

09

# Strumenti di governo del valore dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo

A CURA DI ENRICO FORMATO E FEDERICA VINGELLI



Società Italiana  
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | [www.planum.net](http://www.planum.net)

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU  
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO  
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR  
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),  
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di  
Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),  
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato  
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli  
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),  
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università  
Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),  
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus,  
Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica  
Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana  
Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Bertools srl  
siu2023@bertools.it

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher  
Cecilia Maria Salbene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 09:

“Strumenti di governo del valore dei suoli, per un progetto equo  
e non-estrattivo”

Chair: Enrico Formato

Co-Chair: Federica Vingelli

Discussant: Antonio Di Campi, Arturo Lanzani, Simone Rusci,  
Maria Chiara Tosi

Ogni paper può essere citato come parte di:

Formato E., Vingelli F. (a cura di, 2024), *Strumenti per il governo del valore  
dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo, Atti della XXV Conferenza  
Nazionale SIU “Transizioni, giustizia spaziale e progetto di territorio”, Cagliari,  
15-16 giugno 2023*, vol. 09, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti,  
Roma-Milano.

# 09

## **Strumenti di governo del valore dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo**

A CURA DI ENRICO FORMATO E FEDERICA VINGELLI

---

8 A CURA DI ENRICO FORMATO, FEDERICA VINGELLI

## **Strumenti di governo del valore dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo**

20 CARMELO ANTONUCCIO, ELIANA FISCHER, FRANCESCO MARTINICO

**Gli agglomerati industriali delle aree interne del Mezzogiorno, da scarto a risorsa per uno sviluppo sostenibile**

31 MATTIA BERTIN, LORENZO FABIAN, ILARIA VISENTIN, CHIARA SEMENZIN

**Rovesciare la piramide: il ruolo potenziale del territorio neutrale nella transizione dei processi di sviluppo urbano**

41 FRANCESCO BOTTICINI, LUCA DOMENELLA, MONICA PANTALONI, GIOVANNI MARINELLI, MICHELA TIBONI

**Analisi della distribuzione spaziale del valore pubblico in funzione del potenziamento dell'accessibilità**

49 FEDERICO BROGGINI

**Cartografie d'asfalto del territorio romano: per una nuova prospettiva dei suoli sigillati**

58 ERICA BRUNO, ENZO FALCO, DAVIDE GENELETTI

**Valutare la condizione cosistemica dei lotti liberi per supportare le decisioni sull'uso del suolo: il caso studio dell'ambito territoriale omogeneo (ATO) del Nord Milanese**

65 SILVIO CRISTIANO

**Consumo di suolo: post-crescita, nuovi rischi, resilienza e difesa del territorio**

76 ANTONIO DI CAMPLI, IANIRA VASSALLO

**Dentro il debito. Tra ricadute spaziali e possibili traiettorie progettuali**

82 ELENA FERRAIOLI, GIANMARCO DI GIUSTINO, FRANCESCO MUSCO

**Verso una gestione rigenerativa e circolare della risorsa suolo negli strumenti di governo del territorio: il caso della Regione Veneto**

88 NICOLA FIERRO, LUISA FATIGATI, GABRIELLA ESPOSITO DE VITA

**Co-valutare il territorio come bene comune. Un modello di valutazione della sostenibilità costruito dalla comunità**

93 NICOLA FIERRO, BRUNA VENDEMMIA, FEDERICA VINGELLI, ENRICO FORMATO

**Alla ricerca di nuovi "standard": autosufficienza alimentare e bilanciamento di ossigeno nel progetto della fringe periurbana**

---

- 
- 98 LUCA FILIPPI  
Transizione, investimento fondiario sui suoli agricoli e progetto di paesaggio. Il caso studio di LIFE agriCOlture nell'Appennino emiliano
- 104 FEDERICO GODINO, CHIARA NIFOSÌ, MATTIA TETTONI  
Infrastrutture litoranee nei contesti fragili. Alcune linee di lavoro a partire dal caso dell'Aurelia nel Ponente Ligure
- 113 DAVIDE LONGATO, DENIS MARAGNO, FRANCESCO MUSCO  
Promuovere interventi *nature-based* a beneficio della collettività attraverso gli strumenti di regolazione e gestione degli usi e delle trasformazioni del territorio
- 121 ALESSANDRA MARCON  
Territori produttivi in transizione. Reti alimentari alternative nei territori del Bocage vendéen e del Val-de-Marne
- 127 ILARIA MAURELLI  
Paesaggi del dissesto. Esito di azioni telluriche nel territorio di Roma
- 132 VALERIA MONNO  
Contrastare l'urbanizzazione della natura: alcune possibilità dai 'territori dell'acqua'
- 137 CRISTINA MONTALDI, GIANNI DI PIETRO, BERNARDINO ROMANO, FRANCESCO ZULLO  
Consumo di suolo: analisi e sperimentazione di soglie funzionali
- 144 KLARISSA PICA  
La presa della battaglia. Le osservazioni al PUAD come innesto per la creazione di reti territoriali
- 152 ELVIRA PIETROBON  
Al di là del recinto: la gestione della terra nel Sud del Mali, un'introduzione
- 161 CARLO PISANO, GIUSEPPE DE LUCA, MASSIMO CARTA, SAVERIO TORZONI  
Innovazione territoriale per il patrimonio immobiliare pubblico: la Tenuta di Villa di Mondeggi (Firenze)
- 167 BARBARA PIZZO  
La città della rendita non è la città sostenibile
- 174 GUGLIELMO PRISTERI, VIVIANA DI MARTINO, FRANCESCA MAZZA  
Il ruolo delle aree libere periurbane nella rigenerazione territoriale: due casi studio in Lombardia
-

