



Rigenerazione del paesaggio

Infrastruttura parco-galleria in occasione del IX Laura Film Festival 2012

Donatella Scatena



Con la Convenzione Europea del Paesaggio ed il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio si è riaperto, in Italia, il dibattito sulla conservazione e gestione del territorio e si è avviata una nuova fase di pianificazione e programmazione in grado di assicurarne la tutela e la valorizzazione. L'articolo 9 della Costituzione richiama esplicitamente la difesa del paesaggio definito come valore fondamentale della Repubblica, bene comune, patrimonio collettivo di tutta la nazione.

Per quel che riguarda la definizione, entrando nel merito della Convenzione, il paesaggio è la parte di territorio, così come è percepita dalla popolazione, il cui carattere deriva da fattori naturali ed antropici e dalle loro interazioni. Il paesaggio è un insieme unico ed indivisibile, costituito da entità che si incontrano e si rimescolano di continuo: siano essi oggetti concreti e tangibili come boschi, strade, prati, edifici; siano essi processi più complessi come forze fisiche, naturali ed antropiche. È chiaro quindi che nella enunciazione di percezione del paesaggio rientri l'esperienza reale e la sua astrazione, una sorta di memoria individuale e collettiva, che permette alle popolazioni di interpretarli, viverli e modificarli secondo la propria cultura e sensibilità. Ultimo concetto insito nella definizione di paesaggio è la percezione del "tempo" attraverso il quale avvengono le modificazioni della crosta terrestre.

Se, quindi, il paesaggio rappresenta un valore fondamentale per gli esseri viventi, esso non è una risorsa rinnovabile. Si consuma ogni volta che avviene una trasformazione e per questo motivo va preservato. Bisogna anche aggiungere che una giusta conservazione non implica che esso debba essere mantenuto immutabile; al contrario va accompagnato nella sua evoluzione.

Un paesaggio gestito in maniera corretta fornisce benefici multipli, definiti servizi ecosistemici, che consistono in un flusso di materiali, energia ed informazione derivanti dalle riserve di capitale naturale; questi si combinano con manufatti e servizi derivanti dalle riserve di capitale umano; il tutto per garantire il benessere della popolazione. È altrettanto evidente che l'insieme di azioni inconsapevoli produce una riduzione della capacità di autorigenerazione del paesaggio con un aumento vertiginoso della sua vulnerabilità. Nello stesso preambolo della CEP i firmatari scrivono: «Persuasi che il paesaggio rappresenta un elemento chiave del benessere individuale e sociale, (...) la sua salvaguardia, la sua gestione e la sua pianificazione comportano diritti e responsabilità per ciascuno individuo;».

Il grado di fragilità del paesaggio consiste, quindi, nella probabilità che questo ha di sparire o sopravvivere. Molti sono oggi i fattori di debolezza soprattutto in ambiente urbano e periurbano: esiste una alta frammentazione del territorio che causa l'iperstrutturazione con il relativo aumento di richiesta di energia e perdita della biodiversità; a questo si associa una forte eterogeneità costituita da elementi naturali ed antropici che non si relazionano reciprocamente; non ultimo la velocità con cui avvengono le trasformazioni che non permettono l'adattamento delle specie alle nuove condizioni. Più di tutto, però, sono il clima e i cambiamenti d'uso del suolo i principali

artefici delle modificazioni del paesaggio e della compromissione di una gestione sostenibile del territorio. Il clima è il fattore che condiziona maggiormente lo sviluppo delle comunità vegetali mentre i cambiamenti d'uso del suolo sono ritenuti i principali responsabili della perdita della biodiversità. Le modificazioni del clima, specialmente in ambiente mediterraneo, determinano l'aumento delle terre sottoposte a desertificazione e la conseguente fragilità degli ecosistemi. Gli eventi catastrofici che hanno colpito il territorio italiano, in particolar modo quello ligure, durante l'autunno del 2011 hanno posto l'attenzione, in particolare, sulla "vulnerabilità" dei nostri paesaggi costieri. Occasione per una riflessione ed un progetto di ricerca in questo ambito è stata la proposta di rivalutazione e riqualificazione della linea di mobilità ciclabile che si estende per 5 km a partire dalla stazione di Framura fino alla baia di Levanto, fra gallerie e spiagge della costiera del Levante.

