

LA STRADA COME PERCORSO NARRATIVO DEL PAESAGGIO: UNA PROPOSTA  
METODOLOGICA PER UN CASO DI STUDIO

Vincenzo CHIMENTO<sup>1</sup>, Carmine Demetrio FESTA<sup>2</sup>

**SOMMARIO**

Il contributo si sviluppa a partire dall'attuale dibattito sulla concezione e ruolo di strada intesa nel suo significato più ampio. In particolare, approfondendo la definizione dei concetti di *strada* e di *paesaggio* e analizzando le loro relazioni, l'intervento si propone quale contributo potenzialmente operativo per individuare possibili modalità di realizzare (o adeguare) in Calabria infrastrutture stradali di qualità, progettando con il paesaggio attraversato e con il quale queste dovranno armonicamente relazionarsi.

Il lavoro, partendo dal binomio paesaggio-mobilità come risorsa strategica per la regione, intende cogliere e sviluppare appieno questa occasione quale preziosa opportunità di sviluppo turistico, farne un forte motivo ispiratore, sia sul piano economico-ecologico, che su quello culturale per ridare valore al paesaggio, nel presente e per il futuro, per reinterpretarlo, neutralizzando le insidie delle banalizzazioni e coniugando sapientemente la storia e le tradizioni, con l'innovazione, i saperi e la sensibilità contemporanea nel modo di fruirli, percepirli, riconoscerli, e valorizzarli.

Operativamente viene proposta l'applicazione di un metodologia di analisi e progetto in cui il paesaggio e le qualità/criticità presenti sono intese come variabili strutturanti da trasformare in opportunità; e la predisposizione relativamente ad un caso di studio specifico, di un abaco di suggestioni progettuali rivolte all'inserimento della strada nel paesaggio.

---

<sup>1</sup> Architetto, Ph. D, via Lazio, 30/A, 87100, Cosenza CS, e-mail: vincenzochimento@gmail.com (corresponding author).

<sup>2</sup> Università della Calabria, Dipartimento di Ingegneria Civile, via P. Bucci, 87030 Arcavacata di Rende (CS), e-mail: demetrio.festa@unical.it

## 1. Introduzione

Una strada, come recita il dizionario della lingua italiana Devoto-Oli è un area di uso pubblico, opportunamente delimitata e per lo più fornita di massicciata e di pavimentazione, destinata al passaggio e al transito di persone o cose, ma una strada è anche *un cammino, un itinerario*, e dunque è un passaggio, non solo elemento funzionale di collegamento tra diversi punti e luoghi del territorio, ma occasione di conoscenza e di consapevolezza del paesaggio, un sistema economico portante di attività, produzioni e di valorizzazione di patrimoni locali: storico/ambientali, dei prodotti tipici, delle tradizioni della cultura materiale. Ogni strada è cioè una sorta di museo lineare, capace di catalizzare in sequenza valori e valenze dei luoghi, luogo privilegiato della percezione del territorio. “Le strade sono componenti del paesaggio e allo stesso tempo il mezzo più usato per osservarlo e goderselo”(Gestione infrastrutture dell’Andalusia, 2007). Quando si percorre una strada viene naturale guardarsi attorno, voltare la testa da una parte e dall’altra e vedere cosa c’è attorno, qual è il paesaggio che attraversa e che si sta attraversando: lungo le strade si possono osservare, come scriveva Lawrence Durrell, in Balthazar, 1958 “le lente concrezioni del tempo sul luogo” (Vinci, 2006). Da sempre, nella letteratura, le descrizioni dei territori sono collocate dentro quelle del viaggio, dall’Odissea ai resoconti dei viaggiatori del Gran tour.

”Una strada non è una entità chilometrica: è un avvenimento plastico in seno alla natura. Geometria e natura sono state spesso il supporto di cose emozionanti (...). La strada può essere arricchita, coccolata da felici interventi: il suo tracciato, la sistemazione dei suoi bordi reclamano riflessioni e amore come tutte le opere dello spirito”. (Le Corbusier, 1939).

Tutte le infrastrutture di trasporto costituiscono un segno forte sul territorio, e nel paesaggio, e ne modificano profondamente le caratteristiche.

## 2. La strada e il paesaggio

La Convenzione Europea sul Paesaggio adottata il 19 luglio del 2000 dal Comitato dei Ministri del Consiglio d’Europa, ed entrata in vigore in Italia il 1° settembre 2006, nella sua qualità di trattato internazionale di natura vincolante per gli Stati che vi aderiscono, attua una vera e propria rivoluzione nel modo di concepire e amministrare il paesaggio, introducendo in Europa un nuovo modo di considerare e gestire la dimensione paesaggistica del territorio. Il *paesaggio*, così come è concepito dalla Convenzione, rappresenta un’occasione per promuovere, in ogni territorio e nel lungo periodo, benessere, identità e sviluppo. Tutto il territorio, globalmente inteso, va considerato come paesaggio, e il suo valore non è oggettivamente determinato assumendo come criterio di valutazione la presenza o meno di particolari caratteristiche naturali, estetiche, antropologiche o culturali, ma in riferimento alla percezione che di esso hanno le popolazioni residenti andando oltre l’eccezionalità del singolo elemento/componente e sottolineando l’importanza di curare le trasformazioni in ogni luogo. A differenza del territorio, il paesaggio ha valenza di esistere soltanto nella percezione del singolo individuo e nella relativa elaborazione culturale espressa dalla collettività. La C.E.P rivoluziona il concetto di paesaggio avvalorandone la sua natura antropica: l’azione umana è assunta infatti come riferimento culturale, ambientale, sociale e storico. Il sistema delle infrastrutture viarie quindi, in quanto elemento decisivo nella strutturazione del paesaggio, dovrà misurarsi con le priorità determinate da questo.

Tutte le strade infatti comportano delle modifiche sostanziali all’ambiente circostante, al territorio e al paesaggio: variabili strutturanti del progetto da cui scaturiscono limiti e potenzialità. Queste sono infatti caratterizzate essenzialmente da uno sviluppo lineare sovrapposto al territorio, che entra in contrasto con le forme organiche, irregolari e discontinue proprie dei processi naturali o con le forme regolari risultanti dalle trasformazioni antropiche. Il sistema stradale forma cioè un’organizzazione reticolare che si sovrappone agli altri sistemi già esistenti, che strutturano il paesaggio:

- le reti storico-culturali, matrici del paesaggio antropico;
- le reti ecologiche;

- le reti delle relazioni percettive e visive. (Morelli, 2005)

I requisiti tecnici sui quali si basa la costruzione di una strada sono stabiliti in base alla classificazione del Codice della Strada e riguardano principalmente la velocità di progetto/sicurezza della strada, la geometria del tracciato, l'uso dei materiali e sono legati alle esigenze funzionali di accessibilità, sicurezza, comodità. Tali aspetti spesso prevalgono, sia nella progettazione, che nella fase di costruzione di una strada, che in realtà si relaziona sempre al paesaggio, comportando la modifica più o meno accentuata in relazione al tipo di infrastruttura, alla scala dell'intervento al tipo e all'organizzazione del paesaggio stesso:

- delle componenti fisiche/morfologiche del sito;
- delle componenti ambientali interferendo con il suolo, l'acqua e il clima;
- degli aspetti estetici/ percettivi;
- delle linee di sviluppo urbano /territoriale.

determinando alterazioni:

- funzionali,
- di integrazione/conflittualità con gli elementi naturali e storici presenti;
- ecologico-ambientali
- di frammentazione.

La morfologia del territorio è il primo fattore oggettivo che determina l'ossatura tecnica del progetto stradale. Le problematiche da affrontare in ambiente montano e collinare riguardano l'attraversamento di vallate, i passaggi di quota, i lavori di scavo, il consolidamento dei versanti; in pianura le problematiche riguardano prevalentemente la frammentazione del territorio, e le modifiche al suolo dal punto di vista idrogeologico per l'impermeabilizzazione e alterazione della capacità di scolo dei terreni.

Le relazioni che la strada instaura con le componenti fisiche/morfologiche del paesaggio sono determinate prevalentemente dal disegno del tracciato, elemento progettuale fondamentale. L'andamento di questo segno sul territorio è influenzato da vincoli di tipo naturale, tecnico e antropico e rappresenta il modo con cui il progetto si rapporta e dialoga con il paesaggio che attraversa.

Una strada creata unicamente con l'obiettivo di connettere due punti con la minima distanza e la maggior velocità, è una linea retta che congiunge due punti, tralasciando tutto ciò che sta nel mezzo. "La linea geometrica è una entità invisibile. E' la traccia del punto in movimento, dunque un suo prodotto. Nasce dal movimento - e precisamente dalla distruzione del punto, dalla sua quiete estrema, in sé conclusa. Qui si compie il salto dallo statico al dinamico. Le forze esterne, che trasformano il punto in linea, possono essere molto diverse. La diversità delle linee dipende dal numero di queste forze e dalle loro combinazioni. [...] Se una forza esterna muove il punto in una qualsiasi direzione, abbiamo il primo tipo di linea, in cui la direzione presa rimane invariata e la linea ha l'inclinazione a correre dritta all'infinito. Questa è la retta [...] Se due forze agiscono simultaneamente sul punto, [...] ha origine una linea curva [...]. E' propriamente una retta, ma deviata dal suo cammino per la continua pressione laterale [...]." (Kandinsky, 1968).

Una strada retta quindi è il frutto di una sola forza generatrice, cioè un unico obiettivo quello della mobilità. Se invece nel progetto subentrano altre forze, ovvero altri obiettivi, la linea non sarà più una retta, ma un segno unitario, che di volta in volta si adatta o si contrappone ai paesaggi attraversati.

Il passaggio di una strada comporta inoltre degli impatti notevoli alle piante e agli animali innescando un forte processo di frammentazione degli habitat che conseguentemente porta alla perdita biologica e quindi al degrado complessivo dei sistemi ecologici presenti. I movimenti di terra: sbancamenti e rinterri, causano processi di erosione e di sedimentazione del suolo ed effetti sul sistema delle acque sia superficiale sia sotterraneo, e quindi sui relativi ecosistemi, intaccando il delicato equilibrio geologico e i flussi delle risorse naturali innescando una successione a catena di eventi che danneggiano la vegetazione presente, alterandone la composizione, cambiano il microclima, causano la mortalità diretta della fauna locale.

Le relazioni percettive che determinano le infrastrutture viarie nel paesaggio possono essere analizzate da due posizioni in funzione della localizzazione relativa dello spettatore: come utente della strada, o come

osservatore esterno ad essa. La valutazione della percezione del paesaggio sia da parte di chi utilizza la strada, sia da parte di chi la osserva è una delle questioni centrali del rapporto strada/paesaggio.

L'osservazione del paesaggio dalla strada consente di cogliere gli elementi dominanti naturali, storici e culturali che caratterizzano il paesaggio di un determinato territorio e contemporaneamente, le caratteristiche costruttive, la velocità di circolazione, l'intensità del traffico il tipo di tracciato ecc.. condizionano la percezione del contesto attraversato, sia per ciò che riguarda la successione di scenari che dipendono dalla relazione geometrica tra il terreno ed il tracciato, sia per l'acutezza visiva, che ubbidisce a fattori quali la larghezza o la velocità che la via consente. Una particolare attenzione al tema della percezione del paesaggio dalla strada quale strumento di conoscenza del territorio è presente nel Piano Urbanistico Territoriale della regione Umbria, che ha affidato agli Enti locali il compito di individuare i coni di visuale da preservare. La Provincia di Perugia nella ricerca *Attraversare il paesaggio: uno studio sulla percezione del paesaggio dalla strada* ha approfondito le modalità di percezione del paesaggio derivanti dalla relazione tra sistemi paesaggistici e il sistema infrastrutturale viario.

"Il movimento come esperienza irriducibile di conoscenza, interpretazione e costruzione dei nuovi paesaggi, nella dialettica sempre presente tra velocità fisica e mentale, tra grandi racconti e short stories, tra rapidità e lentezza." (Gasparrini, 2003).

La strada infatti è, tra i suoi molteplici ruoli, anche uno strumento di conoscenza/scoperta in quanto accompagna il visitatore all'interno del paesaggio: "la molteplicità dei punti di vista che provoca e soprattutto la possibilità di movimento lungo una linea sempre differente, determinano importanti possibilità di conoscenza e di analisi degli aspetti formali del territorio" (Ferrara, 1968).

Il senso del viaggio legato alle strade è sempre stato un'esperienza significativa e importante per la crescita e la formazione culturale degli individui: la strada difatti è nata da quando l'uomo ha cominciato a muoversi, per crescere e svilupparsi, organizzarsi. Già in epoca medievale le strade italiane erano percorse dai pellegrini che si recavano a Roma per motivi religiosi, strade che successivamente si moltiplicarono allungandosi fino a Brindisi e che nel corso del XV sec. si trasformarono in percorsi eruditi con tappe nelle città d'arte, e nel periodo romantico in percorsi volti alla scoperta delle bellezze naturali del paese.