- 
- 183 ALESSANDRA RANA  
Esperienze di reversibilità delle previsioni urbanistiche: alcune note sulle istanze dal territorio
- 188 LIVIA RUSSO  
Modelli alternativi di governance per la co-produzione dell'urbano
- 193 YAHYA SHAKER, ERBLIN BERISHA  
'Transizioni Verdi Giuste': tra imprecisioni semantiche e necessità di un inquadramento teorico
- 204 DAVIDE SIMONI  
**BEST PAPER** Suoli post-minerari. Verso una metamorfosi dei territori estrattivi in Sardegna
- 211 LUIGI SIVIERO, CATHERINE DEZIO, MICHELANGELO SAVINO  
Paesaggi autostradali. Un nuovo paradigma del viaggio
- 217 DANIELE SORAGGI, ILARIA DELPONTE  
Alla ricerca di una definizione di Green Infrastructure: una matrice Types-Function-Benefits
- 224 AGOSTINO STRINA  
Piani e progetti per i territori della logistica distributiva alimentare. Il caso della Regione Logistica Milanese
- 231 CARLA TEDESCO  
Anticipazioni. Il nesso piano/progetto e le pratiche 'dal basso' in una prospettiva di bottom-linked governance
- 238 FEDERICO ZANFI, CHRISTIAN NOVAK  
Indirizzare l'investimento privato, sostenere la rigenerazione urbana, garantire vantaggi collettivi. Incentivi e trasformazioni edilizie nel Documento di Piano di Nova Milanese
-

# Paesaggi autostradali

## Un nuovo paradigma del viaggio

**Luigi Siviero**

Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova  
*luigi.siviero@unipd.it*

**Catherine Dezio**

Dipartimento di Territorio e Sistemi Agroforestali, Università degli Studi di Padova  
*catherine.dezio@unipd.it*

**Michelangelo Savino**

Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale, Università degli Studi di Padova  
*michelangelo.savino@unipd.it*

### Abstract

In settore delle infrastrutture riveste oggi un'importanza fondamentale, sia dal punto di vista economico-sociale, sia dal punto di vista dello sviluppo territoriale. Le infrastrutture tuttavia tendono a essere elementi isolati dai paesaggi che le accolgono, paesaggi spesso semplicemente attraversati. Il movimento, importante indicatore dei mutamenti sociali, in parallelo a una nuova coscienza ecologica dovuta alla necessità di contenere le emissioni inquinanti, comincia oggi a subire delle mutazioni. Nuove forme di combustibile e l'introduzione di veicoli elettrici, oggi regolamentata da un programma strategico di abbandono delle auto a combustibile fossile, impongono un ripensamento dello spostamento, una variazione del paradigma del tragitto, oggi allineato alle esigenze di mobilità rapida a discapito dei territori. La ricerca *GIG – Gray Into Green*, condotta dall'Università di Padova con la partnership di Autostrada del Brennero, si occupa di studiare possibili modalità alternative di viaggio nelle infrastrutture autostradali, a partire da una diversa assegnazione di ruolo dell'area di sosta. La strategia illustrata in questo contributo conduce a scenari progettuali in cui l'area di sosta diviene punto di incontro tra lo spazio autostradale e lo spazio del paesaggio, creando occasioni di intersezione tra esigenze diverse e tradizionalmente poco inclini al dialogo, nell'ottica di favorire dinamiche socioeconomiche e culturali innovative a partire dall'infrastruttura considerata come centro di un dialogo inclusivo e dei valori del territorio.

