

Insegnare il paesaggio

di Giovanna Paci e Grazia Sabbatini

La riflessione sviluppata durante l'esperienza didattica del corso di Urbanistica II, presso l'Università Politecnica delle Marche, propone un'idea di paesaggio che si discosta da quella tradizionalmente dominante per alcuni elementi fondamentali, in linea con l'attuale e permanente evoluzione di alcuni concetti, particolarmente acceleratasi nell'ultimo decennio.

Innanzitutto una nuova concezione introdotta dalla Convenzione europea del paesaggio del 2000, secondo la quale il paesaggio viene inquadrato come fenomeno culturale centrale per la formazione dell'identità delle popolazioni, svolgendo una molteplicità di funzioni a livello economico, ecologico, culturale e sociale; di conseguenza viene allargato lo sguardo anche sui paesaggi "quotidiani", oltreché su quelli "eccezionali", segnando una netta linea di confine rispetto all'impostazione normativa precedente, che legava fortemente il concetto di paesaggio a quello di patrimonio, restringendolo all'interno di una prospettiva statica e perfino irrealistica. La segnata differenza rispetto ai riferimenti legislativi precedenti emerge, inoltre, dal tipo di tutela che veniva operata sul territorio, cioè un'attenzione "a macchia di leopardo" e non estesa alla totalità del territorio.

La nuova idea di paesaggio identifica dunque quest'ultimo come parte del patrimonio culturale nazionale, parte della nostra storia e del nostro vissuto, elemento fondamentale nel determinare la nostra qualità di vita e nell'indirizzare le linee di pianificazione. È da notare, inoltre, che il paesaggio non può più essere inteso come una sommatoria di fattori eterogenei, bensì va considerato come un sistema complesso in cui interagiscono dati, funzioni, interpretazioni e obiettivi, un sistema di ecosistemi che interagiscono tra loro e con il sistema. Tale complessità è dovuta non soltanto alla molteplicità di interpretazioni o ai numerosi significati che il paesaggio assume alle diverse scale, ma anche, forse, all'incapacità delle diverse analisi e logiche interne a ognuno dei sistemi che lo compongono di effettuare una descrizione esaustiva. Ogni visione si scontra infatti con la parzialità del suo punto di vista, che contribuisce alla for-

mazione dell'idea generale, ma non ne esaurisce gli aspetti. Questa considerazione è bene evidente nell'attuale tendenza a ricomporre gli apporti scientifici e professionali in un'azione unitaria di governo e di gestione.

All'interno di questo quadro diviene centrale il tema della sostenibilità nella sua accezione multidimensionale che si articola nelle tre definizioni principali: ecologica, economica, sociale. Rispetto a tali categorie, poiché la sostenibilità non è un concetto assoluto, ma da riferire alle condizioni presenti nel contesto, bisogna valutare la compatibilità delle azioni di trasformazione e verificarne l'incisività sul territorio, tenendo in considerazione anche la tutela delle identità locali che in esso si rispecchiano.

Per riuscire a tradurre le indicazioni concettuali e teoriche in un processo progettuale coerente, viene dunque utilizzata una metodologia basata su alcuni principi fondamentali e articolata in diverse fasi. Si tratta innanzitutto di un approccio transdisciplinare, con il coinvolgimento di docenti di Economia, Scienze agrarie e forestali e Sociologia, e di un metodo definito "circolare", che partendo dall'analisi iniziale del paesaggio globale, attraverso la diagnosi e la prognosi, arriva alla definizione di diversi scenari di progetto, i quali, tramite la verifica finale, si confrontano con i risultati relativi alla comprensione del territorio. Si tratta quindi di un processo metodologico fatto di continui "avanti e indietro", con un progressivo miglioramento e affinamento della proposta.

Viene dunque sperimentata con gli studenti una "progettazione strategica", che non si limita alla proposizione di alcune soluzioni, ma che tenta di definire scenari progettuali alternativi e complementari tra di loro, mettendo in evidenza la necessità di una fase di verifica finale degli obiettivi raggiunti e della correzione di quelli mancati.