Questo breve saggio vuole essere un contributo di ricerca con lo specifico obiettivo di verificare se sia possibile la rigenerazione di questo paesaggio costiero attraverso la progettazione di una infrastruttura: il parco-galleria (1).

L'idea di un parco-galleria nasce nel 2011 come "Tunnel gallery". In questa occasione è stato sperimentato per la prima volta l'utilizzo di un antico tracciato ferroviario che collegava i tre comuni della riviera del levante ligure, dismesso negli anni Settanta del secolo scorso e restaurato nel 2009 come percorso pedonale e pista ciclabile. In questa Tunnel Gallery l'associazione Laura Morandini, in collaborazione con le amministrazioni comunali di Levanto e Bonassola, aveva realizzato, nell'ambito dell'ottava edizione del Laura Film Festival, una passeggiata dell'arte dedicata al cinema, alle arti visive, all'architettura, al design e alla fotografia. L'anno successivo, consapevole del valore sociale che le iniziative di promozione culturale ed artistica possono avere nei luoghi in cui si svolgono, ha deciso di mettere in programma anche un'iniziativa che fosse in grado di coniugare la promozione artistica con la cultura dell'ambiente e del territorio, e che desse un contributo di tipo scientifico per un rilancio del progetto di riuso della ferrovia dismessa.

Motivo questo che ha spinto la direzione del Festival, con la collaborazione determinante dell'amministrazione comunale di Framura, a coinvolgere il Dottorato di ricerca in "Progettazione e gestione dell'ambiente e del paesaggio" dell'Università Sapienza di Roma, su un progetto di ricerca.

Nei giorni compresi tra il 18 e il 22 luglio del 2012 nei paesi di Levanto, Framura e Bonassola, in provincia di La Spezia, e a ridosso del parco delle cinque terre si è svolto un seminario di studi organizzato dal Dottorato e dal titolo *Rigenerazione del paesaggio: infrastruttura parco galleria*, dal quale è emerso l'idea di una *high-line* costiera, presentata la prima volta il 22 luglio 2012 in una Tavola rotonda (2), ed ora proposto nell'ambito di questo articolo.

Inquadramento del tema e obiettivi del workshop

La proposta progettuale del gruppo di lavoro del Dottorato (3) è stata quindi finalizzata alla rinascita e alla ricostruzione del rapporto equilibrato e dialettico con il paesaggio.

L'ambito di riferimento è un percorso ciclabile su un'ex linea ferroviaria. Si tratta di una linea ferroviaria, con diversi tratti in galleria, riqualificata funzionalmente ma non progettata a livello architettonico: una linea di comunicazione ma non di paesaggio e quindi opportunità e occasione per nuove dinamiche tra uomo e ambiente.

Qui intervengono necessità di percezione, a diverse velocità e a diversi punti di vista, di disegno e di forma, di materiali e di colori, di punti di sosta e d'ombra, e di accesso e connessione con i tre nuclei urbani, con le infrastrutture, e con il mare.

Obiettivo strategico primario è stato quello di intervenire sulla preesistenza per renderla una risorsa in grado di rispondere ad esigenze diverse. Se attualmente la trasformazione della linea ferroviaria

dismessa in pista ciclabile rappresenta un elemento di mobilità dolce importante per la connessione dei paesi limitrofi (che precedentemente erano collegati tra loro esclusivamente tramite strade interne di difficile percorrenza), il gruppo di lavoro ha teso a rendere tale elemento lineare un vero e proprio intervento di architettura del paesaggio. Questo vuol dire, quindi, curare non soltanto l'aspetto funzionale del sistema, ma anche l'utilizzo della vegetazione, la scelta dei materiali, le possibilità di relazione verso l'interno e verso la costa, per creare un giusto equilibrio tra conservazione e innovazione.

La realizzazione di un "parco lineare" lungo la ferrovia dismessa è un tema già largamente affrontato in ambito nazionale ed internazionale. Gli esempi (Parco Lineare Caltagirone / San Michele di Ganzaria, High Line di New York, Promenade Plantée di Parigi) mostrano la possibilità di rendere un elemento infrastrutturale dismesso un'occasione di valorizzazione del paesaggio, vicina alle esigenze della comunità.