**Parole chiave:** infrastructures, landscape, spatial planning

### Un nuovo paradigma del viaggio

Gli spostamenti autostradali si svolgono oggi – in parte per la natura stessa dell'infrastruttura che li conduce, in parte per abitudine o necessità di chi li compie – in modo rapido, quasi esclusivamente finalizzato al raggiungimento di una meta. Il paesaggio attraversato è assunto come sfondo del viaggio e contribuisce a condensare un'immagine che spesso si solidifica in una visione collettiva (Morelli, 2005). I territori attraversati supportano la presenza delle infrastrutture autostradali forse più che nelle strade di categoria locale o di attraversamento non a pedaggio, perché non ne traggono vantaggio, se non attraverso meccanismi di interazione indiretta tra enti e gestori, come le compensazioni. In questo senso il paesaggio delle infrastrutture autostradali si discosta dall'immagine di «autobiografia collettiva» (Metta, 2022) che rimanda alla *Convenzione Europea del Paesaggio*, divenendo più selettivo sia nel numero e nella tipologia di chi lo conosce, sia negli elementi che contiene, sempre filtrati dalla dimensione della velocità.

L'autostrada è oggi un sistema parzialmente chiuso: il suo spazio è confinato, vi sono regole per il suo utilizzo, e atteggiamenti tipici consolidati nel tempo, frutto di una evoluzione che ha accompagnato la società del movimento dagli anni Sessanta ad oggi; ma sono anche labilmente aperte alla percezione del paesaggio che attraversano, o almeno agli elementi più evidenti, principalmente alla grande scala (Siviero, 2020).

La transizione ecologica, favorita dai programmi di ricerca e innovazione quali il PNRR, ma anche da un sentimento di urgenza che pervade la società, impone un adeguamento della mobilità, che transiti ad esempio attraverso una diversa concezione delle infrastrutture, una loro più attenta relazione con i territori attraversati, una limitazione della frammentazione del territorio, ma anche una transizione sempre più significativa dai veicoli a carburanti fossili verso veicoli a carburanti ecologici, in primis elettrici. La recente



decisione dell'Unione Europea di interrompere la produzione e la vendita di veicoli con motore termico entro il 2035<sup>1</sup> al di là delle conseguenze, delle opposizioni e dell'effettiva sostenibilità economica di questo programma, denuncia la consapevolezza che il sistema di trasporto potrebbe cambiare rapidamente. Accanto al cambiamento tecnico si intravede l'occasione di studiare un cambiamento del paradigma del viaggio, in particolare a lunga percorrenza, che in ragione della necessità di sosta (ad esempio per il rifornimento dell'auto elettrica) darà occasione di rallentare, introdurre pause lungo il percorso accanto a diverse attività che, dall'interno dello spazio chiuso dell'autostrada, potrebbero riversarsi in modo più solido e significativo di quanto non avvenga ora, nei paesaggi che attraversiamo. Diversi infatti sono i temi che, in un quadro più ampio di quanto possiamo solo riassumere qui, possono essere affrontati a partire da un nuovo uso dell'autostrada.

### **Infrastruttura e paesaggi attraversati**

Il settore delle infrastrutture lineari di trasporto riveste un ruolo strategico e fondamentale per lo sviluppo economico nazionale, ma è altresì uno dei settori che esercitano le più forti pressioni sulle risorse ambientali dei sistemi agro-forestali extra-urbani (ovvero i contesti che per lo più le grandi infrastrutture attraversano) (Dezio, 2019; Dezio, Paris, 2022). Si tratta di azioni altamente invasive, capaci di modificare radicalmente il capitale territoriale di risorse nelle aree interessate (Dezio, 2020), con conseguenze devastanti sia dal punto di vista insediativo (perdita delle tracce storiche della matrice rurale; compromissione dei patrimoni minori), sia dal punto di vista ambientale (mortalità della fauna, distruzione e frammentazione degli habitat, inquinamento atmosferico, acustico e luminoso, perturbazioni per il suolo e l'idrologia).

Allo stato attuale, il processo di localizzazione, tracciamento e realizzazione delle infrastrutture risponde a logiche quasi unicamente economiche, ingegneristiche e di efficientamento, trattando in maniera settoriale e compensativa gli impatti su habitat e servizi ecosistemici, ed ignorando le necessità degli attori locali. L'impostazione iper-settoriale delle politiche infrastrutturali messe in atto fino ad oggi si è tradotta in infrastrutture che tagliano con indifferenza paesaggi e insediamenti rendendoli veri e propri *crossed-territories*.

Le scelte di tracciato, conseguenza dell'intreccio tra politica, rendita fondiaria e normativa tecnica, non hanno quasi mai incontrato le politiche relative agli spazi aperti e, anzi, spesso si configurano come elementi di rottura della continuità del sistema agrario e delle reti ecologiche verdi e blu. L'infrastruttura, così come concepita fino ad oggi, ha impedito l'opportunità di generare e promuovere luoghi e relazioni (Lanzani et al, 2013) o di agire come veicolo di coesione alla scala locale (Gabrielcig, Turk, 2015). La tendenza è stata quella di mettere in campo interventi rimediali di compensazione o mitigazione attraverso azioni semplicistiche che non concorrono ad una conciliazione ecologica (Ferlinghetti, 2019). In linea con i principi della Convenzione Europea del Paesaggio di Firenze, appare oggi evidente la necessità di una riflessione consapevole sulle trasformazioni determinate dalle grandi infrastrutture e di un intervento per dare forma e funzioni al territorio, senza rinunciare alla possibilità di costruire nuovi paesaggi che sappiano rinnovare il rapporto tra componenti antropiche, ambientali ed economiche (Steffinlongo, 2011).