Al fine di far emergere maggiormente le tematiche legate alla metodologia analizzata, si intende dunque esporre sinteticamente l'iter di lavoro di un gruppo di studenti del corso di Urbanistica II dell'anno accademico 2009-2010 (Avellini, Bernini, Bordone). In particolare, questo lavoro mette bene in evidenza il percorso metodologico descritto, che ha portato i ragazzi dalle analisi preliminari, attraverso le fasi della diagnosi e della prognosi, fino alla proposta progettuale e alla verifica finale. Nel gruppo di lavoro è stato nominato un esperto della componente ecologica, uno della componente

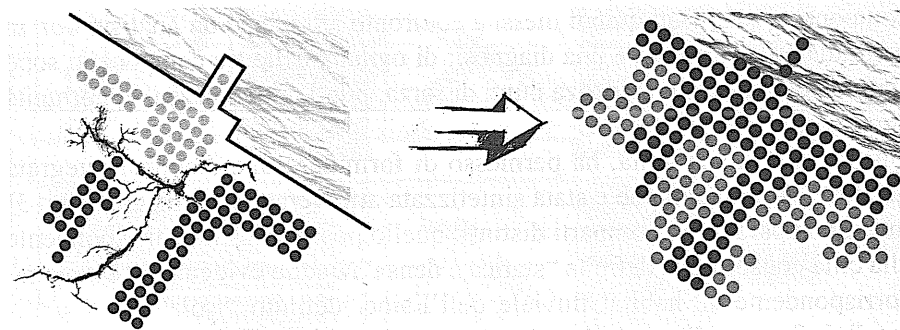
economica e uno della componente sociale: ognuno si è occupato dunque precipuamente di seguire il percorso della propria componente, per poi convergere in un'unica proposta integrata. Chiaramente, se confrontassimo i lavori di diversi gruppi di studenti, ci accorgeremmo che le analisi svolte rispetto a ogni componente, proprio perché il tipo di studio è indirizzato dal contesto, e a territori diversi comportano analisi diverse.

Gli studenti hanno anche elaborato un logo e un motto che sintetizzano, con un'immagine e una frase, il significato del loro lavoro; in particolare il logo (fig. 1) evidenzia come, da un insieme disgregato di situazioni di degrado, si possa passare a un sistema che funziona in modo organico, mentre il motto, "Falconara, per esempio!", mette in luce il passaggio dalle carenze evidenziate nel corso dell'analisi alle soluzioni proposte, che fanno poi del luogo di progetto, un esempio di buone pratiche.

In particolare, questo lavoro è stato anche scelto per la capacità degli studenti di tradurre le proprie analisi in un linguaggio grafico abbastanza immediato, attraverso il quale essi hanno schematizzato il funzionamento del territorio e le soluzioni proposte.

Da un primo sopralluogo di ricognizione gli studenti hanno effettuato un ritratto del territorio, anche attraverso una rassegna stampa dei quotidiani locali, che ha messo subito in evidenza alcuni tratti salienti che sono stati poi presi in considerazione nelle analisi specifiche. L'analisi di ogni compo-

fig. 1 - Logo del progetto



nente viene eseguita attraverso gli strumenti che le sono più propri, facendo attenzione a citare la fonte dei dati e il loro grado di aggiornamento. Nell'analisi sociale sono stati analizzati alcuni dati sull'andamento della popolazione e realizzate alcune interviste a soggetti diversi per età, provenienza ed estrazione sociale; questa fase è stata poi sintetizzata attraverso alcune parole chiave che abbiamo riportato (alto indice di invecchiamento, incremento del tasso epidemiologico cittadino, elevatissima densità abitativa, società composita e multi-etnica, limitata identità sociale, frammentazione sociale, molteplicità di aree a marginalità sociale).

Lo stesso procedimento è stato seguito per le altre due componenti, quella ecologica e quella economica: un'analisi dei dati a disposizione che permette di scattare una fotografia dello stato di fatto attraverso le parole chiave di sintesi scelte. In particolare, per l'analisi ecologica sono state evidenziate le seguenti parole chiave: presenza di risorse naturali importanti, interruzione del collegamento tra centro urbano e fiume Esino, gravi situazioni di degrado, archeologia industriale abbandonata, sistema del verde inadeguato, litorale non sfruttato. E per finire, per la componente economica, i concetti di sintesi dell'analisi sono: calo di presenze e arrivi nel territorio comunale, offerta di attività ricettive limitata rispetto ai comuni costieri limitrofi, buon livello di traffico merci aeroportuale ma limitato traffico passeggeri, buon livello occupazionale, apertura di nuove tratte aeree verso l'Est Europa, basso numero di fabbricati di recente costruzione, fiume Esino avulso dal sistema economico falconarese, buona distribuzione sul territorio di esercizi commerciali, notevole importanza del nodo ferroviario, presenza di grosse polarità inespresse, modesto potere attrattivo delle strutture commerciali. I risultati delle tre componenti sono stati quindi messi a confronto attraverso un'analisi *swot*, in modo da poter formulare una diagnosi: di ognuna delle tre componenti sono stati dunque messi in evidenza punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce.

