si possono avere corridoi continui o interrotti, quali *stepping stones*. Per posizione topografica si possono avere corridoi di crinale, di valle o di versante. Secondo la forma si possono avere corridoi lineari, di cintura, di fascia ripariale, diffusi, costituiti da un mosaico di diversi elementi del paesaggio.

Suffragati da dati sperimentali si può pertanto concludere che i corridoi costituiscono ormai lo strumento più moderno e decisivo per la conservazione della natura, non promuoverne lo sviluppo, non conservarli o eventualmente ricostituirli, costituisce un forte rischio per la conservazione del patrimonio genetico delle specie e gli ecosistemi, e anche per il futuro di noi umani.

\* Dipartimento OASI, Università *Mediterranea*, Reggio Calabria



Marcella Aprile \*

Prima di tutto devo ringraziare per l'invito che mi ha consentito di partecipare - sia pure dall'esterno - alla discussione su un tema progettuale molto interessante e, soprattutto, attuale.

Penso, infatti, che le infrastrutture siano questione prioritaria dell'habitat contemporaneo.

La "strada" è il luogo pubblico per eccellenza nella cultura occidentale; la strada è strumento di scambi e veicolo di circolazione di uomini e idee: affermazione ovvia, se non addirittura banale, che va invece ribadita, poiché la "strada" è uno dei due fulcri su cui si incardinano, oggi, le trasformazioni fisiche dei territori.

Tuttavia, queste ultime non godono di grande stima presso architetti, urbanisti e pianificatori e paesaggisti che vi leggono, rispettivamente, il risultato negativo di una modificazione dell'architettura in oggetto di design autoreferenziale; l'esito di una malsana gestione amministrativa o della pervasività della speculazione edilizia (ancorché legata allo star system internazionale) e dell'abusivismo; il luogo del degrado e dell'abbandono.

La stessa nozione di *sprawl city*, riservata in origine alle sterminate urbanizzazioni americane di case unifamiliari, è ora usata per indicare le aree metropolitane planetarie - consumatrici di suolo, frammentate dalle infrastrutture, prive di un "centro" riconoscibile e identificato come tale.

E da altri ambiti disciplinari provengono critiche analoghe, con teorizzazioni sui *non luoghi*, piuttosto che sulla necessità della *decrescita* o della progressiva sostituzione degli attuali insediamenti con le cosiddette *transition towns*.

In realtà la *sprawl city* è - nel bene e nel male - esito della nostra cultura, anche quando si tratti di un fenomeno determinato da una crescita senza sviluppo.

Se sono, statisticamente, vere la polarizzazione dell'economia nelle grandi città mondiali e una generale tendenza all'inurbamento, va considerata l'idea che le trasformazioni in atto (e le prossime) si materializzino, sempre di più, in sistemi a rete i cui "nodi", in forma di *enclaves*, coincidano con le nuove centralità e le "maglie" con le *infrastrutture*; e che, di conseguenza possa aumentare il fenomeno della "polverizzazione" urbana.

Tali sono le condizioni dalle quali il nostro lavoro deve partire, individuando le questioni centrali e sviluppando più ipotesi da verificare con il progetto, senza troppe recriminazioni passatiste e senza lasciarsi andare ad affermazioni del tipo "la gente deve imparare di nuovo ad abitare": la gente abita, lo sa già fare. Siamo noi che dobbiamo imparare a capire le potenzialità e le risorse che un habitat comunque possiede, sebbene sia giudicato disastroso.

Va fatta, dunque, una riflessione profonda su ciò che si deve inten-

dere, oggi, per “principio insediativo” e per “paesaggio”, poiché il secondo, per la sua natura concettuale e per i suoi intimi legami con la visione e la rappresentazione, è consustanziale con il principio insediativo; nasce nello stesso istante in cui un insediamento innesca nuove relazioni tra elementi, in ragione della sua propria configurazione e delle sue proprie modalità di localizzazione: l'atto di segnare una traccia sul suolo determina già la futura forma visibile, dà origine a trasformazioni fisiche e, quindi, a una molteplicità di paesaggi che prima non c'erano né potevano esserci. Analogamente accade per “Pettinissa”: avrà pure tranciato fiumare, campi e borghi, ma ha aperto nuove valenze, nuovi sistemi di relazioni; avrà pure spezzato alcuni legami, ma ne ha attivato altri. Sta al progetto svelarli, metterli a punto, organizzarli, rappresentarli e trasmetterli, ancorché in un momento successivo a quello della sua costruzione.

In una condizione come quella meridionale, la strada è lo strumento più adatto (forse l'unico) per generare i nuovi spazi pubblici, fuori e dentro la città. Ne sono esempio straordinario le Field Operations che - iniziate (per volontà degli abitanti) a New York City nel 2004 sul sedime di una strada ferrata sopraelevata - hanno dato vita a un “modello” con una vitalità e pregnanza al di là di ogni ragionevole previsione: per interventi come questo è stato coniato, in una lingua dinamica come l'inglese, il nuovo termine “streetscape”.