Nei primi decenni del '900 si consolidano il turismo balneare e del tempo libero, che nel dopoguerra si trasformano in turismo di massa, determinando numerose e complesse influenze tra turismo, strade e paesaggio, che si esprimono soprattutto negli anni Ottanta con l'adozione degli itinerari *turistico-culturale*<sup>3</sup> finalizzati alla valorizzazione dei luoghi. "Come il belvedere è l'origine di un panorama, composizione prospettica ed interpretativa di elementi visibili in un dato luogo, la rete infrastrutturale costruisce l'interpretazione del paesaggio di un territorio: seleziona e interpreta le situazioni morfologiche, d'assetto e d'uso del suo intorno e propone, a chi la percorre, ipotesi di sintesi da scegliere in rapporto al proprio essere(...)" (Provincia di Perugia, 2004).

La visione del paesaggio dalla strada è invece legata alla forma del tracciato e alle caratteristiche del manufatto, sia per ciò che riguarda la successione di scenari che dipendono dalla relazione geometrica tra il terreno ed il tracciato, sia per l'acutezza visiva, che ubbidisce a fattori quali la larghezza o la velocità che la via consente. Una particolare attenzione al tema della percezione del *paesaggio dalla strada* quale strumento di conoscenza del territorio è presente nel Piano Urbanistico Territoriale della regione Umbria, che ha affidato agli Enti locali il compito di individuare i coni di visuale da preservare. La Provincia di Perugia nella

---

<sup>3</sup> La nozione di itinerario turistico-culturale fu utilizzato per la prima volta a livello amministrativo negli anni Ottanta, negli accordi stabiliti tra il Ministero dei Beni culturali e quello degli Interventi straordinari nel mezzogiorno. Per la realizzazione degli itinerari, così come per le strade, sono utilizzate risorse finanziarie pubbliche (locali, regionali, statali e comunitari). Sono strade tra loro legate da un tema culturale unificante che dà senso all'intero percorso ed hanno il fine di promuovere il turismo culturale e le economie Locali. Ogni tipo di intervento su questo tipo di percorsi è coerente con il carattere che si dell'itinerario. La strada è intesa come vero e proprio "racconto continuo", volto al recupero e alla valorizzazione del patrimonio architettonico rurale, attraverso l'installazione di segnaletica, o l'uso della vegetazione adeguata al contesto paesaggistico e al tema culturale unificante, e l'idonea progettazione della carreggiata, delle aree di sosta, dei luoghi, indirizzando la visibilità del paesaggio sugli elementi caratteristici di quel percorso in modo da *usare* il paesaggio, oggetto della percorrenza, come motivo conduttore del percorso.

ricerca *Attraversare il paesaggio: uno studio sulla percezione del paesaggio dalla strada* ha approfondito le modalità di percezione del paesaggio derivanti dalla relazione tra sistemi paesaggistici e il sistema infrastrutturale viario.

L'osservazione dal paesaggio verso la strada, consente invece di percepire il grado d'integrazione di questa nel territorio. L'impatto percettivo determinato è relativo sia agli elementi statici: manufatti e sistemi costruttivi, che agli elementi dinamici cioè ai veicoli che attirano l'attenzione dell'osservatore a causa del movimento e del rumore e dell'eventuale illuminazione artificiale notturna.

Mentre negli anni del *boom* economico, della "grande trasformazione" (Turri, 1979), nel periodo italiano successivo alla seconda guerra mondiale, la progettazione stradale si è basata prevalentemente su riferimenti tecnico-economici e su una visione mono-obiettivo di riduzione delle distanze; su modelli cioè in cui hanno prevalso criteri di ingegnerizzazione dei manufatti e di efficienza del sistema viabilistico, oggi l'approccio culturale e operativo è cambiato.

Anche nell'ambito del dibattito culturale italiano sono molte le ricerche, e le realizzazioni recenti che testimoniano un cambiamento di rotta che vede nella progettazione stradale una occasione per creare *nuovi paesaggi* e non solo causa di distruzione e frammentazione. (Ponticelli *et al.* 2003) Il concetto di strada intesa non solo come nastro trasportatore di flussi di mobilità, ma spazio dell'attraversamento è stato esplorato in numerosi interventi di riqualificazione attuati proprio a partire dalla ridefinizione del rapporto infrastruttura/paesaggio: l'autostrada Pedemontana Lombarda e le sue opere di mitigazione, il passante verde di Mestre, i tre archi per Reggio Emilia e il Progetto in R.E.T.E., l'autostrada N2 Chiasso-San Gottardo, l'autostrada del Brennero e il progetto A22 Eco boulevard. Testimoniano questa inversione di tendenza anche alcuni studi teorici come: In. fra. *Forme insediative e infrastrutture: procedure, criteri, metodi per il progetto*, realizzata nel biennio 1999-2001 da dodici unità di ricerca appartenenti a facoltà di Architettura di diverse città d'Italia, con il coordinamento dall'unità del Politecnico di Torino guidata da Aimaro Isola, Infrascapè *Infrastrutture e paesaggio*. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione (Clementi, 2003), La progettazione integrata di infrastrutture stradali (Menichini, 2007), *Il progetto di strade nel territorio* (Provincia di Bergamo, 2004), *Linee guida dell'Ambiente e paesaggio nei settori infrastrutturali*. (Catap e Ispra, 2012).

### **3. Base teorica ed obiettivi**

Partendo dal presupposto che la strada non è un'opera specialistica indipendente, ma elemento di costruzione del paesaggio, ne consegue che qualsiasi intervento su di essa deve essere visto come elemento di sviluppo coerente con una visione più ampia di trasformazione del territorio e del paesaggio. Ciò esige una progettazione contestualizzata, non guidata esclusivamente da scelte tecniche, funzionali o normative, ma anche dalle relazioni con il contesto, il territorio ed il paesaggio, alle quali la strada ineluttabilmente appartiene. Il progetto dovrà tener conto della linearità e contemporaneamente della trasversalità della strada, intesa come oggetto tridimensionale legato ai paesaggi attraversati e non come nastro di asfalto bidimensionale "concependo l'infrastruttura stradale come parte integrante di uno specifico ambito paesaggistico che evolve e assume nuovi significati, funzioni, identità per effetto dell'intervento sulla strada stessa." (Poli, 2006).

A questo fine è necessario recuperare e focalizzare il rapporto tra strada e luogo attraversato come elemento prioritario nella definizione progettuale, perseguendo una visione complessiva in grado di armonizzare gli aspetti tecnici con quelli dello sviluppo sostenibile; il progetto di strada diventa così processo creativo in grado di rinnovare lo spazio, le funzioni e costruire nuovi paesaggi. Tale orientamento alla progettazione integrata, non è prerogativa esclusiva delle grandi opere, ma trova valida applicazione in ogni tipo d'intervento stradale, indipendentemente dall'importanza dell'opera, dalle limitazioni progettuali o dall'estensione del tracciato. Ogni progetto dovrà essere guidato da un'efficace sintesi di analisi e valutazioni multidisciplinari capaci di coniugare in un insieme organico i valori caratterizzanti del paesaggio naturale e storico-culturale, con le diverse necessità tecniche e funzionali dell'opera, in un rinnovato equilibrio

territorio e infrastruttura. Un sistema complesso di relazioni, in cui la stessa opera diventa capace di assorbire gli input del territorio, di leggere gli elementi di struttura del paesaggio, di interpretarne il ritmo e di trasformarli in nuove configurazioni spaziali.

Lo sviluppo progettuale parte quindi dal riconoscimento del *contesto* e della *struttura* del paesaggio, identifica le soluzioni tecniche, le integra ad interventi di recupero e riqualificazione del territorio fino a verificarne la coerenza con una nuova rilettura di contesto e struttura del paesaggio a seguito della trasformazione (Menichini *et al.*, 2006). L'approfondimento relativo all'analisi dei valori del contesto muove dalla convinzione che qualsiasi intervento nel territorio debba partire dalla conoscenza dei caratteri di specificità dello stesso, soprattutto nel caso delle opere stradali che in virtù della loro natura di opere non puntuali, investono in modo pervasivo i contesti di intervento, attraversando spesso con indifferenza ambiti diversi provocandone l'omologazione paesaggistica.

L'obiettivo perseguito nella fase applicativa è stato l'elaborazione di una guida alle azioni da intraprendere, un abaco ragionato delle soluzioni progettuali compatibili con il contesto territoriale e paesaggistico, per migliorare l'accessibilità e la fruizione pubblica di aree ad elevato valore paesaggistico/ambientale. Un metodo eventualmente utilizzabile come modello anche in tratti ulteriori della strada oggetto di studio o in altri percorsi stradali analoghi senza avere la pretesa di voler indicare cosa fare, ma piuttosto il come farlo. Il primo passo è stato quello del riconoscimento del paesaggio, attraverso l'individuazione degli elementi di struttura, delle criticità e la definizione degli obiettivi; la successiva proposta progettuale è riferita ad uno specifico itinerario è relativa a *tipi* di condizioni, fisiche e funzionali della strada e del suo intorno, che possono essere considerati ricorrenti. La strada sottoposta ad analisi, è stata suddivisa in diversi tratti *omogenei*, sono stati quindi definiti i *percorsi tipo* e le *azioni da intraprendere* collegabili ad un certo numero di tratti *omogenei*, in modo tale che ogni tratto ha potuto trovare riferimento in un percorso o intervento tipo. Questa definizione dei *tipi* pur prendendo spunto da situazioni reali, non vuole essere indicazione direttamente pertinente per una specifica situazione, ma utilizzabile per condizioni con caratteristiche simili, individuate attraverso processi di analogia. L'intento è stato quello di sviluppare una metodologia progettuale in grado di legare la riqualificazione della percorrenza della strada alla fruizione narrazione del paesaggio. I temi affrontati sono esplicitati in forma schematica e raccolti in schede progetto.

#### **4. Il caso di studio: la strada statale 177 Silana di Rossano**

L'applicazione del metodo proposto è stata effettuata su un tratto stradale interno al sistema dei percorsi della provincia di Cosenza, tra i quali è stata individuata una strada di collegamento secondaria dal punto di vista delle gerarchie viabilistiche, ma rilevante dal punto di vista paesaggistico/ambientale, e che potesse essere esemplare di una realtà, diffusa nella regione, della potenzialità offerta dalla rete infrastrutturale stradale alla valorizzazione del territorio e del paesaggio. I presupposti per la scelta del tratto da sottoporre ad analisi muovono dalla *Visione Strategica* del QTRP<sup>4</sup> che nel definire una immagine di futuro del territorio calabrese, individua diverse componenti territoriali specifiche: la montagna, la costa, i fiumi e le fiumare, i centri urbani, lo spazio rurale le aree agricole di pregio e la campagna di prossimità, i beni culturali, il sistema produttivo, le infrastrutture, le reti e l'accessibilità, che rappresentano le *risorse* su cui la Regione deve far leva per la costruzione di un nuovo modello di sviluppo basato sulla valorizzazione del patrimonio storico-culturale, naturalistico-ambientale ed insediativo del territorio regionale. A partire da queste Risorse del territorio i *Programmi strategici* mettono a sistema una serie di azioni volte alla valorizzazione del Territorio regionale nel suo complesso, indirizzando la Pianificazione provinciale/comunale e la Pianificazione e Programmazione regionale futura; e sono articolati in:

- azioni strategiche
- interventi.

---

<sup>4</sup> *Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria* Adottato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 300 del 22 Aprile 2013.