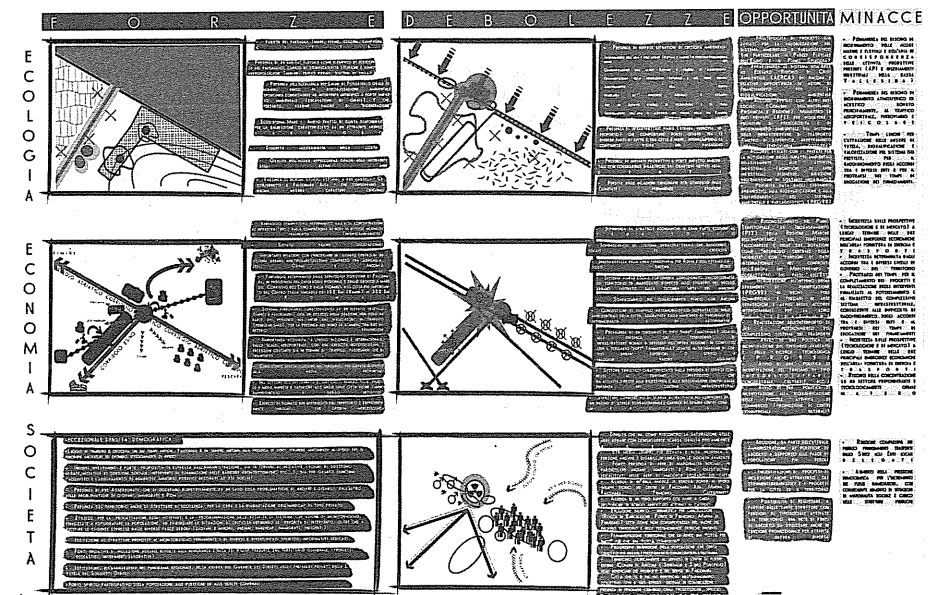
Questa fase, a sua volta, ha permesso di formulare una diagnosi integrata delle tre componenti che è stata sintetizzata attraverso un'immagine (fig. 3) in cui compaiono tre comparti distinti: quello posto a destra, corrispondente alla città consolidata, definita "statica e densa"; quello evidenziato a sinistra, corrispondente all'habitat fluviale dell'Esino, definito "isolato e dimenticato"; infine, quello segnalato in alto, corrispondente alle aree di maggior

degrado, definite "avulse, inquinate, svilite"; i tre comparti risultano divisi da una fascia, definita come una "cesura fisica, sociale ed economica". Chiaramente la correttezza della diagnosi dipende dalla validità della fase di analisi, dalla scelta degli indicatori giusti e dalla loro efficacia nel descrivere il contesto.

È inoltre fondamentale saper ricollegare i risultati di ogni singola componente in modo da avere un'immagine complessiva del sistema, e non delle sue singole parti, vale a dire capire come il funzionamento di ogni singola componente influenzi quello delle altre, essendo tutte interdipendenti tra loro, e dell'intero territorio nella sua completezza.

Proprio questo passaggio consente di definire la prognosi, fase in cui vengono eliminate le funzioni ritenute incompatibili con il paesaggio analizzato e valorizzate quelle che ne fanno crescere il potenziale complessivo; si tratta

fig. 2 - Analisi swot



Componente ecologica

quindi della definizione dei primi suggerimenti per la gestione integrata del territorio.