Partendo da queste premesse, scopo del workshop è stato quello di analizzare e dare delle risposte progettuali a quattro tematiche principali individuate come essenziali per una migliore fruizione del percorso ferroviario dismesso:

1) il rapporto tra la linea ciclabile e il mare; per tale tema, si individueranno delle emergenze naturali caratteristiche della linea di costa alle quali sarà possibile accedere attraverso il parco lineare, mediante elementi di discesa e di risalita;

2) il rapporto tra la linea ciclabile e la montagna; in questo caso, occorrerà individuare delle connessioni trasversali tra la quota dell'ex linea ferroviaria e l'orografia retrostante, caratterizzata da una vegetazione rigogliosa;

3) la percezione dal parco lineare; tale tema verrà sviluppato esaminando il percorso ed individuando dei punti strategici di "affaccio" sul paesaggio circostante, di notevole bellezza;

4. la percezione del parco lineare; per quest'ambito, verranno approfonditi gli elementi che costituiranno fisicamente il parco, studiando come tale intervento verrà percepito dal di fuori.

Fasi delle attività di ricerca del workshop

1) Analisi sistemica del paesaggio costiero dei territori comunali di Framura, Bonassola e Levanto. L'analisi sistemica rappresenta un momento iniziale e fondamentale per la successiva fase di ideazione, in quanto riguarda l'insieme delle indagini descrittive del territorio in senso olistico e totalizzante, ovvero comprendente gli aspetti e le evidenze dei sistemi naturale ed antropico. Il sopralluogo preliminare ha permesso di individuare, attraverso l'utilizzo di strumenti mediatici (servizi fotografici e video) *punti di vista panoramici* a diverse velocità di percorrenza che rappresentassero delle occasioni progettuali per la valorizzazione del sito. L'analisi complessiva del territorio in esame si è avvalsa in primo luogo della cartografia tecnico-scientifica di base: (i) Planimetria del tragitto; (ii) Carta della viabilità e dei sentieri; (iii) Carta Tecnica Regionale; (iv) Carta Geolitologica della Liguria; (v) Carta delle Tipologie Forestali della Liguria; (vi) Carta dell'uso del Suolo CorineLandCover 2006; (vii) Modello Digitale del Terreno; (viii) Ortofoto a colori della Liguria del volo TERRA-ITALY 2000. Ad una scala più ridotta, in cui è possibile verificare le diverse altezze territoriali nelle tre direzioni dello spazio in rapporto alla dimensione fruitiva, la fase di analisi ha portato alla realizzazione: (i) di profili e sezioni (architettoniche e vegetazionali) del percorso ciclabile; (ii) del dettaglio sulle caratteristiche floristiche e vegetazionali delle risorse forestali interessate; (iii) del sistema delle componenti; (iv) dell'indagine partecipativa orientata alla conoscenza delle idee e dei pareri della popolazione locale (su tre categorie di *stakeholders*), mediante interviste guidate.

2) Progettazione. Questa fase ha portato all'idea di una trasformazione del percorso ciclabile, utilizzato fin'ora come semplice elemento di mobilità, verso una fruizione più ampia e allargata del territorio. In quest'ottica, l'asse di connessione lineare diventa un elemento di integrazione con la natura e il turismo a scala territoriale, originando un *Parco lineare integrato*.

3) Prefigurazione di scenari architettonici futuri. Le fasi di analisi hanno portato ad identificare alcuni nodi caratterizzanti come elementi di qualificazione. Alcuni esempi prefigurati di scenari architettonici futuri si riferiscono, ad esempio, a: (i) le Porte di accesso al Parco lineare; (ii) le connessioni e le vedute con e verso il mare; (iii) l'inserimento di un innovativo mix multi-funzionale.