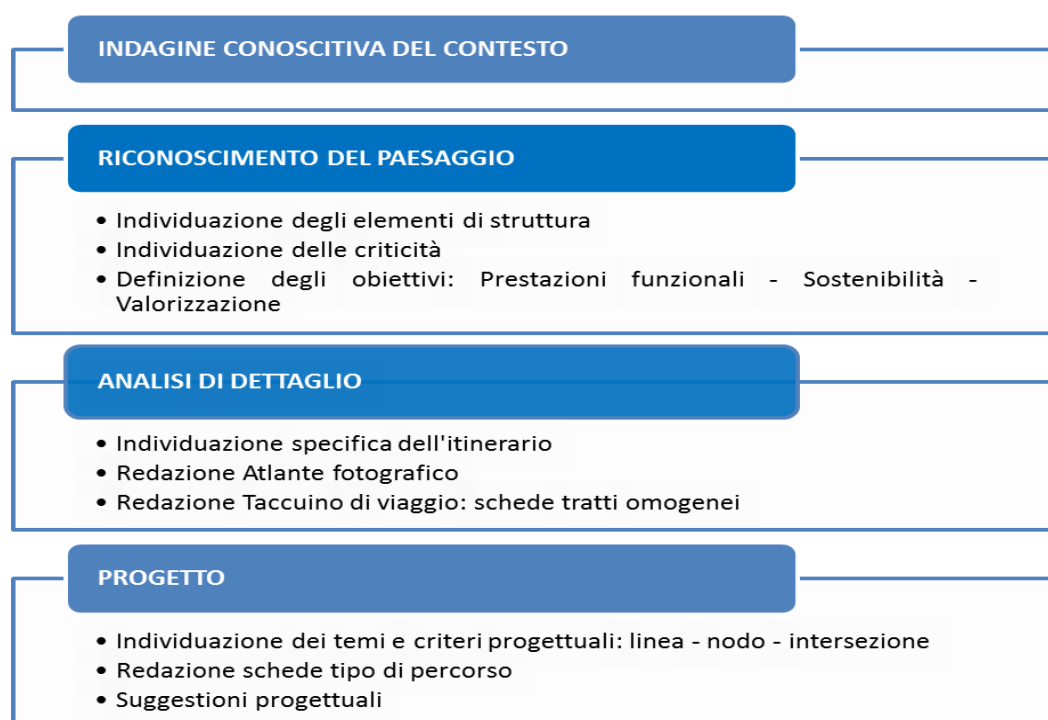
Tra i Programmi strategici individuati dal QTRP, la Rete Fruitiva-Percettiva in particolare, intercetta tra le varie tematiche anche quella dell'individuazione e messa in valore dei *percorsi-strade a valenza percettiva e panoramica* e *percorsi e itinerari per la fruizione del territorio regionale dei contesti locali*, utili per attuare una politica di “rigenerazione e riqualificazione dei luoghi della percezione” promuovendo anche l'individuazione di sistemi di *mobilità lenta* per la fruizione della rete delle aree protette della Calabria.

A seguito di numerose valutazioni è stata scelta l'itinerario della strada statale 177 nel tratto che va da Camigliatello Silano del comune di Spezzano della Sila a Cava di Melis frazione del comune di Longobucco, che dopo aver costeggiato il Lago Cecita attraversa per un tratto il Parco Nazionale della Sila.

Le operazioni di interpretazione dei paesaggi della strada lungo il tratto preso in esame sono state svolte sia conducendo una serie di sopralluoghi sulle aree di studio, sia attraverso la lettura del quadro conoscitivo relativo agli studi tematici ed alle elaborazioni redatte per il QTRP regione Calabria assunto come base conoscitiva di partenza.

La strada statale 177 Silana di Rossano, ora in parte strada provinciale 250 Rossano-Cropalati, è una strada statale e provinciale italiana che collega la Sila Grande con la costa ionica presso Rossano. Venne istituita nel 1953 e ha origine a Camigliatello Silano dall'incrocio tra l'ormai chiuso svincolo della strada statale 107 Silana Crotonese e la ex strada statale 648 del Valico di Monte Scuro. Il tracciato si stende in direzione nord-est, raggiungendo brevemente il lago Cecita, il Parco Nazionale della Sila, giungendo dapprima al bivio con la ex strada statale 282 delle Fossiate per Savelli e poi a quello con la ex strada statale 660 di Acri per l'omonimo paese, proseguendo in direzione est fino a Longobucco, scendendo alla volta di Cropalati e deviando verso nord-ovest, toccando Paludi e Rossano, innestandosi infine sulla ex strada statale 106 Jonica nei pressi della stazione di Rossano. Percorrere la SS 177 significa intraprendere un viaggio nei paesaggi tipici del territorio silano: l'ambito periurbano di margine di matrice recente, la prima campagna, il paesaggio agrario, il lago, l'alta montagna caratterizzati da alti valori percettivi, ma anche da episodi di abbandono. La strada, che il PTCP colloca tra gli assi trasversali della rete di terzo livello, proponendo una sezione ad unica carreggiata a due corsie, costituisce quindi un importante collegamento tra la Sila ed il mare, di notevole rilevanza turistica che nel suo percorso svolge nel territorio anche funzioni diverse: accesso ad aree di interesse turistico/ ambientale, attraversamento aree urbane/agricole e villaggi rurali, Itinerario storico/ambientale del territorio silano determinando una progressiva commistione di usi e funzioni;

*Figura 1 – Metodologia* Fonte: nostra elaborazione



## 5. Indagine conoscitiva del contesto

Nel suo tratto iniziale, la strada attraversa territori caratterizzati da usi agricoli, con presenza a margine di vaste aree coltivate prevalentemente dalla coltura tipica della patata silana IGP. Gli incroci con altre direttrici di collegamento sono sporadici. La strada, poi, affianca, per un lungo tratto il lago Cecita, ne segue gli anfratti percorrendone la sponda sud-orientale e lo scavalca in più punti creando un percorso ricco di visuali di alto valore ambientale. Il progressivo avvicinamento della strada al territorio di alta montagna è contraddistinto da quinte boscate che ne marginano il tracciato, entra nel Parco Nazionale della Sila, si dirige verso la foresta della Fossiatà che come una quinta scura chiude l'orizzonte contrapponendosi alle ampie visuali sul Lago.

La prima parte dell'analisi è stata rivolta all'individuazione dei valori del contesto, che “definisce una parte del territorio all'interno della quale le relazioni tra le componenti infrastrutturali–insediative morfologico–ambientali, storico–testimoniali si presentano significative, riconoscibili e differenti da quelle presenti in altre parti del territorio.” (Menichini *et al.*, 2006)

Il tratto di strada preso in considerazione rientra in quello che il QTRP nell'*Atlante degli APTR* definisce *APTR12 Sila e Presila Cosentina* che ingloba i comuni di Acri, Arigliano, Bocchigliero Campana, Celico, Longobucco, Pedace, Pietrafitta, San Giovanni in Fiore, Serra Pedace, Spezzano della Sila, Spezzano Piccolo. Nell'Atlante, dall'identificazione dei caratteri identitari salienti per ogni *Atptr*, vengono definite le invarianti di paesaggio e gli elementi progettuali di valorizzazione, tutela e salvaguardia previste nei contesti analizzati, con la relativa indicazione normativa.

Figura 2 – Reti di trasporto stato attuale - inquadramento area di studio

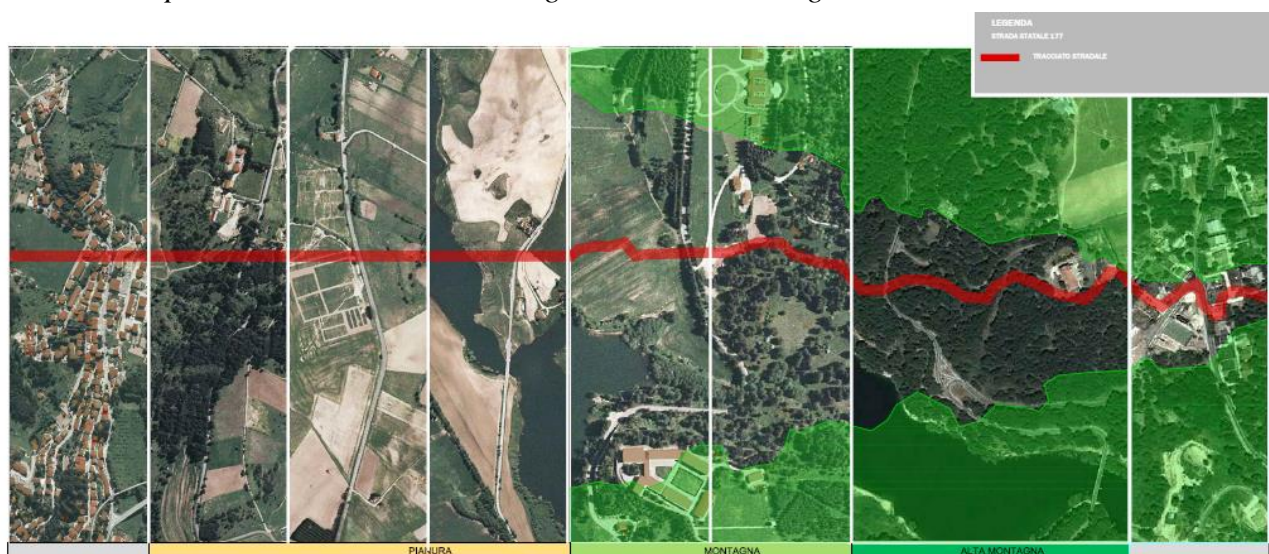


Fonte: Regione Calabria - Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico



Ambito territoriale dominato dal massiccio della Sila: elemento che struttura maggiormente l'assetto eco-morfologico della regione, il paesaggio calabrese più famoso e naturalisticamente meglio caratterizzato. Montagna degli altopiani sconfinati, delle pinete interminabili e dei grandi laghi, territorio delle mandrie bovine un tempo transumanti e dei lupi selvaggi, massiccio di origine antica, dal paesaggio montano boschivo, pacato e solenne, elevato in media tra i 1200 e 1400 metri e culminante nel monte Botte Donato di 1929 metri. Costituito da un nucleo fondamentale di rocce cristalline e metamorfiche, che dà origine al paesaggio granitico centrale, attorno al quale si stendono margini collinari calcarei e sedimentari e dirupate propaggini esterne. Il suolo, originato dalla disgregazione di graniti, dioriti, micascisti, e porfidi, pone la premessa per un ambiente naturale diverso dall'usuale appenninico: il clima montano oceanico, contrastante

*Figura 3 – Interpretazione del contesto - ideogramma tratto Camigliatello-Cava di Melis*



*Fonte:* nostra elaborazione su foto aeree ASMENET Calabria- Compagnia Generale RipreseAeree S.p.a. di Parma

con quello caldo e subtropicale della vicina costa. La parte centrale del massiccio è caratterizzata da foreste di conifere che si susseguono a perdita d'occhio, intervallate da grandi praterie che illuminano il fondo delle conche fluviali: larghe conche lacustri del quaternario racchiuse tra rilievi selvosi oggi sedi di laghi artificiali: Cecita, Arvo, Ampollino, elementi caratteristici dell'altipiano, attrazione turistica e importanti riserve di energia elettrica e di acqua per usi irrigui e potabili. A nord si eleva la dorsale del monte Altare e del Monte Sordillo, che separa le valli del Trionto e del Mucone, fino a dominare la conca della Fossiata. Nel cuore del Parco è posto il grande Piano di Macchialonga, contornato dalle cime dei monti Pettinascuro, Serra Ripollata, cozzo del Principe. A sud tra le valli del Neto e del Garga si eleva il monte Volpeintesta sul lago di Ariamacina al centro il monte Botte Donato la vetta più alta. Il paesaggio ambientale predominante è costituito da pinete e faggete, in particolare il pino laricio simbolo della Sila e l'abete bianco meno diffuso; altre essenze sono il pioppo tremolo, l'ontano napoletano, l'acero di monte, il cerro. Tra le specie arbustive spiccano il cocumillo, il biancospino, il pero ed il melo selvatico. Per quanto riguarda la fauna il lupo annovera qui la popolazione più numerosa dell'intero paese, il capriolo il daino ed il cervo sono stati reintrodotti; diffuso è il cinghiale, lo scoiattolo ed il ghio, rari sono lontra, tasso, gatto selvatico, istrice e martora. Aree naturalistiche di pregio che caratterizzano l'APTR sono:

- il Parco Nazionale della Sila caratterizzato dalla presenza di boschi fitti (foresta della Fossiata)
- otto aree SIC
- un area SIN (monte Basilicò)
- un area ZPS (Zona di Protezione Speciale)

Lungo le vallate che si aprono sulle dorsali del parco è praticata la pastorizia con forme di transumanza ed alpeggio ancora esistenti. La coltura prevalente è quella della tipica della patata silana IGP. Nelle aree interne al Parco, esistono percorsi, antichi tracciati stradali o piste carrabili, che attraversano zone di notevole valenza paesaggistica. Tali percorsi, utilizzando tecniche esecutive di mitigazione dell'impatto ambientale e con l'uso di materiali ecocompatibili, meritano di essere recuperati e valorizzati, allo scopo di garantire idonei livelli d'accessibilità ed evitare l'isolamento di vaste aree. I progetti di sviluppo del Parco della Sila e dei territori all'interno di esso puntano sul turismo "lento"; sul potenziamento della sentieristica; sulla realizzazione di ippovie, sulla dislocazione nel suo territorio di infrastrutture differenziate (aree attrezzate, musei con tematismi diversi, centri visite) per favorire anche il turismo di bambini, anziani e diversamente abili, facendo "sistema", cioè favorendo l'attivazione di sinergie virtuose fra enti, a tutti i livelli.

## **6. Riconoscimento del paesaggio**

"Il paesaggio, che designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"(C.E.P., 2000), è stato studiato e restituito attraverso l'utilizzo sia di foto aeree, che di foto zenitali, che permettono una quota di lettura più idonea alla sua interpretazione, e consentono il riconoscimento di differenze e analogie, evidenziando le sequenze paesistiche ricorrenti e le immagini dominanti.