<p><i>punti di forza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - varietà di paesaggi - habitat fluviale come elemento di eccellenza del paesaggio - laghi di Fossatello come elemento di eccellenza per il fenomeno di rivitalizzazione ambientale spontanea - ampio tratto di costa disponibile per la balneazione - discreta accessibilità della costa - apprezzabile qualità dell'acqua - borghi storici con caratteri originali 	<p><i>punti di debolezza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - presenza di diffuse situazioni di criticità ambientali - presenza di infrastrutture viarie (cesure) - presenza di impianti produttivi a forte impatto ambientale - perdita delle relazioni originarie con il contesto delle permanenze storiche
<p><i>opportunità</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - molteplicità di progetti già avviati per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico (in particolare il parco fluviale dell'Esino e il piano spiaggia) - appartenenza del sistema all'Area a elevato rischio di crisi ambientale (Aerca) di Ancona e relative opportunità di finanziamento per la riqualificazione ambientale - accordi attivati con altri enti locali per risolvere problemi di pericolosità e inquinamento ambientale del sistema delle infrastrutture di trasporto - accordi avviati con i privati per la mitigazione degli impatti ambientali relativamente alle attività industriali - priorità data dagli strumenti urbanistici alla riqualificazione e salvaguardia del sistema ambientale e paesaggistico 	<p><i>minacce</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - permanenza del rischio di inquinamento dell'aria e delle acque marine e fluviali in corrispondenza delle aree produttive presenti - permanenza del rischio di inquinamento atmosferico e acustico dovuto principalmente al traffico aeroportuale, ferroviario e veicolare - tempi lunghi per l'attuazione delle misure di tutela, riqualificazione e valorizzazione già previste, per il raggiungimento degli accordi tra i diversi enti e per il protrarsi dei tempi di erogazione dei finanziamenti

Componente economica

<p><i>punti di forza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - nodo ferroviario e di interscambio - elevato valore occupazionale - posizione strategica - elevato traffico ferroviario di merci e passeggeri - importanza dello scalo aeroportuale - specializzazione nel terziario - numerose piccole e medie imprese - esercizi di vicinato ben distribuiti 	<p><i>punti di debolezza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - dipendenza da strategie economiche in gran parte esogene al territorio - sovraccarico del sistema infrastrutturale - inadeguatezza della linea ferroviaria per Roma e del casello autostradale Ancona nord; - sistema viario inadeguato allo sviluppo del nucleo urbano - sovraccarico del collegamento viario con Ancona - congestione del traffico automobilistico - prevalenza di un terziario <i>hard</i> piuttosto che <i>soft</i> - presenza di servizi connessi al turismo piuttosto che di attività ricettive - strutture commerciali di scarsa attrattiva
<p><i>opportunità</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - riconoscimento del Piano di inquadramento territoriale (Pit) della Regione Marche dell'importanza del territorio falconarese e delle sue dotazioni come "internodo centrale della mobilità", con funzioni di <i>gate</i> internazionale verso l'Europa, il Mediterraneo e soprattutto i paesi dell'Est - introduzione all'interno degli strumenti di pianificazione di nuovi poli commerciali e terziari in aree strategiche, e avvio degli accordi intercomunali per la loro realizzazione - realizzazione dell'interporto di Jesi e potenziamento del complesso sistema di trasporti - avvio di una politica di incentivazione del terziario avanzato e della ricerca tecnologica - avvio di una politica di incentivazione del turismo di tipo integrato (per affari, congressuale, culturale ecc.) - avvio di una politica di incentivazione alla riqualificazione delle piccole attività di commercio (promozione dei centri commerciali culturali) 	<p><i>minacce</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - incertezze sulle prospettive a lungo termine delle due principali emergenze economiche dell'area: fornitura di energia e trasporti - incertezza determinata dagli accordi tra i diversi livelli di governo del territorio - protrarsi dei tempi per il completamento dei progetti e la realizzazione degli interventi finalizzati al potenziamento e al riassetto del complessivo sistema infrastrutturale, conseguente alla difficoltà di raggiungimento degli accordi tra i diversi enti e al protrarsi dei tempi di erogazione dei finanziamenti - rischio della concentrazione su un settore preponderante e tecnologicamente ormai maturo