Caratterizzazione e ipotesi gestionale delle risorse forestali

L'assetto territoriale dell'area oggetto di indagine è caratterizzato da una forte alternanza fra aree agricole, forestali e piccoli insediamenti rurali. Mentre le produzioni olivicole e vitivinicole descrivono l'assetto delle pendici più vicine alla linea di costa, i boschi riempiono i mosaici dei rilievi e delle valli più interne. In linea generale, la pubblicazione *I tipi forestali della Liguria* (IPLA 2006) identifica, per i Comuni di Framura, Bonassola e Levanto, la presenza delle seguenti formazioni forestali: (i) pineta costiera e mediterranea (a prevalenza di Pino marittimo e Pino d'Aleppo), pari a circa il 30%; (ii) castagneti delle valli interne, pari a circa il 32%; (iii) lecceta mesoxerofila, pari a circa il 5%, spesso mista a boscaglia e arbusteti mediterranei; (iv) rimboschimenti diffusi di conifere mediterranee. Un'informazione di notevole interesse ai fini della caratterizzazione dei boschi liguri è quella relativa alla loro funzione principale: protettiva – contro l'erosione idrogeologica (42% della superficie forestale complessiva) e produttiva (43%).

Quali ipotesi di intervento gestionale delle formazioni forestali presenti, si vogliono segnalare:

1) Mantenimento e/o progressivo sviluppo di attività selvicolturali sistemiche (evoluzione naturale guidata e controllata) e di sistemi agro-forestali, che possano coniugare i sistemi agricoli e quelli forestali per incrementare la valenza produttiva e conservativa (tradizione dei prodotti) del paesaggio ligure nel suo insieme;

2) Recupero della stabilità dei versanti mediante una gestione forestale attiva, soprattutto nei Rimboschimenti e nei popolamenti puri di conifere (Pinete mediterranee), che miri a diversificare la composizione specifica (conservazione della biodiversità) e la provvigione legnosa (assortimenti per piccole opere e contributo biomassa);

3) Riduzione della frammentazione degli habitat forestali, mediante riforestazione (soprattutto latifoglie sempreverdi e autoctone) nelle aree percorse dal fuoco, in aree a vegetazione rada o assente, e rupestri, che miri a migliorare la continuità nel manto forestale sui pendii, la fruizione turistica e la conservazione naturalistica (diversificazione della struttura del popolamento).

Risultati del Workshop ed ipotesi progettuale del Parco lineare integrato

Questa fase ha portato all'idea di una trasformazione del percorso ciclabile, utilizzato fin'ora come semplice elemento di mobilità, verso una fruizione più ampia e allargata del territorio. In quest'ottica, l'asse di connessione lineare diventa un elemento di integrazione con la natura e il turismo a scala territoriale, originando un *Parco lineare integrato*. Contemporaneamente per quel che riguarda la proposta progettuale architettonica l'obiettivo è stato quello di formulare un quadro conoscitivo del territorio non solo naturale, rintracciando punti di interesse e affacci sul

paesaggio individuati grazie a diversi sopralluoghi sul posto.

Ne è scaturito che l'area di studio è rappresentata dal tratto di pista ciclabile che si estende per 5 km dalla stazione di Framura alla baia di Levanto ed attraversa gallerie e insenature naturali. Attraverso il quadro conoscitivo del territorio oggetto di studio, sono state rilevate delle aree di particolare interesse che sono state analizzate sia da un punto di vista territoriale, mediante uno studio della sezione e del rapporto tra la pista ciclabile, le montagne retrostanti ed il mare, che da un punto di vista vegetale (Fig. 1). Facendo un'analisi per *layers*, dallo studio del sistema delle componenti si evince una carenza di integrazione delle componenti strutturali nei confronti del territorio circostante (Fig. 2). Manca inoltre un'idea di progetto di insieme, che, attraverso l'utilizzo di un unico linguaggio compositivo, possa caratterizzare tutti gli elementi che compongono lo spazio della pista ciclabile.

Dopo aver completato l'analisi sistemica, il lavoro del workshop si è focalizzato sulla ricerca di esempi analoghi di riqualificazione del territorio, alcuni dei quali riguardano anche linee ferroviarie dismesse, come il progetto di Navarra per il parco lineare di Caltagirone o la High Line di New York (Fig. 3). L'analisi del territorio comprende anche una fase che riguarda sia la percezione della pista ciclabile da due punti di vista diversi, ossia per chi la osserva dall'esterno e per chi ne usufruisce, percorrendola quotidianamente in bici, sia il suo rapporto percettivo e con la montagna e con il mare (Fig. 4).

