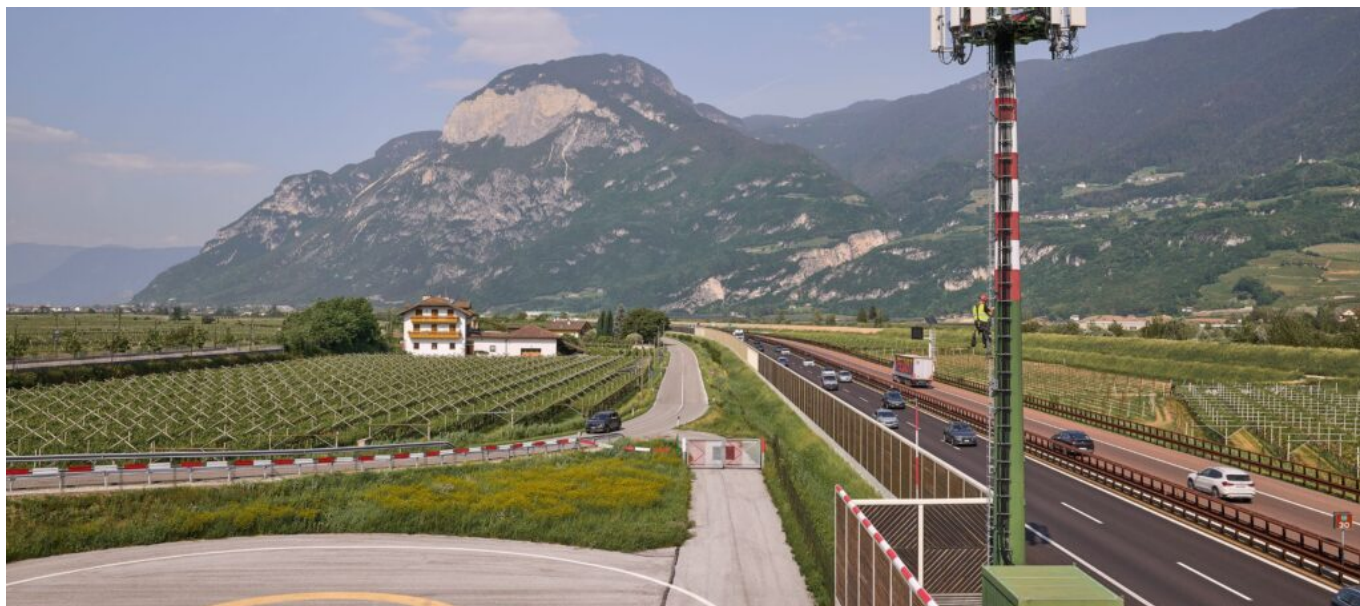




Autostrada del Brennero, l'Europa passa da qua

Autostrada del Brennero, l'Europa passa da qua

L'autostrada contemporanea è, sempre più, un microcosmo su cui convergono istanze ed esigenze, dove opportunità e criticità s'intrecciano

Published 31 maggio 2024 – © riproduzione riservata

TRENTO. Anche i luoghi dove si discute hanno la loro importanza. Quello scelto per la giornata conclusiva del convegno internazionale dedicato alle prospettive e alle retrospettive dell'Autostrada del Brennero è decisamente simbolico: un tempo era una galleria stradale, a Piedadcastello, appena al di là dell'Adige e nei pressi dell'uscita autostradale. *“Luogo ideale per parlare di cultura del progetto della mobilità”*, sintetizza con efficacia il padrone di casa, **Giuseppe Ferrandi**, direttore della Fondazione Museo Storico del Trentino.

Tutela e valorizzazione degli elementi identitari esistenti. Riduzione degli impatti ambientali. Più intensa integrazione nel paesaggio. E ancora, sviluppo delle tecnologie digitali per la gestione dei flussi e hub multimodali invece delle aree di servizio a cui siamo abituati. Altro che semplice “nastro d'asfalto”: l'Autostrada del Brennero è l'emblema di un approccio (architettonico) al

tema della strada a rapido scorrimento.

Preservare, mantenere, trasformare

Storia e presente, con una visione puntata verso il futuro. Lo dice, aprendo la sessione trentina, **Diego Cattoni**, amministratore delegato di Autostrada del Brennero SpA: *“Le sfide da affrontare sono molte, e per questo abbiamo bisogno di aggiornare studi e letture sul tema”*. In precedenza, **Carlo Costa**, direttore tecnico generale di Autobrennero, ne aveva elencate alcune durante l'introduzione alla prima giornata milanese: *“Ci muoveremo lungo le autostrade in modo diverso in futuro. E i viaggiatori richiedono anche altro rispetto al guidare con efficacia e velocità: per esempio strutture che sappiano comunicare il territorio in cui si trovano. Puntiamo a far diventare quelli che oggi sono definiti dei non-luoghi in una serie di super-luoghi”*. Il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano ha interpretato questo orizzonte in trasformazione con un percorso denso e intenso: *“Abbiamo fatto ricerca nel senso più ampio del termine”*, dice **Andrea Gritti**, professore di progettazione architettonica e responsabile del gruppo di lavoro. *“Abbiamo scandagliato gli archivi, tra cui quello straordinario della Fondazione ing. Lino Gentilini, abbiamo rappresentato il paesaggio attraversato dall'autostrada e costruito mappe, perché un architetto fa prevalentemente quello. Disegni e grafici che aiutano a comprendere come il tracciato dell'Autostrada del Brennero sia stato immaginato, progettato e costruito. E come sia diventato il fattore decisivo, dopo oltre 50 anni di vita, della progressiva definizione di uno spaccato emblematico del paesaggio italiano”*. Un corpus di conoscenze grazie alle quali sarà possibile un'ancora più consapevole azione di tutela, salvaguardia e manutenzione di quella che è a tutti gli effetti una strada europea.