Componente sociale

<p><i>punti di forza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - luogo di transito e crocevia - investimenti e forti propositi espressi dall'amministrazione (iniziative, acquisti, adeguamenti) - presenza di un assessorato per le problematiche di anziani e disabili - presenza di un assessorato per le problematiche di giovani, immigrati e rom - strutture private di eccellenza per la cura e la riabilitazione dell'handicap - esistenza di numerose azioni di monitoraggio - iniziative di inclusione sociale - presenza di un garante dei diritti degli individui - tutela dei soggetti deboli - spirito partecipativo della popolazione 	<p><i>punti di debolezza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - saturazione delle aree urbane - età media sempre più elevata e forte incidenza di persone anziane e disabili - forte presenza di aree di marginalità sociale - assenza di un'unica matrice di identità - assenza di un vero rapporto con il mare - evoluzione storica urbanistica per cancellazione - frammentazione territoriale - spostamento della popolazione - territorio al servizio di centri di potere esterni - città identificata con il sistema di comunicazione - elevato numero di fenomeni di criminalità
<p><i>opportunità</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - adozione, da parte dell'amministrazione, di politiche di ascolto a supporto delle fasce di popolazione più deboli - incentivazione di processi di inclusione anche attraverso gli strumenti urbanistici e i progetti per la città e il territorio - possibilità di realizzare, a partire dalle tante strutture con funzioni di tipo sociale attivate sul territorio, una rete di punti di ascolto, da utilizzare anche in funzione promozionale, per attività di natura diversa 	<p><i>minacce</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - riduzione complessiva dei finanziamenti pubblici trasferiti dallo stato agli enti locali delegati - aumento della pressione demografica per l'incremento dei flussi immigratori, con conseguente aumento di situazioni di marginalità sociale e carico delle strutture pubbliche

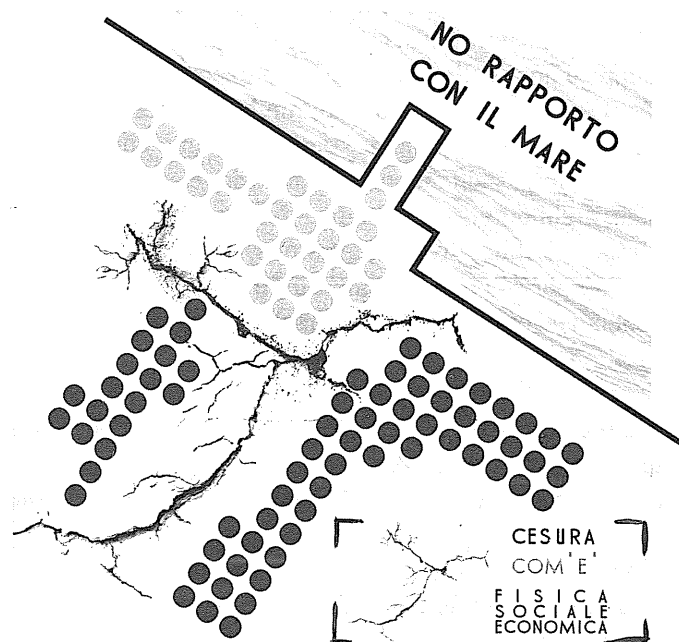
In sintesi, la prognosi degli studenti si riassume nella volontà di passare dalla "città mosaico" alla "città sistema", attraverso alcune strategie da attuare a diversi livelli per rilanciare l'immagine di Falconara come cerniera tra corridoio adriatico e fiume Esino; recuperare i caratteri peculiari dell'habitat

fluviale, inteso sia come asse ecologico portante che come patrimonio economico ed ecologico; migliorare il collegamento interporto-porto-aeroporto; riappropriarsi di ambiti naturali e degradati a fini culturali, ricreativi e sociali; favorire lo sviluppo a nord della città, interagendo con il fiume, per abbracciare zone fortemente degradate e distaccate; migliorare nel concreto la qualità della vita dei cittadini e dell'ambiente; permettere una convivenza migliore con la centrale dell'Api, aspettandone la dismissione; attuare una riqualificazione ambientale, architettonica ed estetica dello spazio urbano; raggiungere l'"effetto città" (percorribile, vivibile, attrattiva, unita); rendere Falconara un modello di viabilità per sé e per le realtà limitrofe; ridisegnare la mobilità a fini ecologici, sociali ed economici; recuperare il *genius loci* e il rapporto della città con il mare.