In seguito allo studio delle analisi territoriali, è stato formulato un ideogramma di progetto, in cui viene evidenziata in rosso la pista ciclabile che si intreccia con il percorso da trekking esistente. Lungo il percorso si prevedono delle attività integrative che possano rendere tale pista più fruibile sia per la popolazione locale che per i turisti (Fig. 5). Si tratta di *input* progettuali che potrebbero essere maggiormente sviluppati in un progetto vero e proprio.

A titolo esemplificativo, sono stati sviluppati alcuni dei temi considerati principali per trasformare la pista ciclabile esistente in un vero e proprio parco.

architetture/progetti/scatena/1

1) La porta di accesso. Situata in prossimità della stazione di Framura, potrebbe rappresentare un nodo fondamentale del percorso ciclabile. Si è immaginata una parete vegetale che possa fungere da barriera visiva e sonora per la linea ferroviaria retrostante. Inoltre, il tracciato della pista ciclabile, assumerà un colore caratterizzante grazie all'utilizzo di asfalto colorato (Fig. 6).

2) Aree di sosta. Nel tratto subito dopo Bonassola, in prossimità di un punto panoramico di notevole interesse, si è pensato di creare un'area di sosta con rastrelliere per le bici, sedute ed alberi. Ciò finalizzato a stimolare il rapporto tra uomo e paesaggio (Fig. 7).

3) Terrazzamenti. Più avanti lungo il tracciato troviamo uno scorcio di naturalità che può fungere da elemento di unione tra il mare e la parete rocciosa. Qui si è pensato di ristabilire il sistema dei terrazzamenti per ospitare alcune fra le piante autoctone della costiera ligure (Fig. 8).

4) Nodo di scambio. L'arrivo a Bonassola risulta essere un nodo di scambio tra il sistema della ciclabile e il percorso da trekking esistente. Questo rappresenta un altro punto focale del percorso adeguatamente attrezzato con panchine e rastrelliere ed ulteriormente caratterizzato da pergolati di glicine (Fig. 9).

5) Gallerie. Le gallerie potranno diventare occasione per installazioni temporanee che riguarderanno il connubio tra arte e natura, andando a legare questo progetto con quella che è la vocazione culturale del territorio (Fig. 10).

L'ultima immagine rappresenta una suggestione del luogo che vuole evocare un avvicinamento

della comunità al territorio. Il lavoro del workshop è stato difatti teso ad una riqualificazione del paesaggio e ad un nuovo rapporto tra il luogo e l'abitante sia stabile che temporaneo. Ciò è stato fatto attraverso il tentativo di riconnettere questo nuovo paesaggio al luogo caricandolo di valori, relazioni ed elementi tipici della vita culturale di queste zone dei quali questo segno diventa simbolo.

architetture/progetti/scatena/2

Note

(1) Il Workshop organizzato dal Dottorato in Progettazione e Gestione del Ambiente e del Paesaggio nei giorni compresi tra il 18 e il 22 luglio 2012 è nato su invito del LauraFilmFestival (direttore artistico Amedeo Fago) ed in collaborazione con il CENSIS.

(2) Tavola rotonda di chiusura, 22 luglio 2012, Auditorium dell'Ospitalia del mare di Levanto. Sono intervenuti Giuseppe Roma, direttore generale del CENSIS, Achille Maria Ippolito, coordinatore del dottorato di ricerca in progettazione e gestione del paesaggio e dell'ambiente, Stefano Lenzi, responsabile relazioni istituzionali del WWF Italia, Daniela Minetti, responsabile comunicazione dell'ARPAL, oltre agli amministratori locali. Ha moderato Amedeo Fago, direttore artistico del Laura Film Festival.

(3) Workshop "Rigenerazione del paesaggio: infrastruttura parco galleria"; coordinatore Prof. Achille Maria Ippolito, docenti di riferimento Proff. Sergio Camiz, Donatella Scatena, Fabrizio Toppetti, dottorandi: Catherine Dezio, Efsthatis Grigoriadis, Kazunosuke Matsuura, Margherita Costanza Salvini, Cristina Sciarrone, Klodian Uruci, Matteo Vizzari (Dottorato Internazionale in Management and Coservation Issues in Changing Landscapes).

Autore	Data public azione	Volume public azione
SCATE NA Donatella	2013-05 -10	n. 68 Maggio 2013