Il territorio oggetto di studio presenta una matrice paesaggistica di tipo agricolo, in gran parte dominata dalla coltivazione della patata. All'interno di questo paesaggio in cui è presente una rete di percorsi di interesse paesaggistico, che si prestano ad un utilizzo pedonale o ciclabile, i corsi d'acqua, con il loro corredo vegetale continuo, costituiscono segni leggibili sul territorio, che con l'alternanza della vegetazione ripariale che li caratterizza, determinano aperture e chiusure visive.

Le analisi svolte durante la ricognizione sul campo hanno definito con chiarezza la ricchezza dei valori del paesaggio e individuato l'insieme delle risorse territoriali, paesistiche e ambientali con cui la strada entra in relazione, in modo da definire una sorta di quadro delle domande poste dal territorio al progetto stradale. È stata così l'interpretazione dei caratteri paesaggistici ad indicare caso per caso la scala di riferimento degli interventi applicabili.

L'interpretazione del paesaggio è stata articolata in: elementi di struttura, criticità e obiettivi di sfondo.

"Gli elementi di struttura rappresentano configurazioni morfologiche, ambientali e insediative che concorrono all'individuazione delle sequenze paesistiche ricorrenti e delle immagini dominanti necessarie al riconoscimento del paesaggio." (Menichini *et al.*, 2006)

Le criticità rappresentano ed evidenziano i diversi problemi che si instaurano tra la strada e le componenti del paesaggio. In questo paesaggio le criticità possono essere ricondotte ad:

- assenza di adeguata connessione delle aree turistiche ai beni naturalistici e ambientali sparsi;
- commistione fra traffici ordinario, agricolo, turistico;
- attraversamento delle aree naturali e zone protette;

Gli obiettivi costituiscono il riferimento per l'individuazione di criteri progettuali coerenti con il paesaggio e consentono il passaggio da un progetto di strada legato agli elementi tecnici ad un programma complesso dell'infrastruttura e sono riconducibili a tre grandi famiglie tematiche:

- prestazioni funzionali
- sostenibilità
- valorizzazione

## **7. Analisi di dettaglio**

La prima parte di analisi di dettaglio necessaria a verificare la condizione attuale della strada si è sviluppata attraverso una approfondita attività di ricognizione e interpretazione, basata su numerose sessioni



di indagine di campo ed una raccolta dettagliata di informazioni in varia forma. Questa fase si è stata così strutturata:

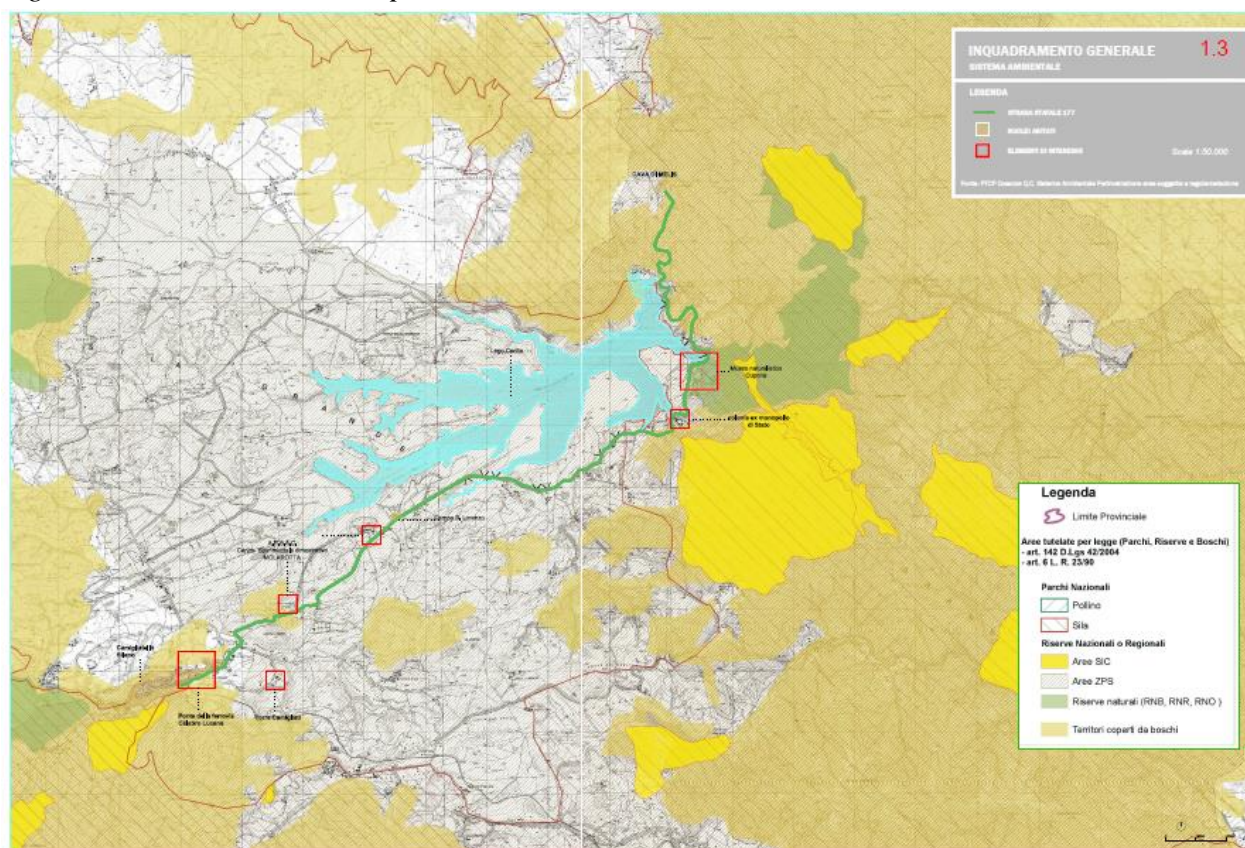
1. Prima individuazione del percorso su carta IGM 1:50.000 per inquadrare la strada nell'ambito del sistema ambientale definito da PTCP della Provincia di Cosenza dal quale si rileva che il tratto preso in considerazione ricade quasi interamente in area ZPS (Zone di Protezione Speciale) e nel tratto dal Cupone a Cava di Melis all'interno del Parco Nazionale della Sila riserva naturale e zona coperta da boschi.

2. Successiva caratterizzazione del percorso su foto aerea scala 1:10.000 con suddivisione dello stesso in tratti omogenei sulla base di processi di astrazione applicati ad alcune situazioni reali ritenute particolarmente evocative e su una ricognizione estesa a tutto il tracciato interessato. E' stato considerato, cioè, un tratto omogeneo una parte del percorso in cui rimangono costanti alcune caratteristiche rappresentative. La strada sottoposta ad analisi è stata suddivisa nei seguenti i tratti omogenei:

- Strada periurbana in area rurale/turistica;
- Strada extraurbana in contesto agricolo/naturale;
- Strada extraurbana in contesto agricolo/naturale di interesse paesaggistico/ ambientale;
- Strada extraurbana in contesto naturale ZPS interno al Parco Nazionale della Sila;

Su questa carta sono stati inoltre riportati gli elementi di interesse turistico/culturali, e agricoli/naturali individuati:

*Figura 4 – Individuazione del percorso su carta IGM 1:50.000*



Fonte: nostra elaborazione su base cartografica PTCP Cosenza- QC Sistema Ambientale

- Il Casino di Torre Camigliati, una maestosa costruzione a tre piani, monumento di interesse nazionale del XVIII secolo, che rappresenta un tipico esempio delle residenze baronali calabresi e silane in particolare. Immersa in un parco naturale di 60 ettari, è stata abitata dai Baroni Barracco fino all'inizio del secolo scorso. Oggi dopo un attento restauro è diventata centro culturale per lo sviluppo e la promozione del territorio: sede

del Parco Old Calabria, che ospita una mostra fotografica sui luoghi del Grand Tour<sup>5</sup> di Calabria, ispirata ai diari di viaggi che Norman Douglas, raffinato ed eccentrico narratore inglese, descrisse nel suo libro “Old Calabria” nel 1915 al ritorno dai suoi numerosi viaggi nella regione e che rappresenta anche un’aggiornata e utile “enciclopedia” sulla realtà calabrese. Al casino sono annessi dei casolari ed una immensa vaccheria sede del *Museo Narrante dell’Emigrazione*: La nave della Sila, progetto della Fondazione Napoli Novantanove, inaugurato nel 2005.

- Il Lago Cecita, unico al mondo per il suo orizzonte non circondato da montagne è il più grande lago artificiale della Sila che, nonostante sia stato creato nel 1951 per la produzione di energia elettrica, appare integrarsi così bene nel paesaggio silano, da sembrare originario e connaturato alla Sila stessa tale da costituirne una forte attrattiva turistica, che pur non facente parte del Parco Nazionale della Sila, in alcuni tratti del versante destro ne lambisce i confini. Le sue acque sono utilizzate anche dagli agricoltori per l'irrigazione dei numerosi campi adibiti alla coltivazione della tipica "Patata Silana" che ha ricevuto la certificazione Igp dalla Commissione Europea nel febbraio 2010. Il lago inoltre, interdetto alla navigazione ed alla balneazione è meta, oltre che di turisti, anche di appassionati della pesca nei periodi in cui è aperta e in cui vengono organizzate col patrocinio della FIPSAS gare di pesca sportiva anche a livello nazionale. Numerosa è la presenza degli uccelli sia stazionari che migratori, in quanto il lago richiama durante i mesi invernali, inducendo talvolta alla nidificazione primaverile diverse specie di migratori acquatici tra cui palmipedi e trampolieri, come anatidi e ardeidi (aironi), l'anatra selvatica e la lontra. Il lago inoltre custodisce un incommensurabile patrimonio archeologico venuto alla luce pochi anni fa a seguito di un attività di scavo iniziata nel 2004 (Canino, 2013) diretta dal crotonese Domenico Marino, archeologo direttore della Soprintendenza archeologica della Calabria durante i quali furono scoperti importantissimi reperti in tutta la valle del Mucone.

Antichissime testimonianze, sulle rive del lago, risalgono all'uomo di Neandertal. Sono inoltre note le notizie relative alla presenza in quest'area di un ampio insediamento preistorico e protostorico, frequentato tra il Neolitico finale e l'Eneolitico iniziale. L'area archeologica, tra 1130 e 1140 metri sul livello del mare, è situata lungo una delle principali vie di transito tra lo Ionio e il Tirreno. I reperti fino ad ora rinvenuti consistono in vasi d'impasto, strumenti in pietra, selce ed ossidiana, e buche di palo. Tra la fine del neolitico e l'inizio dell'età del rame (3800-3300 a.C.), tutta la Sila venne occupata da insediamenti di agricoltori e pescatori che sfruttavano le antiche conche lacustri (Arvo e Cecita) per un caratteristico metodo di pesca con la rete. Ulteriori testimonianze risalgono all'antica età del bronzo (Ampollino e Cecita). Il più importante insediamento di età greca, in Sila, è costituito dal santuario scoperto a nel lago Cecita (VI-III secolo a.C.); altri scavi hanno messo in luce un insediamento di età romana dedicato all'estrazione e lavorazione della pece, attivo tra il III secolo a.C. ed il III secolo d.C.

-Il centro Sperimentale Dimostrativo ARSAC in località Molarotta, Azienda Regionale per lo Sviluppo dell'Agricoltura Calabrese, che effettua attività di Ricerca, Sperimentazione e Dimostrazione nel settore delle produzioni vegetali, zootecniche ed acquicoltura, sede inoltre di eventi legati alla natura, al cibo, alla cultura, alla musica, al viaggio e allo sport (concorsi ippici).