Nell'ambito dell'Architettura del paesaggio, è in corso un rinnovamento del concetto di infrastruttura che si affranca da una concezione ingegneristica in favore di nuove impostazioni di matrice ecologica, più flessibili, dinamiche e multidimensionali (Caravaggi, Imbroglini, Lei, 2012). Queste impostazioni possono rendere le infrastrutture parte della catena di progetto territoriale. Di conseguenza, il rapporto tra infrastruttura e paesaggio diventa strettissimo, fino a identificare il paesaggio stesso con l'infrastruttura. Lavorare con il concetto di paesaggio-infrastruttura vuol dire ragionare sulla capacità di assumere conformazioni, significati e funzioni molteplici in rapporto ai caratteri dei territori alle diverse scale, configurando nuove armature territoriali resistenti. Il progetto delle infrastrutture, secondo questa visione, diviene il luogo di possibili relazioni tra soggetti diversi, capace di generare, di fatto, nuovi paesaggi.

Nella relazione con i sistemi rurali e culturali nel loro complesso – produzione, patrimonio materiale e immateriale minore, trama paesaggistica, qualità e connessione ecologica, rete idrica e servizi ecosistemici – la questione che si pone va ben oltre tematiche di mera mitigazione ambientale.

Nei contesti agroforestali, ad esempio, le problematiche principali di inserimento infrastrutturale ad oggi hanno mosso dubbi solo sulla modalità con cui viene disposto il manufatto rispetto alla trama agraria. Le conseguenze negative sull'intero capitale rurale, però, non dipendono solo da scelte verticali di tracciato. La

---

<sup>1</sup> 14th February 2023 *European Parliament legislative resolution on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition*, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0039\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0039_EN.html)



riduzione della fauna e della biodiversità, per esempio, potrebbe influenzare gravemente il funzionamento degli agro-ecosistemi nel medio e nel lungo termine. Inoltre, affinché la nuova viabilità non diventi una barriera o ancora peggio una cesura, questa dovrà relazionarsi il più possibile non solo con gli elementi fisici del paesaggio (orditura dei campi, morfologia, idrografia, ecc.), ma anche con le dinamiche socioeconomiche degli spazi e degli attori locali. Su quest'ultimo punto ricordiamo come l'inserimento infrastrutturale ad oggi abbia generato grandi squilibri dal punto di vista della qualità dei luoghi. Gli spazi attraversati da grandi infrastrutture sono diventati spazi di risulta, spazi in attesa, luoghi che ospitano discariche abusive, brandelli di territori senza identità.

Da queste considerazioni deriva la necessità di approfondire questo aspetto, e di inquadrare gli aspetti tecnici che riguardano i trasporti e il loro sviluppo anche in termini di spazio, e la componente agricola o gli aspetti socio-culturali, dentro un più ampio processo di governance che usi l'implementazione delle infrastrutture, il loro aggiornamento funzionale anche alle nuove esigenze di una mobilità più ecologica e sostenibile, come driver per il miglioramento delle condizioni locali e per la conoscenza dei valori dei paesaggi attraversati.

### **La ricerca GIG. Gray Into Green**

A partire da queste necessità, la ricerca *GIG – Gray Into Green*, condotta nell'ambito del Dipartimento ICEA dell'Università di Padova con la partnership di Autostrada del Brennero, si occupa di studiare nuove modalità di relazione tra lo spazio dell'autostrada e i paesaggi attraversati, nel tentativo di cogliere le possibilità offerte da una nuova consapevolezza ecologica – e le relative conseguenze sulle abitudini, le necessità e le azioni della popolazione in movimento – nel favorire un nuovo paradigma del viaggio, più profondamente intersecato al paesaggio attraversato. Caso studio principale della ricerca è la valle dell'Adige intesa come luogo di attraversamento.

La ricerca, che si svolge nell'arco di tre anni, è oggi nella sua fase intermedia, e indaga diversi aspetti del problema della relazione tra infrastrutture lineari e paesaggio enunciati sopra. In particolare, un segmento della ricerca individua le aree di sosta come possibili luoghi di scambio tra spazio autostradale e spazio del paesaggio, nel tentativo di favorire la tendenza a considerare il viaggio non più come uno spostamento tra luoghi definiti, ma come un'esperienza più dilatata e conoscitiva.