Al fine di poter mettere in atto le strategie sopraelencate, gli studenti hanno scelto alcuni punti cardine su cui puntare attraverso azioni concrete di trasformazione del territorio, in particolare:

- il ridisegno della mobilità, con la realizzazione di una metropolitana di superficie e l'arretramento della ferrovia;
- la realizzazione di un nuovo sistema infrastrutturale integrato, anche in relazione al primo punto, creando parcheggi di interscambio, un polo fieristico sovracomunale, il potenziamento dell'interporto e la creazione di un nuovo casello autostradale;
- composizione di una città percorribile, con una migliore godibilità del lungomare e la creazione di percorsi ciclo-pedonali tra i punti nevralgici della città e creando un sistema di piazze e luoghi di incontro collegati tra loro, e recuperando anche il rapporto tra città di mare e di collina attraverso relazioni fisiche e culturali;
- creazione di un parco fluviale e recupero dell'archeologia industriale attraverso la rinaturalizzazione dell'area, la creazione di una "fascia filtro", l'allestimento di esposizioni al suo interno, il recupero dei vallati e dei mulini e la valorizzazione dell'area dei laghi di Fossatello;
- realizzazione di una fascia di verde urbano di protezione e di bonifica per rendere possibile la convivenza del territorio con la presenza dell'Api;
- riappropriazione sociale del tessuto urbano, attraverso esperienze di progettazione partecipata.

fig. 3 - Immagine rappresentativa della diagnosi complessiva finale



Ogni punto si compone naturalmente di diversi interventi, che vengono pensati in modo tale da costituire un insieme organico di proposte che possa funzionare come sistema. Proprio attraverso la strategia evidenziata, Falconara diviene dunque l'esempio citato nel motto del gruppo.

Ogni proposta è stata quindi supportata dalla realizzazione di alcuni scenari che mettono in evidenza come, a partire dalla realtà analizzata, siano stati posti alcuni obiettivi da realizzare attraverso gli opportuni strumenti; così, di ogni scenario è stata anche condotta la verifica che misurasse il grado di raggiungimento degli obiettivi stessi. In particolare, questo gruppo ha lavorato su cinque scenari: il primo, basato sul ridisegno della mobilità, il secondo sull'accessibilità e percorribilità, il terzo sulla riscoperta dell'habitat fluviale, il quarto sulla possibile convivenza con l'Api e la riqualificazione dei

quartieri limitrofi, il quinto, più spinto, sulla componente sociale e basato sulla necessità di integrazione. Ogni singolo scenario è stato valutato attraverso una griglia di verifica e messo in rapporto con i risultati delle analisi iniziali e le deduzioni della diagnosi, ma chiaramente ognuno di essi soddisfa in maniera diversa gli obiettivi delle tre componenti della sostenibilità attraverso cui il paesaggio è stato studiato; i cinque scenari sono stati quindi integrati tra di loro in una proposta finale (fig. 4), la quale, ugualmente, è stata sottoposta alla verifica.

La "città di scambi multimodali" migliora l'efficienza del trasporto merci tra il porto di Ancona e l'interporto di Jesi, contribuisce alla formazione di un'immagine di Falconara maggiormente competitiva e attrattiva, permette un migliore accesso al litorale, con il conseguente innesco di un processo di sviluppo di attività ricettive (e più in generale di un terziario *soft*), permette lo snellimento del sistema viario locale e una maggiore rapidità di spostamento tra le diverse località della costa e, inoltre, l'arretramento della ferrovia evita tutti i problemi legati al transito dei treni nell'area dell'Api.