-Il Museo Naturalistico del Cupone: posto in un ampio scenario naturale, nato dall'adattamento degli spazi intorno ad una segheria demaniale e dei plessi accessori. Oggi completamente ristrutturato, è un centro di educazione ambientale con sentieri naturalistici, osservatori faunistici, museo, giardino geologico ed un orto botanico accessibile ai non vedenti con pannelli e file audio mp3 esplicativi delle varie essenze. Dal Cupone è possibile visitare La Riserva Biogenetica “Golia – Corvo - Cupone che occupa un'area di 350 ettari

---

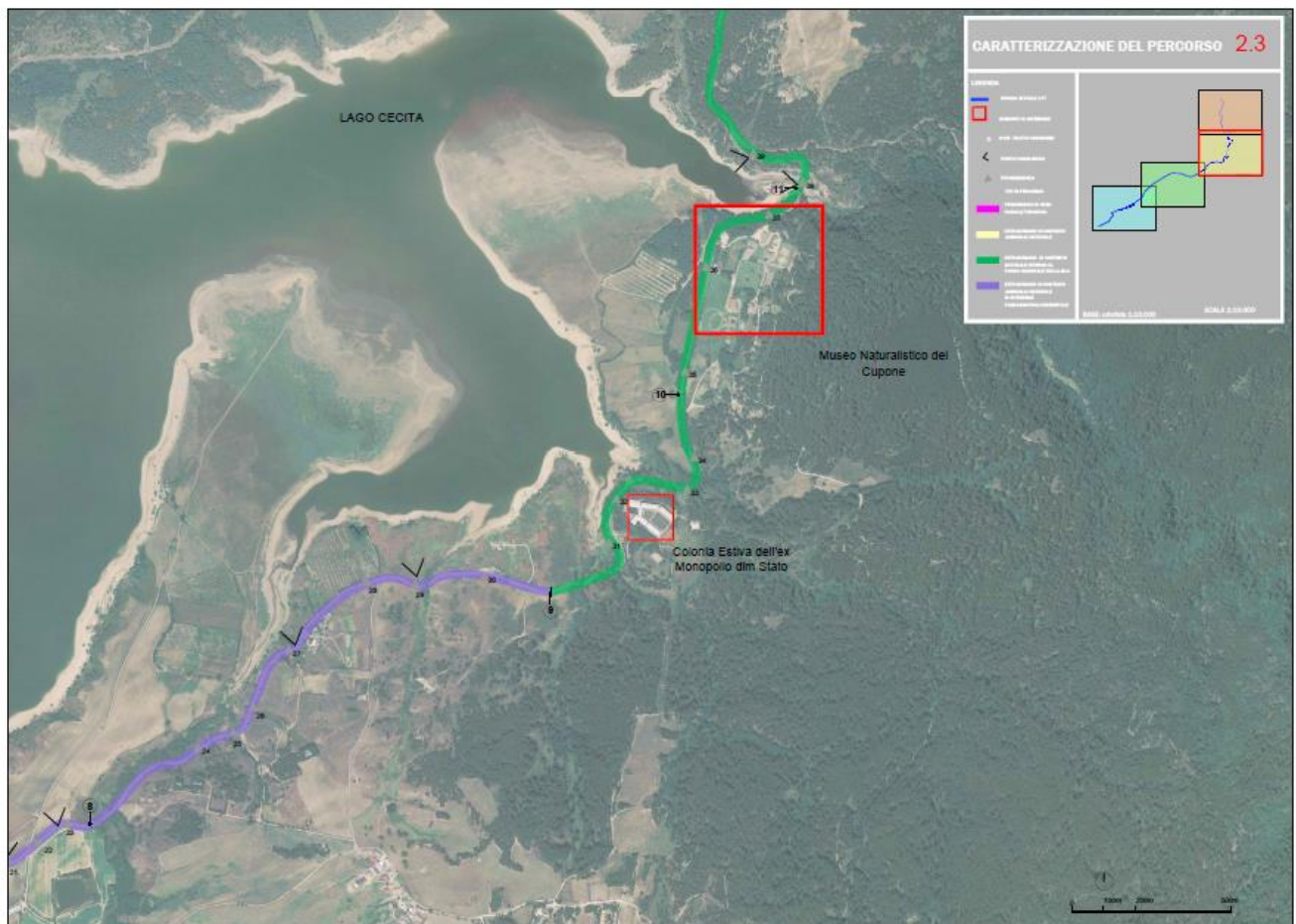
<sup>5</sup> Gran Tour, termine di gran moda fino all'Ottocento e utilizzato la prima volta da Richard Lessels con il suo *Voyage in Italy* pubblicato nel 1670, costituiva il momento conclusivo dell'educazione umanistica del giovane inglese viaggio di istruzione e di formazione, ma anche di divertimento e di svago, e perché no di avventura, che le élites europee, e americane poi, intraprendono attraverso l'Europa. La meta classica del Gran Tour era Roma e l'Italia delle *cento città*, un vero e proprio museo all'aperto costituito da innumerevoli opere d'arte a cui facevano da sfondo paesaggi sempre diversi. Il Gran Tour così concepito trova il suo momento massimo nel corso del XVIII secolo.

di boschi di pino laricio e faggio (tra i 1.300 m e i 1.600 metri di quota) e la Fossiatà, una delle più estese e antiche foreste dell'altopiano silano tappa di numerosi percorsi escursionistici.

-La sede ormai in disuso della Colonia estiva dell'ex Monopolio di Stato, inserita all'interno del Parco Nazionale della Sila e attrezzata con circa 800 posti letto, oggi non più utilizzata per gli scopi per i quali era stata realizzata è in completo abbandono pur avendo tutte le potenzialità per divenire, struttura di accoglienza turistica di qualità.

-I villaggi Rurali di Zagaria, Vaccarizzo e Campo san Lorenzo, e il ricco patrimonio di strutture rurali che raccontano e testimoniano l'insediamento delle culture contadine di cui è disseminato il territorio: fattorie, agriturismi, ed aziende produttrici della patata silana.

*Figura 5 – Caratterizzazione del percorso su foto aerea scala 1:10.000 con suddivisione in tratti omogenei – tratto n.3*



Fonte: nostra elaborazione su ortofoto 1:10.000



Tabella 1 – Quadro di sintesi :riconoscimento del paesaggio, individuazione elementi di struttura, delle criticità, definizione degli obiettivi.

RICONOSCIMENTO DEL PAESAGGIO	INDIVIDUAZIONE DEGLI ELEMENTI DI STRUTTURA	INDIVIDUAZIONE DELLE CRITICITA'	DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI
<p>Il paesaggio della <i>montagna</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-elevata naturalità,</li> <li>-bassa pressione antropica.</li> <li>-sistema naturale, definito da sistemi ambientali con elevato valore ecologico e paesaggistico, con migliaia di ettari di boschi, pascoli di alta quota, corsi d'acqua ed emergenze geologiche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Insediamenti diffusi</li> <li>-Piccoli agglomerati.</li> <li>- Aree agricole</li> <li>- Nuclei agricoli</li> <li>- Aree turistiche</li> <li>- Boschi</li> <li>- Sistema idrografico principale naturale e artificiale (fiumi, fossi, canali e ambienti umidi)</li> <li>-Elementi significativi del paesaggio rurale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assenza di adeguata connessione delle aree turistiche ai beni naturalistici e ambientali sparsi.</li> <li>- Commistione fra traffici ordinario, agricolo, turistico</li> <li>-Attraversamento delle aree naturali e zone protette</li> </ul>	<p><u>PRESTAZIONI FUNZIONALI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-qualificazione della rete viaria principale di collegamento</li> <li>-Segnalazione e agevolazione dell'accesso alle aree di interesse storico/culturale e naturalistico/ambientale presenti lungo la strada</li> <li>- agevolazione dell'accesso alle zone produttive ed alle strutture ricettive presenti lungo la strada (osterie, locande e casali)</li> </ul> <p><u>SOSTENIBILITA'</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-salvaguardia e potenziamento ecologico delle zone umide (Lago)</li> <li>- salvaguardia e potenziamento dei fattori caratteristici delle aree agricole</li> </ul> <p><u>VALORIZZAZIONE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-riconoscibilità e segnalazione del territorio</li> <li>-potenziamento e qualificazione della rete viaria secondaria di accesso ai beni storici e culturali sparsi, ai Parchi e riserve naturali siti archeologici ed emergenze.</li> </ul>

Fonte: nostra elaborazione

Figura 6 – Atlante fotografico

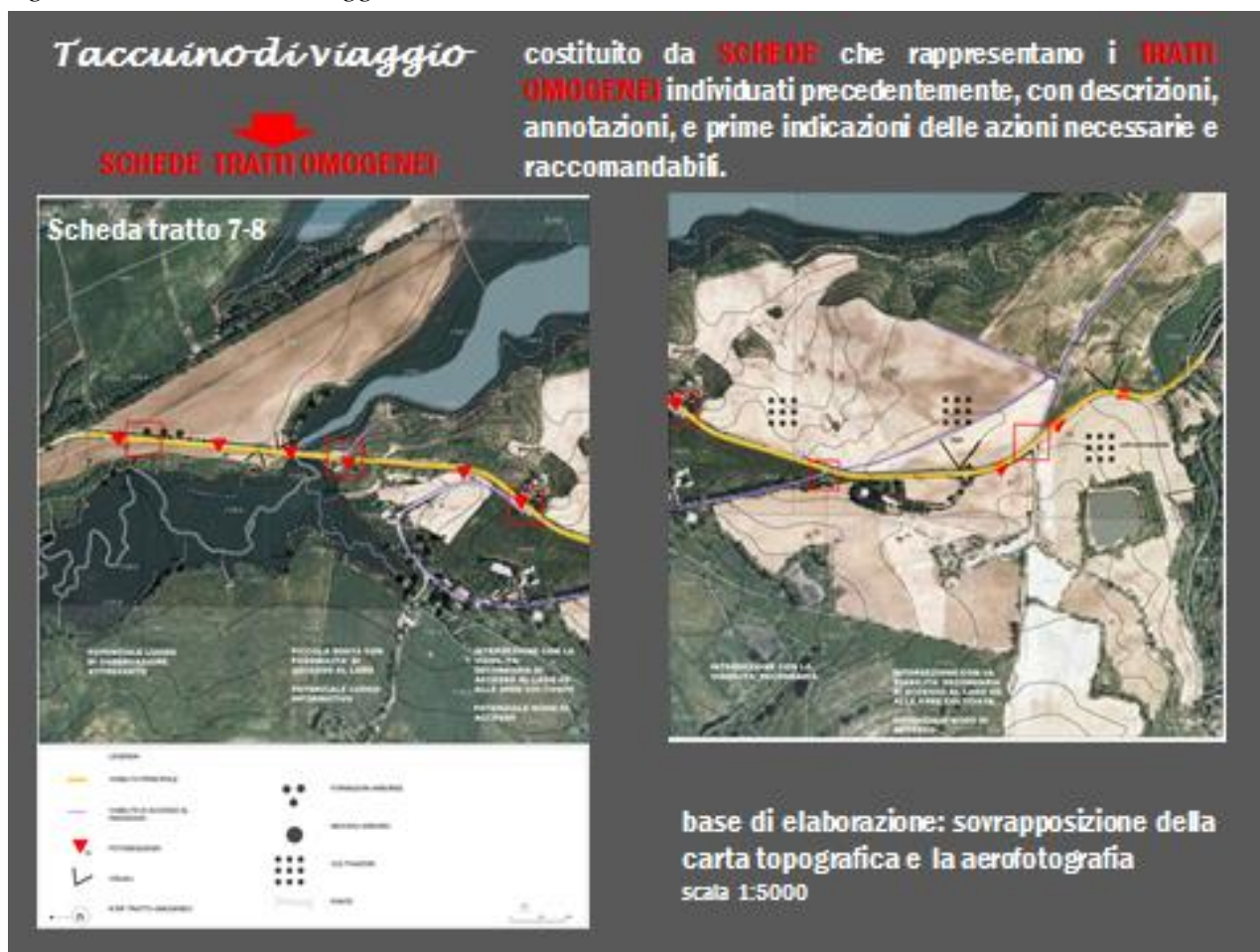


Fonte: nostra elaborazione

3. Redazione di un Atlante fotografico in cui sono state registrate e numerate le immagini fotografiche del percorso nel suo complesso.

4. Redazione di un Taccuino di viaggio costituito da schede che rappresentano i tratti omogenei individuati precedentemente, in cui sono evidenziati gli aspetti funzionali e paesistici, con descrizioni, annotazioni, dimensioni principali e prime indicazioni delle azioni necessarie e raccomandabili: Sulla base della cartografia con la suddivisione del percorso in tratti omogenei è stata elaborata a titolo esemplificativo della metodologia sperimentata, una scheda di caratterizzazione a configurazione ricorrente, relativa ad un tratto di approfondimento progettuale. Partendo dal presupposto che la lettura cartografica non è l'unica fonte dalla quale evincere informazioni paesaggistiche, ma esistono altre forme di rappresentazione che possono far emergere qualcosa che le carte non possono raccontare, come il rilievo fotografico o gli schizzi in situ è stata posta come base di elaborazione la sovrapposizione della carta topografica più recente tra quelle disponibili e la aerofotografia, anch'essa selezionata in base all'aggiornamento ad oggi disponibile, della stessa area. (fonte: GIS ASMENET Calabria, Carta tecnica Regionale scala 1:5000 Regione Calabria).