Il tema dell'area di sosta come luogo di intersezione tra paesaggio e strada è presente in diverse forme sia nella ricerca, sia nelle opere realizzate. Appaiono paradigmatiche in questo senso le esperienze delle autostrade francesi compiute da Bernard Lassus, in cui l'informazione è veicolata non solo da segnali e pannelli informativi, ma da un sistema morfologico che, a volte modificando il bordo della strada per favorire la percezione di scorci, a volte inglobando elementi significativi o rappresentativi del paesaggio (è il caso ad esempio dell'area di servizio di Crazanne, lungo l'autostrada A837, che riutilizza una cava dismessa, o dei movimenti di terra sulla A 85 o sulla A28 in Francia), persegue la strategia di raccontare aspetti altrimenti invisibili del paesaggio circostante. Lo spazio della strada in questi casi, pur aprendosi visivamente, o estendendosi oltre il normale sedime necessario a contenere le sue funzioni, rimane chiuso, fisicamente isolato, e l'esperienza non si estende oltre la normale sosta breve.

La ricerca GIG sperimenta una strategia per certi aspetti diversa, il cui obiettivo è quello di instaurare un legame non solo visivo con i valori del paesaggio, in questo caso della val d'Adige, tentando una rottura dei confini fisici dell'autostrada. Le condizioni operative della ricerca, e il caso studio scelto, consentono di portare la sperimentazione verso un orizzonte tipologico e temporale avanzato, anche se con molti punti di contatto con altri casi studio. La ricerca analizza le aree di sosta lungo il tracciato dell'Autobrennero, sia dal punto di vista morfologico sia da quello organizzativo. Come nella maggior parte degli esempi di aree di servizio o ristoro lungo le autostrade, la forma e l'organizzazione spaziale è un derivato dei flussi di movimento interni. Parallele, con rare eccezioni, all'asse autostradale, sono del tutto prive di relazioni morfologiche o di posizione con altri elementi del paesaggio, pur determinanti in linea generale nell'organizzazione degli insediamenti o del tessuto agricolo circostante (Figura 1). L'area di sosta appartiene in tal senso a uno spazio tecnico (quello della strada) che appare completamente indifferente al paesaggio circostante, riflettendo un uso del tutto aderente a quello della sosta breve, strettamente necessaria al rifornimento ed a un veloce ristoro. Il distacco delle aree di servizio rispetto al paesaggio circostante è ancor più evidente nel caso dell'Autobrennero, caratterizzata da una scena orografica imponente (Figura 2).

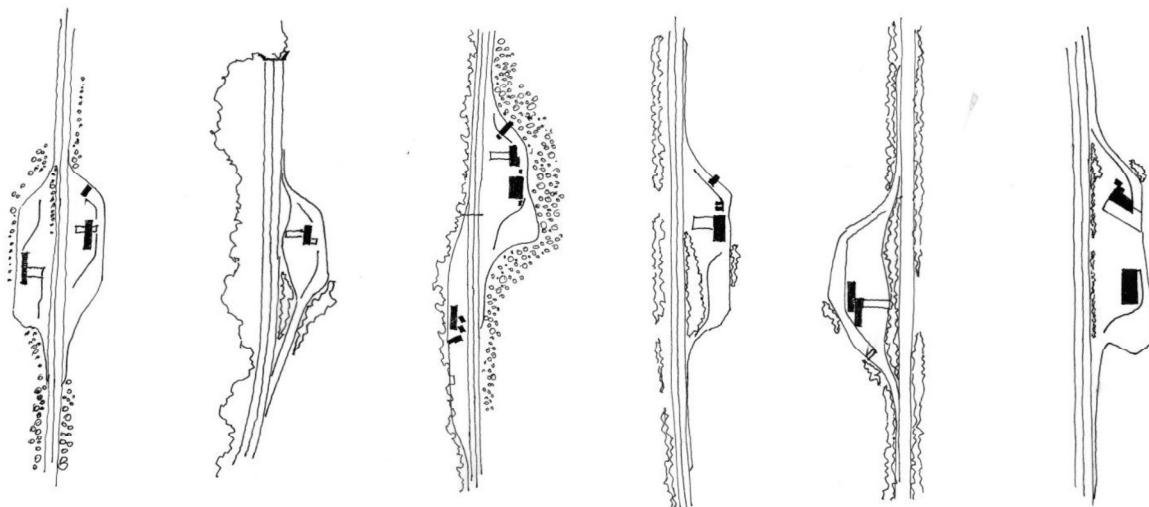


Figura 1 | Analisi delle aree di sosta lungo l'Autostrada del Brennero (selezione)