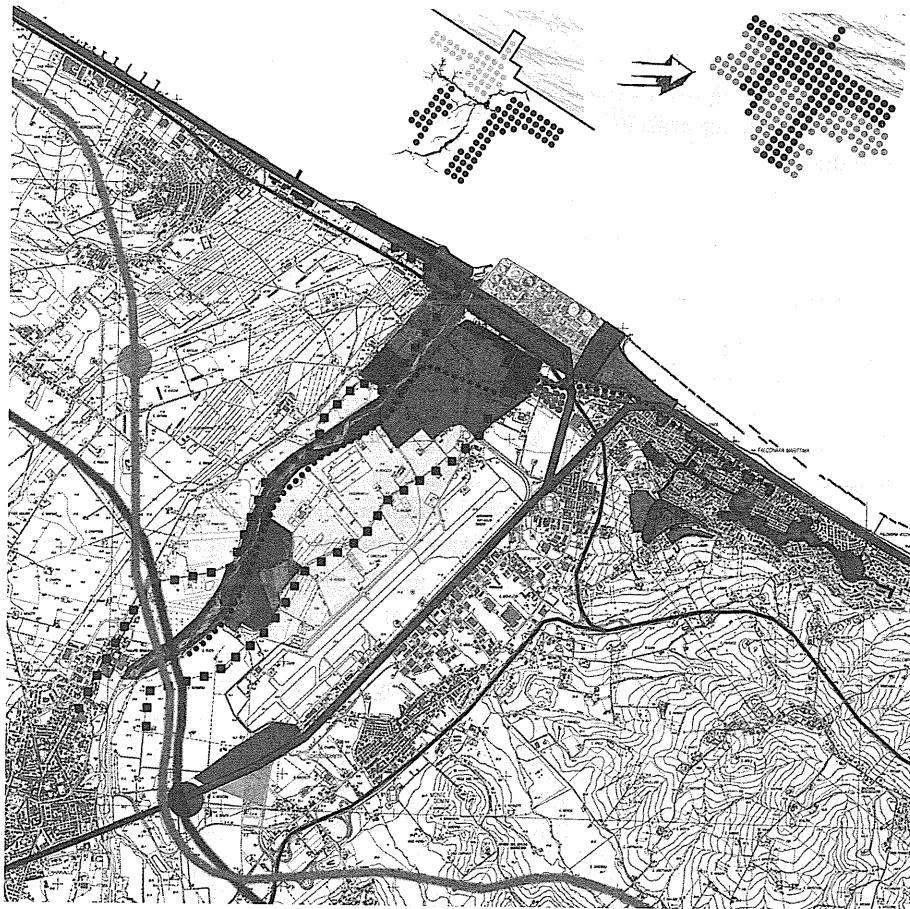
La "città percorribile" migliora le relazioni multiple tra i diversi quartieri della città, che alimentano il senso di unità e appartenenza, permette un maggior uso degli spazi pubblici che a sua volta incentiva le relazioni tra i diversi gruppi sociali, rendendo la città più vivibile in tutti i suoi spazi, visti e trattati non più solo come spazi di transito, ma come luoghi da valorizzare.

La "città che riscopre un habitat" migliora la fruizione dell'area fluviale da parte di tutti i cittadini e la qualità dell'acqua e dell'aria, aumenta la superficie delle aree naturali, in controtendenza rispetto al processo di forte infrastrutturazione che il territorio ha subito, rivitalizza l'ambito del fiume Esino e il suo rapporto con la città.

La "città della coesistenza possibile" migliora la qualità della vita nei quartieri adiacenti all'area dell'Api, realizza una nuova cerniera che permette l'espansione della città verso nord, arrivando a includere nella rete dei percorsi il ritrovato fiume Esino, rivitalizzazioni dei luoghi inseriti nel contesto svilito dalla presenza dell'Api stessa.

La "città di arricchimento sociale" innesca il processo di raggiungimento dell'effetto città, prende in considerazione, stimolandole, realtà finora dimenticate come quelle giovanili, comporta un aumento di servizi e standard urba-

fig. 4 - Scenario di progetto finale



nistici, crea i presupposti per un'interazione sociale tra residenti e stranieri e tra istituzioni e cittadinanza, permette la riappropriazione da parte della città di molte aree prima degradate.

L'iter metodologico che è stato proposto agli studenti ha quindi, in definitiva, l'obiettivo di far comprendere quell'idea di paesaggio di cui si parlava all'inizio, un paesaggio come sistema complesso che necessita dell'interazione di più competenze, proprio perché, altrimenti, è impossibile comprenderlo in tut-

ta la sua complessità. Tale processo circolare porta alla definizione di proposte improntate al concetto di "sostenibilità multidimensionale"; il progetto finale è quindi molto lontano da un'idea di "intuizione formale", bensì è il risultato di un processo in cui quest'ultima assume un ruolo importante al pari delle altre componenti; ecco perché la soluzione proposta non è unica, ma prevede uno o più scenari alternativi.

In ultima analisi si può ben vedere come viene naturalmente superata la dicotomia tra "tutela" e "sviluppo" tradizionalmente intesi e questi due obiettivi si ricompongono in una logica qualitativa ed evolutiva delle trasformazioni, superando la visione vincolistica a favore di una prospettiva di valorizzazione multidimensionale.