Figura 7 – Taccuino di viaggio – scheda tratto 7-8



Fonte: nostra elaborazione su Carta tecnica Regionale 1:5000 Regione Calabria, ortofoto GIS ASMENET Calabria

Su questa carta che costituisce la prima pagina della scheda sono state riportate i punti di ripresa fotografica, annotazioni di varia natura: manutenzione e funzionalità del percorso, elementi paesaggistici e vegetazionali, condizioni rilevanti di contesto utili alla individuazione del carattere del tratto preso in esame. Una seconda pagina contiene i dati oggettivi relativi allo stesso tratto, la descrizione, e una o più immagini rappresentative, annotate con indicazione su componenti caratterizzanti, stato di manutenzione, opportunità e difetti. Infine, la terza pagina raccoglie gli aspetti interpretativi, valutativi :lo stato di conservazione, il grado di funzionalità, la percorribilità, il grado di accessibilità e di raccomandazione per il progetto.



Figura 8 – Taccuino di viaggio

SCHEDE TRATTI OMOGENEI			
TRATTO n° 1-3	IMMAGINE RAPPRESENTATIVA DEL TRATTO	TRATTO n° 4-5	ELEMENTI SIGNIFICATIVI
<b>DATI OGGETTIVI</b> Tratto: Lago Ciccia Ponte Lunghezza: 1050m Contenuto e funzione: strada infrastruttura locale Materiali: asfalto - isolato perenne di cemento di riserva macil nel metallico Andamento: fortemente scosceso Particolarità: fondovalle		<b>DATI OGGETTIVI</b> Contenuto: agricolo Visuali: Lago Ciccia Elementi significativi: -curva abbandonata -particella attraversamento del lago -Possibilità di accesso al lago <b>VALUTAZIONE DELLE CARATTERISTICHE QUALITÀ E DIFETTI SPECIFICI</b> Stato di conservazione: Lo stato della strada non è sempre buona, e la percorrenza pedonale è resa pericolosa dall'assenza di sede propria ad essa destinata ad esclusione del piccolo marciapiede sul pendio di attraversamento. Grado di funzionalità: Percorribilità pedonale con assenza di sede pedonale propria. Qualità e difetti: Alta pericolosità per l'assenza del marciapiede e di sede ad esso assimilabile. Assenza di zone poste di attraversamento ad indicazioni.	 <p>possibile di attraversamento del lago</p>   <p>Possibilità di accesso al lago</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>DATI OGGETTIVI</b></li> <li>■ <b>DESCRIZIONE</b></li> <li>■ <b>VALUTAZIONE DELLE QUALITÀ E DIFETTI</b></li> </ul>			

Fonte: nostra elaborazione

## 8. Il progetto

Il progetto affronta una delle possibili tematiche che scaturiscono dalla lettura critica del contesto, dall'interpretazione del paesaggio, garantendo la qualità attraverso l'integrazione tra i temi della sicurezza, dell'ambiente e del paesaggio.

La precedente fase di analisi ha portato a formulare un quadro conoscitivo del territorio, rintracciando punti di interesse e affacci sul paesaggio individuati grazie ai sopralluoghi e ha condotto a formulare un ideogramma di progetto, in cui viene evidenziata la struttura delle relazioni tra strada e paesaggio: *input* progettuali che potrebbero essere maggiormente sviluppati in un progetto vero e proprio. I temi individuati tengono anche conto dell'attuale mutazione della domanda turistica che si orienta verso forme di "mobilità conoscitiva", che intende recuperare nella vacanza, nel viaggio, uno spazio fisico di contatto con l'esterno, la memoria delle tradizioni, delle identità e delle culture locali. Un Turismo quindi, *ecompatibile* (turismo rurale, agriturismo, turismo verde e sportivo, turismo di scoperta della cosiddetta Italia minore, delle cantine e delle strutture per la ristorazione tipica).

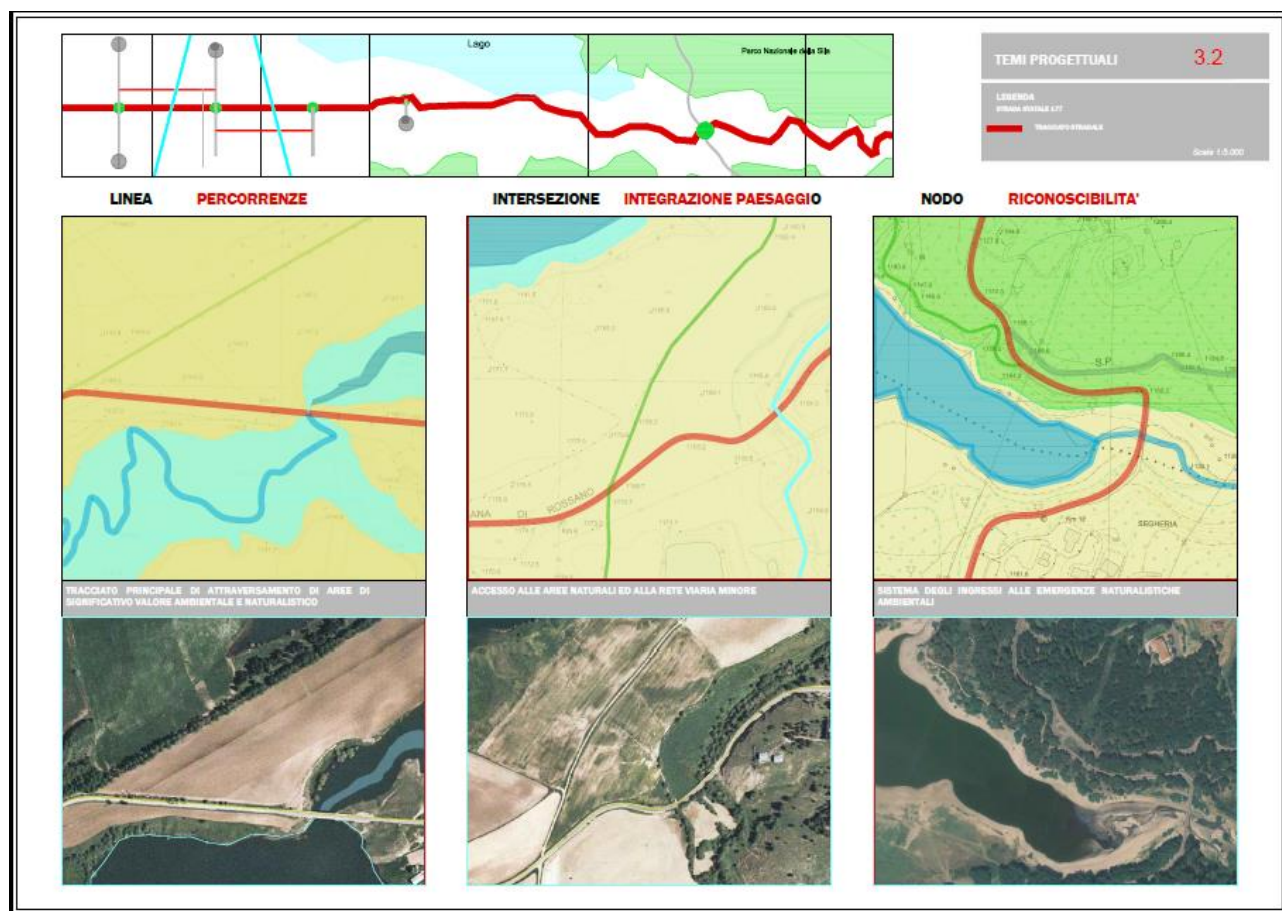
L'idea progettuale consiste nell'orientare la trasformazione della strada, utilizzata finora come semplice elemento di mobilità, verso una fruizione più ampia e allargata del territorio in cui l'asse di connessione lineare diventa un elemento di integrazione con la natura e la fruizione turistica, originando un Parco lineare integrato, in grado di mettere a sistema un insieme di elementi di interesse storico/ambientale e aree protette di livello regionale e nazionale oggi già esistenti e tuttavia prive di significative interdipendenze reciproche. La strada diventa così occasione per la valorizzazione dei contesti attraversati semplicemente facendo interagire l'infrastruttura con quest'ultimi.

I temi individuati per trasformare la strada esistente, in elemento di connessione-percezione nel e del paesaggio e quindi occasione di valorizzazione dei contesti attraversati possono essere esemplificati in tre immagini:

- linea                      —————>      diversificazione e qualificazione della percorrenza lungo l'asse
- intersezione           —————>      individuazione di nuovi tracciati di integrazione nel paesaggio
- nodo                     —————>      valorizzazione e riconoscibilità dei *luoghi chiave*

che hanno l'obiettivo dell'integrazione tra le diverse funzioni della strada nel suo percorso (circolazione con la messa in sicurezza e qualificazione della mobilità lenta, sosta e luogo pubblico, accesso alle aree parco, ai beni ambientali e storico/culturali), e del raggiungimento della qualità dello spazio inteso nel significato di identità, riconoscibilità e capacità di narrare il paesaggio.

Figura 9 – Temi progettuali



Fonte: nostra elaborazione

A titolo esemplificativo, sono state elaborate alcune suggestioni progettuali che indicano non tanto cosa fare, ma piuttosto come farlo e rappresentano solo alcune delle soluzioni possibili, non soluzioni-tipo da applicare indistintamente, in quanto ciascuna di queste tematiche potrà essere affrontata in maniera differente a seconda del contesto in cui l'opera è inserita, relative:

alla "linea", rappresentata dal tracciato principale di attraversamento della ss177 che potrà essere oggetto di interventi messa in sicurezza e qualificazione della mobilità lenta con l'inserimento di un percorso ciclopeditone: ad ogni tratto omogeneo è stato associato un *tipo di percorso*, che potrà assumere un colore caratterizzante grazie all'utilizzo di asfalto colorato. I percorsi *tipo* individuati sono:

- A      Strada carrabile periurbana
- B      Strada extraurbana di transito

- C Strada extraurbana di collegamento di mezza costa
- D Strada extraurbana di collegamento di pianura
- E Strada extraurbana locale di pianura



collegabili, ad un certo numero di tratti omogenei in modo tale che ogni tratto possa trovare riferimento in un percorso tipo. I tipi sono analizzati e descritti in schede costituite da una prima pagina in cui è presente un'immagine esemplificativa del tratto di strada con le sue principali caratteristiche, alcune foto rappresentative, una definizione e descrizione del tipo con un elenco di elementi caratterizzanti frequenti; una seconda pagina che analizza il tipo in merito ai requisiti di idoneità e alla valutazione dei possibili obiettivi di valorizzazione, affiancata dalle relative azioni raccomandate con la rappresentazione di una sezione tipica; nell'ultima pagina un esempio di trasformazione attraverso il disegno di un tratto di percorso dopo un intervento applicabile.

Figura 10– Scheda tipo di percorso



SCHEDA TIPO DI PERCORSO

SCHEDA TIPO C

stato di fatto : **DEFINIZIONE DEL TIPO**

TIPO C	TRATTO DI STRADA EXTRAURBANA DI COLLEGAMENTO DI MEZZA COSTA
<p><b>DEFINIZIONE</b></p> <p>Percorso su strada extraurbana di mezza costa ad unica carreggiata con una curva per senso di marcia e banchina, caratterizzata da velocità medie (50-70 km/h) e da flussi anche significativi.</p> <p>Sistemi di ritenuta: Grandi ed in metallo.</p> <p>Contesto: attraversamento di ambienti prevalentemente rurali.</p> <p>Opere d'arte: Presenza di opere di attraversamento di corsi d'acqua e di opere ad elevata complessità morfologica ad opere di sostegno della sede stradale.</p> <p>Accessi diretti: Presenza di accessi diretti alle funzioni adiacenti produttive turistiche e residenziali.</p> <p>Vicinati tecnici: Presenza localizzata di vicinati ingraffiati quali muri, recinzioni, vegetazione di pregio.</p>	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Immagine esemplificativa del tratto</p>  <p style="text-align: center; font-size: small;">Immagine esemplificativa del tratto con le principali caratteristiche</p> <p style="text-align: center; font-size: small;">Foto rappresentativa del tratto</p> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">Foto rappresentativa del tipo di percorso</p>