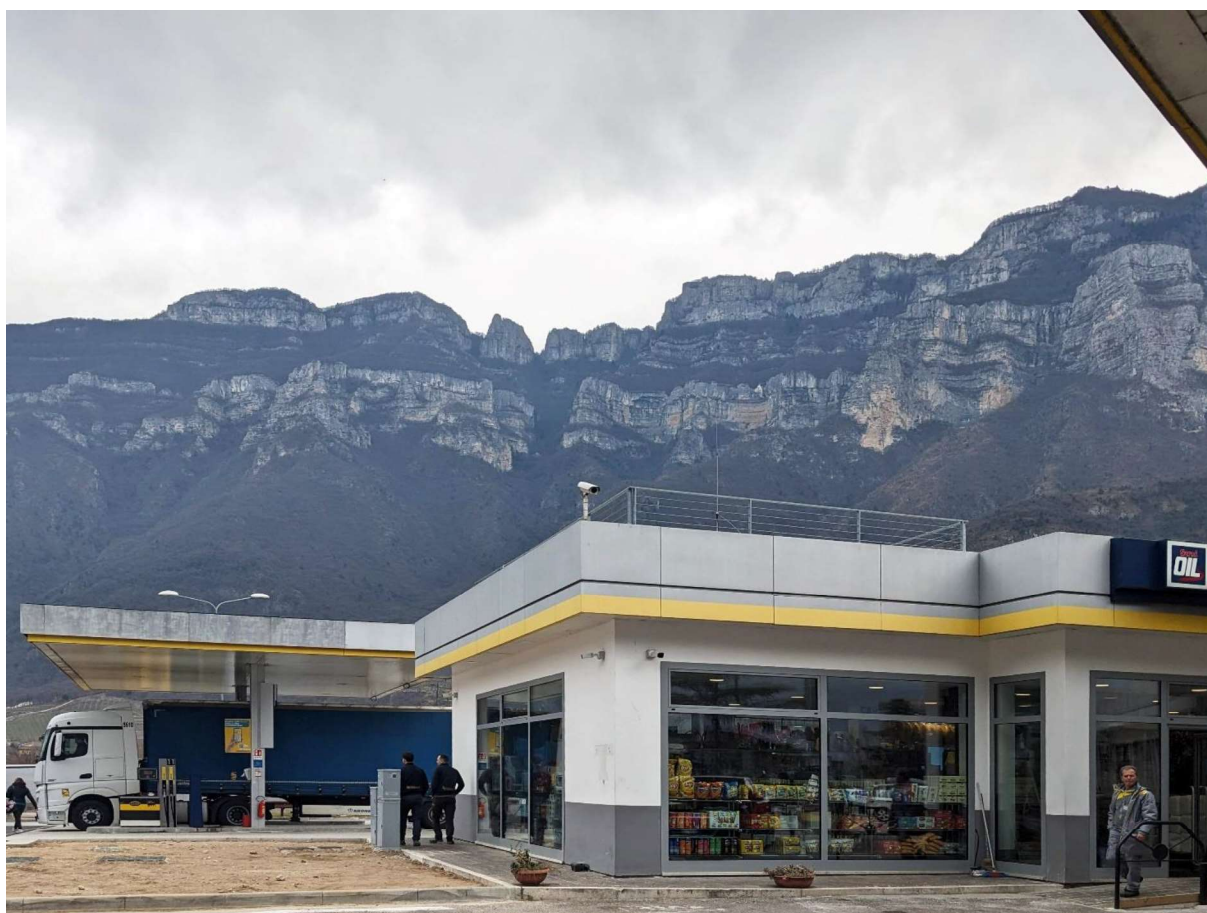


Figura 2 | Autostrada del Brennero. Area di servizio Adige Ovest (foto: Luigi Siviero, 2022)

Il tentativo sperimentato da GIG di rompere la condizione di isolamento dello spazio autostradale attraverso un nuovo ruolo dell'area di sosta avviene mediante diverse azioni, che richiamiamo qui, in modo schematico e non esaustivo, con tre termini chiave: *tempo*, *forma* e *layout*.

L'area di sosta è oggi utilizzata per un tempo limitato (quello del rifornimento di tipo tradizionale, del veloce consumo di pranzi o colazioni, dell'acquisto di oggetti o cibi confezionati... attività che secondo le osservazioni