Sicché, sono d'accordo con Franco Zagari nel sollecitare i giovani progettisti del workshop a concentrarsi sul progetto della strada e dei suoi bordi, piuttosto che “divagare” su ciò che la A3 intercetta, sebbene possa essere dotato di notevole suggestione.



Una delle affermazioni più interessanti della CEP consiste nell'attribuire al paesaggio la capacità di attivare processi virtuosi tra identità e identificazione; e di salvaguardare, così facendo, il valore culturale intrinseco di un luogo e di accrescerne il valore economico.

Tuttavia, non è facile portare avanti contemporaneamente sperimentazioni scientifiche, battaglie politiche e divulgazione di intenti e di esiti - tutte attività necessarie perché lo spirito della CEP sia rispettato - anche perché né la strumentazione normativa a nostra disposizione né il sentire comune aiutano in questa direzione.

Il codice Urbani presenta due aspetti problematici.

Il primo sta nel fatto che, in tutto l'articolato della Parte Terza, si parla solo di pianificazione paesistica sovraordinata alla miriade di piani già vigenti, senza che si evinca quali specificità abbia se non quella di vincolare, ulteriormente (ma come?), aree e manufatti già abbondantemente tutelati e vincolati. Inoltre tali aree e tali manufatti - considerati una sorta di “paesaggi a priori” - sono siti naturali, aree archeologiche e opere artistiche. Mentre, la cultura italiana è urbana, anzi è la cultura urbana per antonomasia; e la gente si riconosce e identifica in un “campanile” più che in un ghiacciaio o in un bosco: ciò che va osservato, dunque, è la sprawl city, la nostra città, il nostro campo di sperimentazione, là dove dobbiamo esercitare la nostra capacità predittiva.

Il secondo problema (condiviso con la CEP) è di natura lessicale: vengono chiamati “paesaggio” sia i *luoghi* che la loro *rappresentazione* o ciò che attiva nuovi punti di vista e nuove relazioni su e tra le cose o che svela e sottolinea quanto prima era poco visibile o non valorizzato. Neanche i nostri progetti sono tecnicamente “progetti di



paesaggio”; sono progetti di trasformazione fisica di un luogo, capaci di contenere (come sempre dovrebbe essere) “dispositivi” che consentono di *vedere* - cioè di *conoscere* - un luogo, nei suoi caratteri più specifici e durevoli, e di appropriarsene: la mutazione di quel luogo in paesaggio è un processo dinamico e tutto mentale, veicolato dal progetto ma non coincidente con esso.

Il problema lessicale non è privo di conseguenze, tanto vero che, durante le discussioni tra i relatori invitati, si è dissertato sull’opportunità di parlare di “progetto DEL paesaggio” o di “progetto NEL paesaggio”. E, visitando i siti web di Andreas Kipar e Bernard Lassus (entrambi progettisti famosi, ma molto diversi), potreste dedurre che il paesaggista sia il progettista “degli spazi TRA ...”, con il compito di attenuare correggere mitigare l’impatto delle opere altrui.

Non va meglio sul piano del significato che i non addetti ai lavori attribuiscono alla parola “paesaggio”: nell’immaginario collettivo corrisponde a un luogo con molta vegetazione, senza persone e con qualche opera d’arte (in altri termini, a un luogo “naturale”, disabitato, con l’aggiunta di uno sprazzo di creatività, cioè di “bizzarria” nella vulgata corrente) o a un bel panorama (lo dice anche il Codice Urbani, testualmente, a proposito dell’elenco delle aree da inserire nel piano paesistico: *le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze*).

Però, neanche gli addetti ai lavori potrebbero essere completamente immuni dal fraintendimento lessicale.

Non è un caso che Paolo Burgi, presentando le sue sofisticate opere, abbia esordito con un quadro in cui alcuni “umani”, rappresentati di spalle (quindi non identificabili), guardavano verso un luogo tanto lontano da essere invisibile nella sua forma fisica e da rendere non distinguibili eventuali tracce di esseri senzienti. Nelle altre immagini

quasi mai compariva figura umana.

Anche noi pensiamo al paesaggio come a un luogo “naturale”, privo di persone e “abbellito” dalle nostre “installazioni”? A un luogo che si può solo vedere da lontano?

E “Pettinissa”?

Che sia stato dato un nome a una strada è già fatto importante; altrettanto importante è che corrisponda a un utensile di uso domestico, legato all’ornamento (la “pettinissa”, con qualche variazione nelle vocali, è, in tutta l’Italia Meridionale, il pettine che serve ad acconciare i capelli, ad appuntarvi un fiore o un velo); un nome facile da ricordare e che viene usato, metaforicamente, per altre cose; un nome che indica, per analogia, anche il carattere del tracciato della strada cui è stato attribuito.

Ho abitato in Calabria per circa tre anni, alcuni lustri fa. Ero qui quando fu costruita e inaugurata la “strada dei due mari”, collegamento veloce, via terra, tra Jonio e Tirreno.