stato di fatto : **ANALISI DEL TIPO**

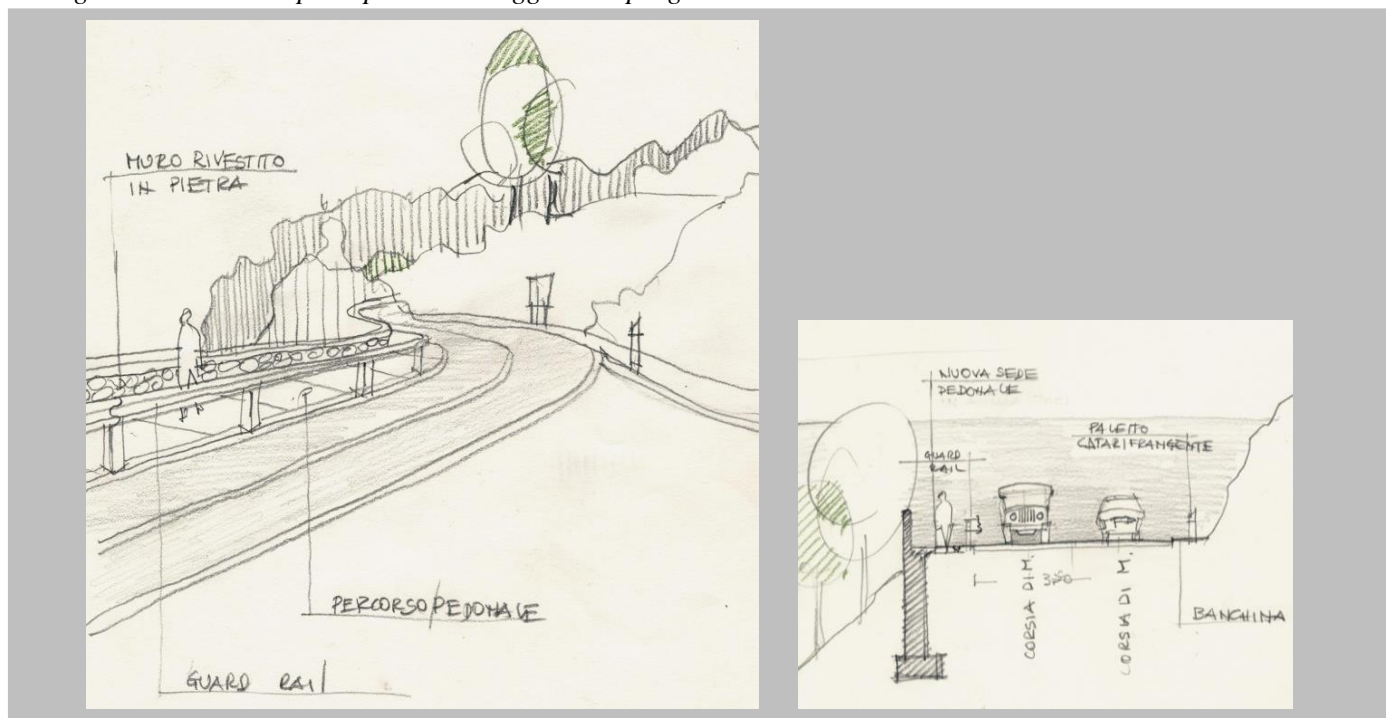
TIPO C	TRATTO DI STRADA EXTRAURBANA DI COLLEGAMENTO DI MEZZA COSTA
<p><b>ANALISI DEL TIPO</b></p> <p><b>Requisiti di idoneità:</b> Il tipo di percorso è altamente critico sia per quanto riguarda la pericolosità pedonale, che per quella di tipo ciclabile. Criticità accomunate dal problema di visibilità che caratterizza sostanzialmente le strade di mezza costa.</p> <p><b>Valutazione degli obiettivi di valorizzazione:</b> Il percorso si inserisce nel territorio abbandonato e con sufficiente grado di rilevanza, ma le condizioni di rischio della pericolosità pedonale determinano una scarsa fruibilità del percorso.</p> <p><b>AZIONI RACCOMANDATE</b> Messa in sicurezza del percorso con interventi finalizzati a garantire livelli di sicurezza adeguati alla pericolosità pedonale e ciclabile rispetto ai rischi determinati dal traffico veicolare. Valorizzazione del percorso dal punto di vista della qualità paesaggistica. Miglioramento della sua fruibilità quale itinerario nel paesaggio. Rafforzamento del grado di rilevanza del percorso con il contesto. Introduzione, lungo i sentieri per la fruizione del paesaggio.</p>	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Sezione rappresentativa</p>  <p style="text-align: center; font-size: x-small;">Sezione trasversale del tratto caratterizzata dalla presenza di vicinati ingraffiati</p>

Fonte: nostra elaborazione

All'“intersezione” che determina un'interruzione alla continuità del tracciato, suggerendo nuovi percorsi di integrazione nel paesaggio, ed è individuata nell'accesso alle componenti della rete naturale, in particolare l'accesso al lago. Una soluzione progettuale di design minimale che può contribuire a valorizzare il paesaggio, preservando nel contempo gli habitat naturali lungo il lago, e creando nuove opportunità di conoscenza, svago, educazione ambientale potrebbe essere la realizzazione di nastro colorato di altezza e larghezza variabile, pensato come elemento vivo all'interno della cornice di verde e acqua, che curva con il terreno e che contemporaneamente assume funzione di passerella, seduta, semplice traccia a terra, o punto informazione.



Figura 11– Scheda tipo di percorso- suggestioni progettuali



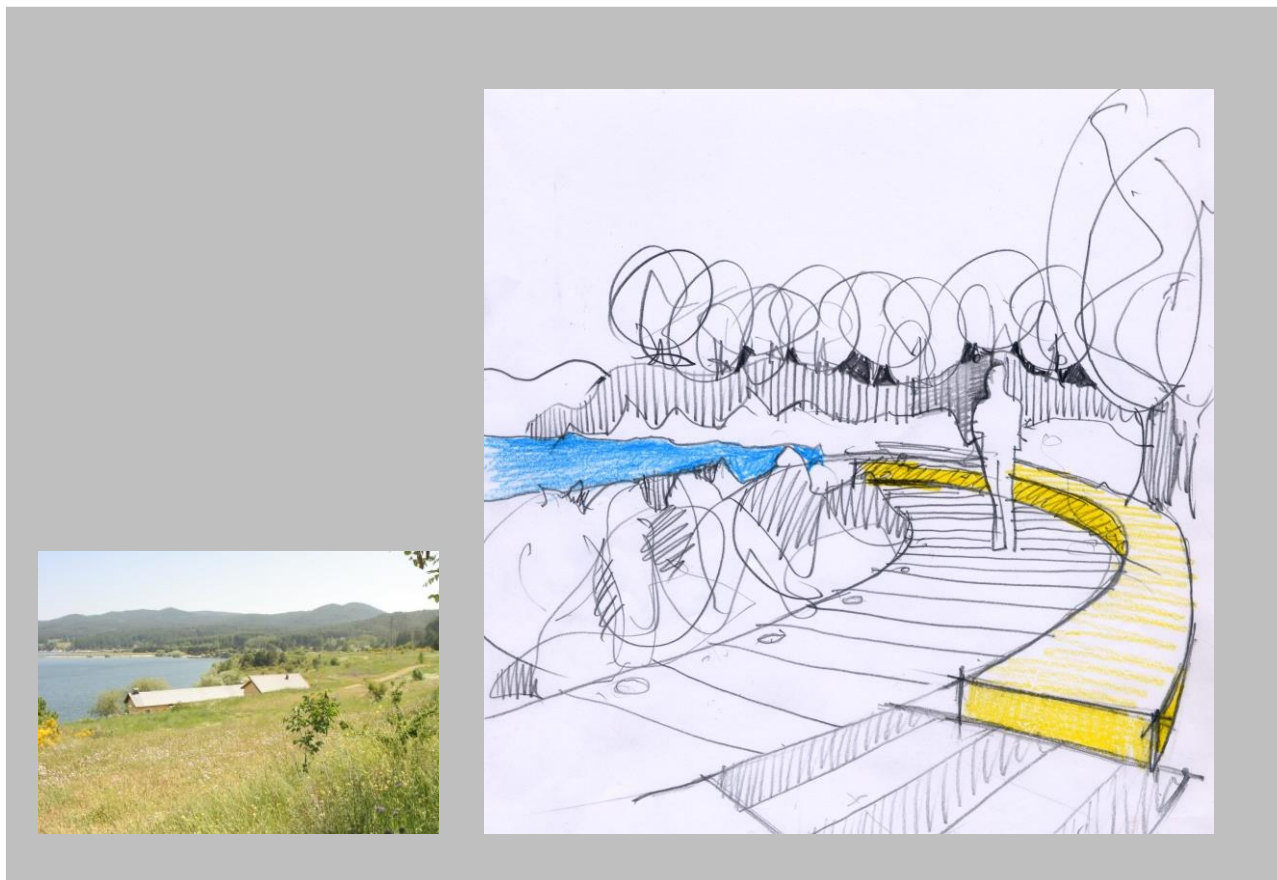
Fonte: nostra elaborazione

Figura 11– Intersezione - Suggestioni progettuali



Fonte: nostra elaborazione

Figura 12– Intersezione - Suggestioni progettuali



Fonte: nostra elaborazione

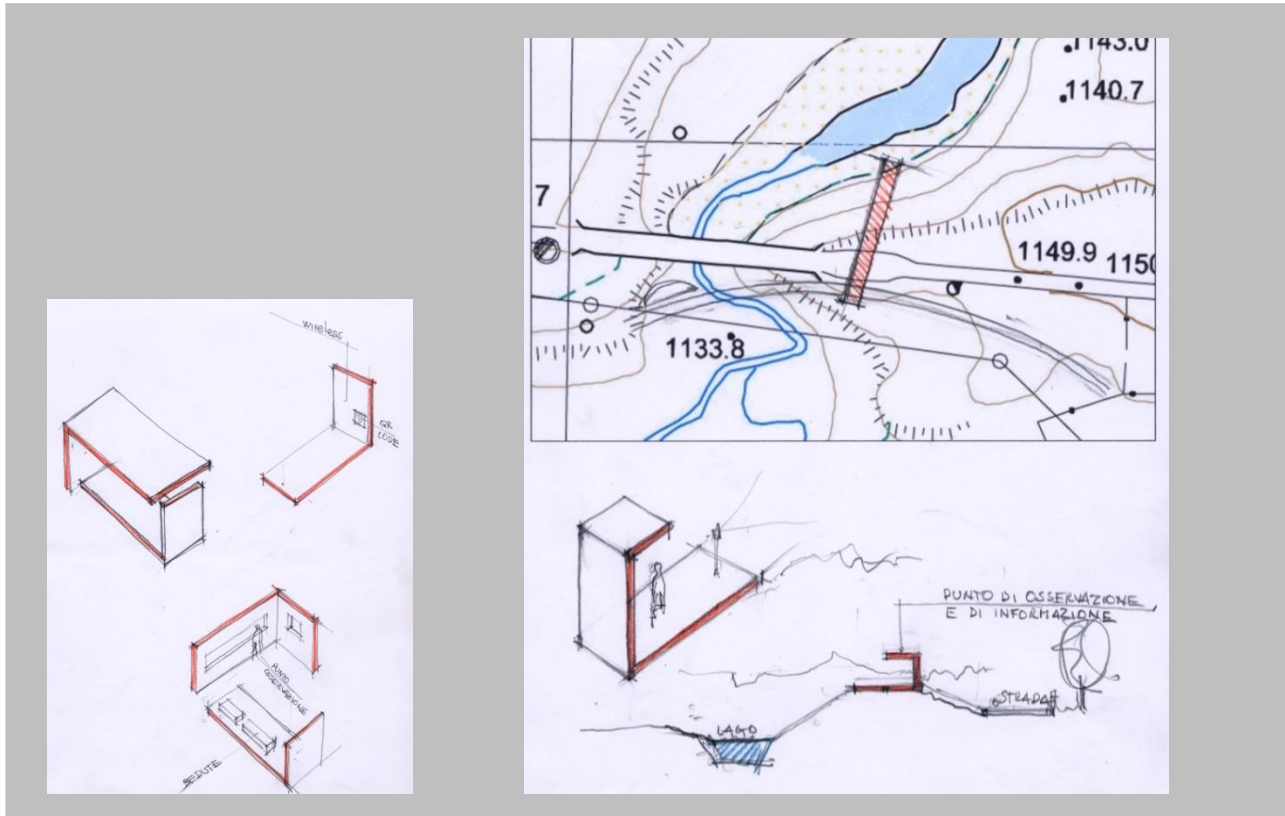
Al “nodo” che è individuato nei punti in cui la strada intercetta l’accesso ad aree naturali o ad elementi di interesse storico/ambientale, segna un punto strategico lungo la viabilità principale di attraversamento del territorio, e deve essere in grado di esprimere, in modo immediato, un senso di comunità e di appartenenza a quel territorio. Il nodo, sostanzialmente area attrezzata disposta a margine della strada, in punti particolarmente significativi del territorio, è in sintesi luogo di arresto, di sosta dove approfondire la conoscenza percettiva del paesaggio e moltiplicare i punti di vista di chi transita e decide di fermarsi, associando ad una funzione di orientamento e di informazione, quella di suggeritore di altre mete o attrattori di attenzione. Il filo conduttore è quello di creare una rete di strutture ricorrenti lungo la strada con una immagine immediatamente riconoscibile, capace di marcare il territorio, realizzando, o consolidando luoghi di sosta o panoramici e di accesso, e dotando il territorio di punti di informazione che accompagnano il viaggio tenendo insieme i diversi luoghi in un unico racconto, pur nell’eterogeneità del paesaggio.