dei gestori si risolvono in circa quindici minuti). Eppure, è l'unico luogo dello spazio chiuso dell'autostrada in cui, non in condizioni di emergenza ma nella normalità del viaggio, è possibile fermare il veicolo e scenderne, per spostarsi a piedi da un luogo all'altro. Questa condizione, che estrapola le persone da una percezione del paesaggio in movimento per proiettarle in una condizione più simile a quella dello spazio urbano, consente tramite una diversa attenzione al contesto esterno anche un diverso contatto con il paesaggio, prima attraversato in velocità ora disponibile all'osservazione nel dettaglio. L'estensione del tempo trascorso nell'area di sosta è quindi un primo passo per approfondire il legame tra il tragitto e il paesaggio attraversato. In questo, sono d'aiuto la diffusione dei mezzi di trasporto elettrici, il cui rifornimento comporta una sosta più lunga e di conseguenza un maggior tempo d'attesa da impiegare in attività di vario tipo. Le funzioni contenute all'interno dell'area di sosta potrebbero di conseguenza moltiplicarsi e variare, così come i servizi offerti: reti e connessioni veloci, spazi per il telelavoro, per lo sport, per l'osservazione e la conoscenza dei valori del paesaggio sono solo alcune della possibilità che GIG intende esplorare nella costruzione di scenari di trasformazione delle aree di sosta, in parallelo a un confronto con il gestore di Autostrada del Brennero.

Nella nuova organizzazione dell'area di sosta la forma assume una funzione peculiare, perché riflesso del suo ruolo all'interno del sistema degli insediamenti, e di conseguenza, più nello specifico, all'interno del tragitto. L'allineamento dell'area di sosta al corpo autostradale, che si rileva nella maggior parte dei casi ed in particolare di quelli lungo l'Autobrennero, è l'espressione dell'appartenenza dello spazio di sosta a quello del movimento. Nella strategia di trasformazione delle aree di sosta esplorata dalla ricerca, la forma si svincola dall'asse stradale, assumendo, in modo sempre diverso, allineamenti e disposizioni più simili a quelle già presenti nel territorio.

Il tema della forma non deve essere qui interpretato come un fattore estetico, o di omogeneità rispetto allo sfondo, quanto sostanziale rispetto all'obiettivo di approfondire le relazioni dello spazio di sosta con i diversi elementi del paesaggio. In questo senso è rappresentativa l'analisi della ricerca GIG sull'organizzazione ed il palinsesto della val d'Adige. La valle, canale di collegamento tra il Nord Europa e l'Italia, è caratterizzata da diverse infrastrutture che, assieme al fiume Adige, attraversano il fondovalle con diverse geometrie curvilinee. I versanti che chiudono la valle ne delimitano lo spazio, creando una condizione di costrizione – e conseguente aumento del valore fondiario – in cui infrastrutture e flussi condizionano fortemente gli insediamenti. In questo sistema di spazi insediati e linee infrastrutturali, l'area di sosta appartiene decisamente alle prime, mentre questi ultimi appaiono condizionati in un'organizzazione spaziale peculiare, che più a Nord, nell'area urbana di Trento, definisce una sorta di “città dei flussi” (Bocchi, 2006), ma che si estende, in una forma più agricola di questo paradigma, dovuta alla prevalenza dei vigneti, anche più a Sud, sino a sfociare nella pianura Padana.

Uno sviluppo più perpendicolare al flusso stradale dell'area di sosta proietterebbe lo spazio interno verso il tessuto agricolo, che in prevalenza lambisce l'autostrada, allontanando lo spazio utile dai flussi autostradali, e favorendo un utilizzo più lento dell'area di sosta. In questo senso, la ricerca GIG sta sperimentando progettualmente la riorganizzazione degli spazi in un caso studio più specifico (l'area di sosta di Povegliano), per il quale la concessionaria dispone delle aree adiacenti. Questa sperimentazione indaga anche le possibilità di ridefinizione e riattribuzione funzionale dei reliquati stradali, terreni problematici per il gestore, che nella strategia globale possono essere restituiti all'agricoltura o alle funzioni precedenti gli espropri.

Mentre l'estensione del tempo di sosta e un nuovo perimetro sono azioni progettuali ancora interne al sistema degli spazi autostradali, lo studio di un nuovo layout appare concedere, pur ipotizzando una revisione normativa e creando le condizioni amministrative per la sovrapposizione di attività diverse in spazi oggi nettamente separati, l'occasione di spingersi verso una più concreta e profonda relazione tra paesaggio e strada.

Un nuovo layout dello spazio di sosta dovrebbe infatti assecondare le nuove funzioni di una sosta più lunga, favorire una percezione più profonda e riflessiva del paesaggio, ma anche prevedere una rottura del suo perimetro, per permettere ai flussi di riversarsi all'esterno attraverso forme di mobilità diversa da quella carrabile, sperimentando un'esperienza diretta del paesaggio, per poi rientrare e proseguire il tragitto. L'apertura fisica dello spazio autostradale appare, dal punto di vista normativo ma anche strategico, l'obiettivo più ambizioso, ma anche più difficile. Ad oggi, il tragitto è ancora visto come un sistema rapido di spostamento tra luoghi lontani, spesso compiuto per motivi di lavoro e non per il tempo libero. La dispersione di flussi pedonali e ciclabili dallo spazio della strada allo spazio più aperto del paesaggio è forse

ancora un pensiero che oltrepassa l'orizzonte strategico dei gestori autostradali, delle amministrazioni, dei proprietari di aziende agricole e delle associazioni che governano il territorio e che valorizzano la sua storia ed il suo patrimonio. La ricerca, tuttavia, si spinge oltre questo orizzonte, nel tentativo di costruire uno scenario limite, in grado di mettere in discussione l'attuale ruolo dell'area di sosta in un tragitto di tipo tradizionale, per evidenziare le opportunità di una nuova mobilità, già pienamente in trasformazione, e richiamare l'attenzione di tutti gli *stakeholders* sulle potenzialità che questi cambiamenti offrono.