Per parecchio tempo fu chiamata così: la circostanza del nome la rendeva una strada particolare, da racconto di viaggio. Non so se tutto ciò vale ancora; ma sono certa che lo sarebbe se sui cartelli indicatori fosse stato segnato quel nome.

In Francia, per esempio, è uso comune dare “nomi propri” ai luoghi e riportarli ovunque serva, poiché ciò contribuisce, in misura notevole, a rendere quei luoghi memorabili. E “rendere un luogo memorabile” è uno degli obiettivi che deve perseguire un progetto esplicitamente finalizzato a diventare “dispositivo di paesaggio”.

Ma non basta.

Senza arrivare al paradosso estremo - come avviene - di considerarla l’unico mezzo di validazione, una buona comunicazione è, oggi, altrettanto importante del progetto: quest’ultimo deve essere non solo comprensibile ai suoi destinatari, agli amministratori, agli enti gestori e agli investitori, ma anche coinvolgente - specificatamente - per ciascuno di essi. Dunque, già il modo con cui la proposta è presentata deve essere “memorabile”.



Durante la visita ai gruppi di lavoro del workshop, ho intravisto molte potenzialità e opportunità originare da Pettinissa; ho visto molte “digressioni” interessanti al margine del progetto della strada. Ma la raccomandazione di Franco Zagari è puntuale perché è la strada, con il suo tracciato, il “dispositivo” capace di attivare il paesaggio. La questione è se non valga la pena, dovendo il progetto uscire fuori dalle aule universitarie, costruire - a partire dalla strada - l'ipotesi di un sistema/programma di progetti di vario tipo. E, non sembri strano immaginare che alcuni di essi possano riguardare la toponomastica piuttosto che un nuovo modello di gestione degli orti o di altre aree intercluse o la struttura della comunicazione dei nuovi scenari intercettabili da Pettinissa o la riabilitazione delle fiumare o ... L'insieme di tutto questo, con l'aggiunta eventuale di una previsione economico-finanziaria, è il masterplan, ossia il “programma dei progetti”- abbinato ai compiti che i vari attori coinvolti devono svolgere e con quali tempi - per fare in modo che *pettinissa sia*.

\* Dipartimento DARC, Università degli Studi di Palermo



## Quattro variazioni in tema di progetto di paesaggio

*Renato Bocchi \**

### Il paesaggio come infrastruttura

L'interesse del progetto “Pettinissa” per Reggio Calabria proposto dal vostro workshop mi pare riposi innanzitutto sulla capacità di affermare il progetto di paesaggio come un'autentica *infrastruttura* cardinale per la città contemporanea.

Non solo quindi l'infrastruttura (autostradale, in questo caso) da trasformare – con gli strumenti dell'architettura del paesaggio – in possibile fattore di un nuovo paesaggio, ma soprattutto il progetto stesso del paesaggio come nuova fondamentale *infrastruttura della città contemporanea*.

Voglio dire che la scommessa – importantissima, in qualche modo rivoluzionaria rispetto all'urbanistica tradizionale – è proprio nel porre la struttura geografica alla base della trasformazione e riqualificazione della città e quindi nell'assumere la linea di costa e le perpendicolari linee delle fiumare che scendono al mare come fattori fondativi della morfologia della città e nell'inventare un nuovo nesso artificiale capace di collaborare con queste linee di forza geografiche attribuendo alla linea parallela alla costa dell'autostrada un ruolo formante in quanto “infrastruttura di paesaggio”.

Non si tratta insomma di sfruttare gli interstizi e le aree di risulta determinate dall'intervento ingegneristico dell'autostrada per mitigarne paesisticamente gli effetti, ma di assumere piuttosto l'occasione dell'intervento autostradale per istituire una nuova infrastruttura paesistica fondante dei rapporti fra città e geografia.

In questo senso – ripetendo in termini aggiornati le esperienze pionieristiche della città del secolo XIX – il ruolo delle infrastrutture a rete, e con queste della stessa infrastruttura-paesaggio (un tempo dei grandi viali alberati, dei parchi e giardini, ecc.) si propone di nuovo come costitutivo dell'ossatura della nuova città-paesaggio: non dunque in una logica di “risulta” ma proprio in senso fondativi.

“Pettinissa” dunque può essere il logo, il diagramma, fondativo, della futura città reggina, capace di recuperare il ruolo fondativo dei caratteri geografici più ancestrali ritrovabili nella struttura morfologica della costa e delle profonde incisioni trasversali delle fiumare.

E così l'autostrada – da nastro lacerante e separante, fine a se stesso – può diventare forse fattore fondante della nuova struttura urbana. Il paradigma Pettinissa può dunque proporsi come campione di un riscatto del ruolo del progetto di paesaggio nella nuova urbanistica: non più come debole progetto di mitigazione e di rimedio di fenomeni di trasformazione devastanti, ma come progetto fondante della nuova struttura urbana.

Solo se in futuro le amministrazioni urbane potranno far proprio il potenziale “direttore” del progetto di paesaggio – come fu nelle precoci esperienze americane di Olmsted e compagni e come tentano oggi