Il progetto può sinteticamente consistere nei seguenti interventi:

- messa a dimora di alberature isolate per la connotazione degli ingressi alle aree naturali ed ai beni di interesse storico e testimoniale;
- utilizzo di materiali di pavimentazione idonei per la riconoscibilità del percorso ambientale e dei percorsi ciclopedonali, la moderazione della velocità, la connotazione degli ingressi alle aree naturali ed ai beni di interesse storico e testimoniale;
- installazione di impianti illuminanti e di cartellonistica informativa per la connotazione degli ingressi alle aree naturali ed ai beni di interesse storico e testimoniale.

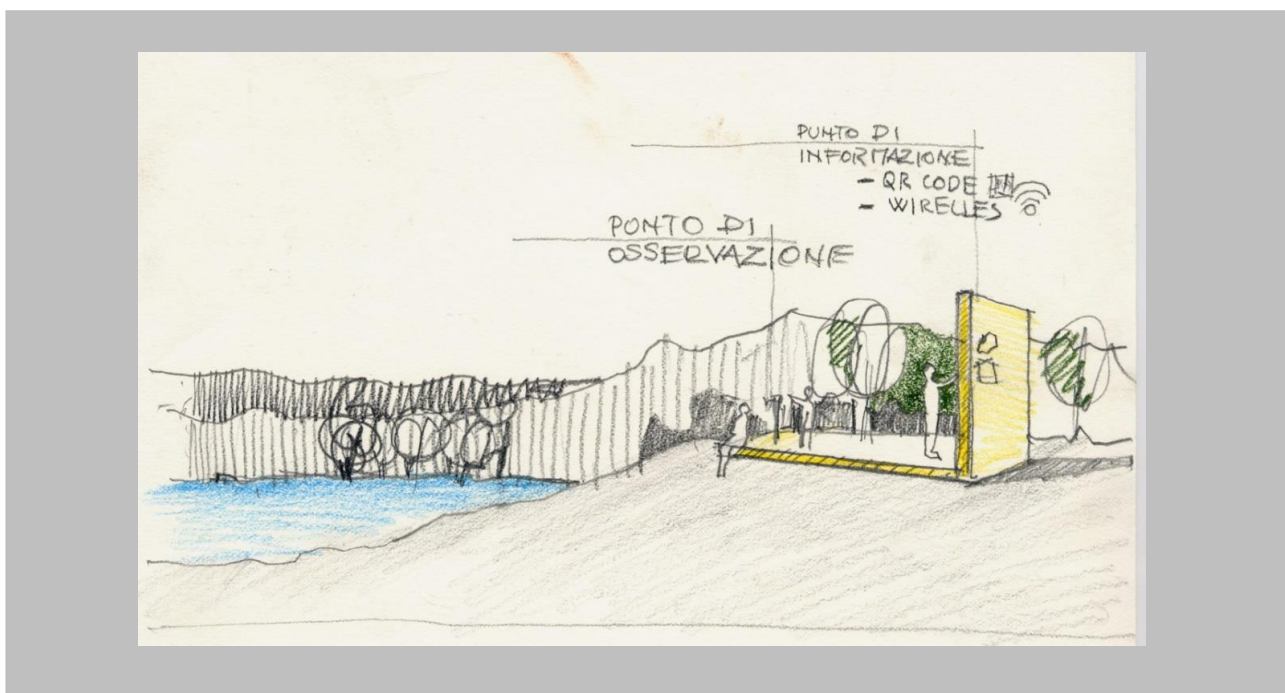
Il nodo può essere costituito da aree ripetute lungo il percorso dotate di spazi per la sosta ed allestimenti per la fruizione e informazione: luoghi dove il *roaduser* può trovare nella sosta spazi da cui è possibile scorgere il paesaggio e in cui riesce a toccare con mano alcuni degli elementi che caratterizzano il luogo attraversato.

*Figura 13– Nodo - Valorizzazione e riconoscibilità dei luoghi chiave - Suggestioni progettuali*



Fonte: nostra elaborazione

*Figura 14– Nodo – Punto di osservazione - Suggestioni progettuali*





## 9. Considerazioni conclusive

Il lavoro presentato ha inteso proporre una chiave di lettura per interpretare il delicato rapporto strada/paesaggio, e definire alcune linee guida per un eventuale ipotesi di trasformazione di quegli spazi relazionati alla strada, che hanno la potenzialità di legare quest'ultima ai territori attraversati, determinando condizioni stimolanti di progetto nella prospettiva di sviluppo sostenibile.

Partendo dall'analisi dei temi collegati all'inserimento di un infrastruttura stradale nel paesaggio, lo studio ha verificato come una strada possa divenire occasione di valorizzazione del paesaggio, strumento capace di mettersi coerentemente in relazione con le molteplici funzioni di quest'ultimo, esaltandone le diversità e migliorandone la fruizione. Il progetto di strada così intesa può assumere anche il ruolo di narrazione del paesaggio; ha quindi proposto l'applicazione di una metodologia progettuale, in cui il paesaggio e le qualità/criticità presenti sono state intese come variabili strutturanti del progetto da trasformare in opportunità. Tra queste, l'esperienza dell'attraversamento che la strada consente, che può essere trasformata in fonte di apprendimento dei valori e della stratificazione storica di un territorio, della sua identità, anche con la creazione di luoghi in grado di ospitare i segni della contemporaneità.

Dal lavoro è emerso come applicando i principi alla base della cosiddetta *progettazione integrata*, sia possibile progettare nel paesaggio con il paesaggio, perseguendo la qualità, non solo nella realizzazione delle grandi infrastrutture, ma in ogni tipo d'intervento stradale, indipendentemente dall'importanza dell'opera, dalle limitazioni progettuali o dall'estensione del tracciato.

Lo studio ha evidenziato come l'attraversamento di un determinato contesto da parte dell'infrastruttura può diventare fattore positivo ed elemento generatore di qualità, se si considerano alcuni indirizzi progettuali:

- riconoscere il valore del paesaggio attraversato, che deve essere valutato alla pari delle componenti tecniche e tecnologiche legate esclusivamente all'infrastruttura;
- concepire il tracciato dell'infrastruttura come una sequenza cinematografica;
- intendere il passaggio da una parte all'altra del territorio, non come semplice collegamento tra due punti estremi, ma tra una infinità di punti intermedi;
- concepire lo spazio dell'attraversamento come spazio a sua volta attraversabile, e permeabile;
- diventare occasione per generare nuovi luoghi;
- abbandonare l'unitarietà determinata dai caratteri funzionali e tipologici, a favore di elementi in grado di interagire con l'identità culturale e paesaggistica di ogni diverso contesto attraversato.

Sono stati quindi ipotizzati alcuni criteri generali per una progettazione che intende rafforzare il valore della strada nella sua valenza di strumento di conoscenza ed, in particolare, per indirizzare gli interventi necessari a trasformare una strada esistente in una *strada paesaggio*: elemento di connessione-percezione nel e del paesaggio e quindi generatore di qualità, fattore positivo di sviluppo turistico sostenibile, occasione di fruizione e quindi di valorizzazione dei contesti attraversati. È questo un aspetto su cui riflettere, in quanto costituisce un'importante potenzialità offerta dalla rete infrastrutturale esistente, che, rivisitata in chiave ambientale, può trasformarsi in importante occasione di lavoro e ricchezza. In particolare la Calabria, classificata dal rapporto SVIMEZ 2014 come la regione più povera d'Italia, è ancora ricca di risorse ambientali non ancora opportunamente valorizzate, e attraversata da un articolato sistema infrastrutturale stradale, caratterizzato da carenze diffuse, ma ricco di opportunità se visto in quest'ottica.

Come caso applicativo degli studi effettuati è stata individuata una strada all'interno del sistema dei percorsi della provincia di Cosenza. La sperimentazione ha inteso verificare come l'asse di connessione lineare possa diventare opportunità per la fruizione del paesaggio, originando una sorta di parco lineare integrato, in grado di mettere a sistema un insieme di elementi di interesse storico/ambientale e aree protette di livello regionale e nazionale oggi già esistenti e tuttavia prive di significative interdipendenze reciproche.

E' stata quindi proposta una metodologia di analisi ed un abaco di soluzioni progettuali, rivolte all'inserimento della strada nel paesaggio, attraverso l'integrazione tra le diverse funzioni della strada nel suo percorso, perseguendo l'obiettivo della qualità dello spazio inteso nel significato di identità e riconoscibilità. A partire da un approfondita fase di analisi, sviluppata attraverso la lettura cartografica, il rilievo fotografico e gli schizzi in situ, e dalla formulazione di un quadro conoscitivo del territorio, sono stati individuati alcuni temi per la trasformazione della strada intesa non semplicemente come nastro di asfalto bidimensionale, ma come oggetto tridimensionale legato al paesaggio cui appartiene, come traccia permeabile al paesaggio e percorso conoscenza, tenendo conto contemporaneamente della sua linearità e trasversalità. La strada dilatandosi nel paesaggio, determina nuove opportunità di conoscenza, svago, educazione ambientale, e di offerta per un turismo sostenibile.

Dal lavoro quindi è emerso come, promuovendo una progettazione stradale non più basata prevalentemente su criteri interni al sistema dei trasporti, orientati all'efficienza del sistema viabilistico, ma su un approccio paesaggistico, la realizzazione o l'adeguamento di strade esistenti può diventare occasione preziosa per svelare risorse inesprese del territorio e costruire in coerenza con i principi alla base della Convenzione Europea sul Paesaggio un modello di sviluppo sostenibile.

## 10. Bibliografia

Canino F. (2013), *Il quotidiano della Calabria*. 17. 09.2013.

Gasparini C.(2003), *Passeggeri e viaggiatori*, Meltemi, Roma.

Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, (2007 ) *Recomendaciones tecnica para el diseno y ejecuciòn de sistemas viarios en medios sensible* (Raccomandazioni tecniche per la progettazione e realizzazione di sistemi di strada in ambienti sensibili) - (ES) / Gestione Infrastrutture dell'Andalusia.

Le Corbusier E.J. (1939). *Sur le 4 routes*.

Maffioletti S. Rocchetto S. (2002), *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, il Poligrafo, Padova.

Menichini S., Caravaggi L. (a cura di) ( 2006), Regione Emilia-Romagna Assessorato Mobilità e Trasporti - Servizio Infrastrutture viarie e intermodalità, *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Alinea Editrice, Firenze.

Morelli E. ( 2007), *Strade e Paesaggi della Toscana. Il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Alinea editrice, Firenze.

Morelli E. (2005) , *Disegnare linee nel paesaggio Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Firenze 2005 Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Architettura, Dottorato di Ricerca in Progettazione Paesistica, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio.Firenze University Press.

Poli G. (2006), *La strada paesaggio*. In: Menichini S., Caravaggi L. (a cura di), Regione Emilia-Romagna Assessorato Mobilità e Trasporti -Servizio Infrastrutture viarie e intermodalità, *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Alinea Editrice, Firenze.

Ponticelli L., Micheletti C. (2003), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira Editore, Milano.

Provincia di Perugia (2004), *Attraversare il paesaggio: uno studio sulla percezione del paesaggio dalla strada 5°* . Rassegna Urbanistica Nazionale , Venezia 10-20 novembre.

Turri E. (1979) , *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano.

Vinci S.( 2006), *Camminando lungo la strada che taglia la vita*, in: La Repubblica, 23 aprile 2006.



## ABSTRACT

Transport infrastructures are a strong sign on the territory, and profoundly alter its features. In this paper we propose a reflection on the spatial, functional, figurative and perceptive relationship between road, landscapes and territory, as a field of study design and opportunity for tourism development. In the light of the new conception of landscape introduced by the European Convention, the road today cannot be seen only as a functional element of connection between different points and places of the territory, simple two-dimensional tape of asphalt, but it must be considered as a decisive element in the structure of landscape, three-dimensional object and path of knowledge, which can actually be transformed into an exceptional opportunity to redevelop and renovate the space and functions, becoming a positive factor for sustainable tourism development, in order to enjoy the local landscapes and generating elements of quality. This is an aspect to think about, because it constitutes an important potential offered by existing regional infrastructural net, that, environmentally reinterpreted, can be an important opportunity to job and wealth.

The paper proposes the application of a methodology of analysis and design in which the landscape and the quality / critical issues have been seen as structuring variables to be transformed into opportunities; and the preparation of a schedule of design suggestions leading to the inclusion of the road into the landscape. The hypothesis of transformation concerned those areas related to the road, which have the potential to bind to the crossed contexts, resulting in challenging performances of the project from the perspective of sustainable development.

In particular the experience of crossing the landscape that the road allows, can be transformed into a source of learning of the values and historical layering of a territory, its identity, including the creation of places able to incorporate signs of contemporaneity. From the research work has emerged that, applying the principles of the so-called integrated design, it is possible to design the landscape with the landscape, pursuing quality, not only in the construction of major infrastructure, but in any kind of road intervention, regardless of the importance of the work, from design constraints or the extent of the roadway.