Architetture nel paesaggio

Viadotti, tunnel, ponti, aree di servizio, caselli. Le autostrade – più di altre architetture, più di altre infrastrutture – definiscono una geografia integrata di luoghi ed elementi riconoscibili, disposti linearmente lungo il tracciato. L'Italia – per un periodo di almeno tre decenni, dal secondo dopoguerra in avanti – ha saputo esprimere straordinarie competenze nel campo dell'ingegneria e della costruzione di grandi opere d'arte civile (non è fuori luogo definirla anche architettonica) che lascia in eredità **un patrimonio spesso non adeguatamente riconosciuto** e valorizzato.

La ricerca condotta dal DASTU del Politecnico di Milano per l'Autostrada del Brennero SpA ha, tra gli altri meriti, anche questo: un forte impegno per comprendere e comunicare il senso e l'identità di questi dispositivi. Ne hanno parlato in una tavola rotonda **Tullia Iori**, docente di Architettura tecnica all'Università di Roma Tor Vergata e **Silvia Di Rosa**, presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Trento. Dalle loro parole emerge – insieme agli affascinanti racconti a loro modo eroici delle fasi della progettazione (**Bruno e Lino Gentilini**, progettisti di gran parte delle opere d'arte civile della A22, e in questo senso autentici precursori e sperimentatori) – una condizione contemporanea complessa e che necessita di un deciso cambio di paradigma.

Le architetture delle autostrade sono un patrimonio della cultura ingegneristica nazionale e come tali devono essere “maneggiate”, pur all'interno di un processo che ne garantisca funzionalità ed efficienza nel tempo. Per questo la logica dell'emergenza è doppiamente sbagliata. Servono quindi (anche sviluppando adeguati percorsi di studio) competenze e sensibilità capaci di orientare le necessarie manutenzioni. Se i fratelli Gentilini sono figure chiave per comprendere la nascita della A22, la sua trasformazione in un'infrastruttura per certi versi *eccezionale* si deve ad un altro personaggio della nostra cultura progettuale. È a **Pietro Porcinai**, infatti, che viene affidata – a cantiere già avanzato – una consulenza per l'integrazione paesaggistica dell'autostrada. Senza il suo contributo oggi non avremmo quel *“formidabile spaccato di paesaggio contemporaneo, fermato per un istante nel suo pieno processo di evoluzione”*, come lo definisce **Renato Bocchi**, docente di Composizione architettonica e urbana allo IUAV di Venezia. Come Bocchi, anche **Antonio De Rossi** (che insegna la stessa disciplina al Politecnico di Torino) ha centrato il suo racconto sul ruolo territoriale dell'infrastruttura. Elemento che si tende a dare per scontato e per acquisito di fronte ad un'opera che ha superato il traguardo del mezzo secolo di storia. Ma che in realtà richiede un'attenzione costante. Anche e soprattutto in ambienti poco densi e poco abitati, come quelli delle pianure agricole o delle valli montane (l'Autostrada del Brennero collega proprio questi due estremi), una strada (e soprattutto un'autostrada) si evolve nel territorio e con il territorio. E con le comunità che li abitano.

Immagini in movimento

La rappresentazione di questa evoluzione è un ulteriore elemento di riflessione e dibattito su cui

la ricerca ha concentrato l'attenzione, con una scelta non scontata. Chiedendo, innanzitutto, ad un fotografo – **Giovanni Hänninen** – di svolgere una campagna che si è protratta per due anni, nel 2021-22. [Un lavoro condensato in un ricco abaco d'immagini](#) *all'interno e all'intorno* dell'Autostrada (pubblicato nel primo dei tre libri dedicati alla ricerca, *Autostrada del Brennero. Architetture e paesaggio – Mappe iconografiche*), e che sarebbe sbagliato considerare come un punto di arrivo. La giornata trentina del convegno è stata infatti l'occasione per un intenso confronto (nella forma di una tavola rotonda dal titolo *Paesaggi in sezione: immagini e realtà lungo le autostrade*) sulle modalità e sui metodi della rappresentazione del territorio e del paesaggio. Non ci sarebbe potuta essere introduzione più appassionante di quella di **Giovanna Calvenzi**. Da storica e critica della fotografia, curatrice dell'Archivio Gabriele Basilico, Calvenzi ha delineato un percorso di evoluzione, ripreso poi dallo stesso Hänninen, degli sguardi che i fotografi, e in primo luogo Basilico, hanno rivolto alle città e alle loro infrastrutture: una storia che restituisce non solo la contemplazione e l'estetica degli spazi, ma soprattutto il processo della costruzione del punto di vista, in un rapporto spesso empatico tra fotografo e luogo. Le campagne fotografiche di spazi urbani (e, in misura minore, delle strade, come dimostra lo straordinario viaggio intrapreso tra Parigi e Marsiglia da Julio Cortázar e Carol Dunlop) si sono spesso trasformate in efficaci strumenti per *prendere le misure* di un territorio. Diventando indispensabili repertori e orizzonti per la cultura architettonica.

Ne ha parlato, chiudendo l'incontro, **Carmen Andriani**, docente di Composizione architettonica e Urbana all'Università di Genova: *"Ovviamente le belle fotografie riempiono gli occhi, ma quello che rappresenta davvero un elemento straordinario del lavoro dei fotografi, e una risorsa per chi si occupa di modificazione e trasformazione spaziale, è il processo che porta allo scatto. In quel percorso di avvicinamento, in quella progressiva "messa a fuoco", gli architetti possono trovare le scintille per conquistare una rinnovata consapevolezza dei luoghi. Che poi si traduce in interventi compatibili e coerenti"*.