La strategia di sovrapposizione dello spazio legato al movimento con quello del paesaggio impone infatti, a partire da necessità del tutto pratiche come quella della condivisione di spazi pubblici con quelli privati, o la presenza di flussi di persone lungo sentieri in precedenza utilizzati solo saltuariamente, una riflessione più articolata sulle politiche degli spazi aperti a partire dalla presenza dell'infrastruttura, che la ricerca GIG considera nelle sue potenzialità più che nei suoi aspetti deteriori. Il coinvolgimento di attori quali amministrazioni, associazioni, *stakeholders* in un confronto sulla promozione dei luoghi attraversati attraverso l'inclusione del patrimonio culturale e agricolo nello spazio dei flussi, produrrebbe una positiva rottura delle barriere oggi esistenti tra interessi globali e locali, favorendo dinamiche socioeconomiche innovative – ad esempio la conoscenza diretta delle attività agricole e produttive di qualità e la conseguente positiva ricaduta sul settore, o l'inclusione di importanti percorsi culturali, oggi meno battuti, nei flussi di attraversamento di massa. Una strategia di trasformazione dell'area di sosta in un centro di scambio delle diverse dimensioni di velocità e lentezza, attraversamento e sosta, esigenze globali e locali, diverrebbe il veicolo per instaurare uno scenario di condivisione dell'infrastruttura come potenzialità per lo sviluppo, la valorizzazione, la conservazione dei paesaggi attraversati.

### Riferimenti bibliografici

- Bocchi R. (2006), *Il paesaggio come Palinsesto. Progetti per l'area fluviale dell'Adige a Trento*, Nicolodi, Trento
- Metta A. (2022), *Il paesaggio è un mostro*. Città selvatiche e nature ibride, DeriveApprodi, Roma.
- Caravaggi L., Imbroglini C., Lei A., (2012) “Progettare infrastrutture flessibili”, in Caravaggi L., Carpenzano O., *Roma in movimento*, Quodlibet, Macerata, pp. 144-204.
- Dezio C. (2019), “I servizi ecosistemici nel processo di ricomposizione del paesaggio agroambientale di bordo”, in *XXI Conferenza nazionale SIU CONFINI, MOVIMENTI, LUOGHI. POLITICHE E PROGETTI PER CITTÀ E TERRITORI IN TRANSIZIONE FIRENZE 6-8 giugno 2018*, Planum Publisher, Firenze, pp. 1101-1111
- Dezio C. (2020), “Restart from resources. Rural heritage as Antifragile Territorial Capital [Ripartire dalle risorse. Patrimonio rurale come Capitale Territoriale Antifragilità]”, in *Valori e Valutazioni*, vol. 24, pp. 209-217.
- Dezio C. Paris, M. (2022), “Designing Food Landscape in the 15-Min Post-covid City. Imagining a New Scenario for Low-Density Spaces in Metropolitan Areas”, in Calabrò F., Della Spina L., Piñeira Mantiñán M. J. (a cura di), *New Metropolitan Perspectives. Post COVID Dynamics: Green and Digital Transition, between Metropolitan and Return to Villages Perspectives. Lecture notes in networks and systems*, Springer, Cham, vol. 482, pp. 1425-1436.
- Gabrielcig F., Turk M. (2015), “Mega Transport Infrastructure Projects as an Opportunity for Local Cohesion”, in Fabbro S. (a cura di), *Mega Transport Infrastructure Planning*. Springer, Cham.
- Lanzani A., Ali A., Gambino D., Longo A., Novak C., Zanfi F. (2013), *Quando l'autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Quodlibet, Macerata.
- Morelli E. (2005), *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Firenze University Press, Firenze
- Siviero L. (2020), “Architetture lungo I sistemi chiusi/aperti delle autostrade”, in *Trasporti & cultura*, no. 58, pp. 25-31
- Steffinlongo S. (2011), *Il Passante Verde. Un parco lineare attraverso il territorio veneto. Dal piano paesaggistico alla realizzazione: storia di un progetto*. Il Poligrafo, Padova.

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN 978-88-99237-63-9

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati  
con licenza Creative Commons, Attribuzione -  
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0  
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024  
Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |  
Planum Publisher | Roma-Milano