

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA



LANDSCAPE IDENTITY

L'identità di paesaggi (dall'inglese Landscapes Identity) si riferisce alla rappresentazione visiva della realtà geografica e/o valoriale che determinati paesaggi hanno o cercano di procurarsi, presso il pubblico (totalità della società) in maniera da distinguersi dai concorrenti (competitors).

Indice della relazione

PREMESSA I

- 02. PIU' REALISTI DEL RE
- 02. STAZIONI, LINEE FERROVIARIE E MEZZI DI LOCOMOZIONE, USO ODIERNO DELLA RETE;
- 02. RETE FER UN SISTEMA LOGISTICO DEL PASSATO E STRATEGICO PER IL FUTURO;
- 02. IL RISPETTO DEI COSTI DEL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DELLE STAZIONI FERROVIARIE;

ANALISI STATO DI FATTO

- 03. LEARNING FROM THE CONTEXT 01;
- 03. LEARNING FROM THE CONTEXT 02;
- 04. READY MADE LANDMARK, IMMAGINE COORDINATA ESISTENTE;
- 04. LA RETE, LE LINEE E I NODI BLU;

2030 LE FIL BLEU UN PROGETTO DI LANDSCAPE IDENTITY

PREMESSA II

- 05. VISIONING, VISION + PLANNING;

LANDSCAPE IDENTITY

- 06. LA CARATTERIZZAZIONE DELLE STAZIONI PER UNA NUOVA IMMAGINE COORDINATA DEI PAESAGGI;
- 06. LA RICONOSCIBILITA' DELL' INFRASTRUTTURA LEGGERA COME SISTEMA D'ACCESSO AI PAESAGGI CULTURALI;
- 07. RIFERIMENTI DI PROGETTO;
- 07. MATERIALI DI PROGETTO E PERCORSI TATTILI PER IPOVEDENTI;
- 07. REVERSIBILITA' DEL PROGETTO;

ATTUAZIONE DEL PROGETTO

- 08. CRONOPROGRAMMA;
- 09. MODALITA' DI DIALOGO TRA SOGGETTI COINVOLTI PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO;

10. IMMAGINI DI RIFERIMENTO

PREMESSA I

PIU' REALISTI DEL RE

Dopo i sopralluoghi effettuati presso le singole stazioni appartenenti al territorio Leader del GAL DELTA 2000 del Delta emiliano-romagnolo si è preso atto del totale abbandono in cui versano questi luoghi. La percezione di quanto visto non risponde al concetto di eremo solitario all'interno di un metafisico paesaggio dipinto da De Chirico, che di per se potrebbe essere anche un valore, ma corrisponde ad un senso di emarginazione e trascuratezza in cui vivono, da anni, questi luoghi incustoditi e lasciati a loro stessi. Non è sufficiente avere piccoli nodi infrastrutturali "belli" se poi non si è in grado di garantire la loro funzione vitale quotidiana. E senza questa garanzia qualsiasi progetto di futuro rischia di non venire alla luce o di nascere già compromesso. (IMM 01)

STAZIONI, LINEE FERROVIARIE E MEZZI DI LOCOMOZIONE, USO ODIERNO DELLA RETE RETE FER UN SISTEMA LOGISTICO DEL PASSATO E STRATEGICO PER IL FUTURO

Si desume dalla cronaca locale, dai dati raccolti e dall'uso personale fatto di questa medesima rete ferroviaria che la Ferrara - Codigoro o Ferrara - Ravenna presentano un arretramento dei servizi con velocità dei treni esasperante e frequenza di passaggio ormai ridotta al minimo indispensabile. Lavoratori pendolari e studenti sono gli unici frequentatori di queste linee e lo scarso utilizzo è anche testimoniato (con 1 o 2 passeggeri giorno) dalla soppressione della linea Dogato - Portomaggiore che invece poteva essere vitale in un contesto di "infrastruttura culturale" utile alla visita delle Delizie da parte di turisti. Le locomotive sono a diesel e gli atti di vandalismo quotidiani, sia all'interno dei mezzi sia all'interno delle sale d'attesa delle stazioni stesse. Particolari interessanti sono ultimamente stati espressi da parte della Regione Emilia Romagna nel voler sostituire i treni con mezzi più moderni, elettrificare la linea e dotare i mezzi di carrozze per il trasporto bici. Un impegno da 15 milioni di euro su tutta la rete.

Ma a volerla guardare bene, le stazioni interessate alla valorizzazione e le linee ferroviarie oggetto di questo concorso fanno parte di un sistema ad ANELLO delle rete FER che con i suoi 364 km di linee potrebbe essere strategico per il servizio al "turismo sostenibile" con 120 nodi di raccolta distribuiti nelle più importanti città emiliane da Parma a Reggio, da Modena a Ferrara passando per Bologna crocevia di importanti infrastrutture per la mobilità da autostrada A1 alla via Emilia fino all'Aeroporto internazionale Marconi. Queste reti, a diversa grana, dal sistema internazionale a quello locale garantirebbero un accesso ai territori minori e più lontani senza troppi sforzi di nuova infrastrutturazione. (IMM. 02)

Il rispetto dei costi del progetto di Valorizzazione delle Stazioni Ferroviarie

Ultimo punto della premessa, ma non per questo di minore importanza, anzi forse il più importante, è il fatto che tutto il progetto di valorizzazione bandito dall'Ente GAL DELTA 2000 dovrà rispettare costi massimi di 20000 euro per ogni stazione e questo aspetto non è indifferente. Con questa economia a disposizione, se si vuole essere realisti, gli interventi dovranno essere veramente minimi ma al tempo stesso rilevanti. Ciò significa che le stazioni non potranno essere nè riaperte, nè tantomeno presidiate da attività o altre funzioni, almeno per i primi anni il progetto dovrà "vivere da solo" confermando le stazioni come landmark di paesaggio e valorizzandone questa caratteristica che, al massimo, potrà dare una nuova immagine di stazioni leggere, quasi una metropolitana che muovendo, porta le persone negli intimi Paesaggi del Delta.

ANALISI DELLO STATO DI FATTO

LEARNING FROM THE CONTEXT 01

Questo paragrafo ci parla di come sia possibile operare con nuovi progetti anche semplicemente imparando dal contesto esistente, sapendo leggere ciò che sta attorno a noi, senza per forza inserire forme o strutture innovative o ambiziose, che spesso peraltro si scontrano con la questione economica.

In questo senso infatti, il contesto interessato dal bando di Concorso, ossia quello dell'Area Leader GAL 2000 interna al territorio della provincia di Ferrara, si lascia codificare attraverso varie raffigurazioni e questo progetto ne seleziona in particolare 2 da leggere e ri-codificare in forma progettuale:

1) quella del paesaggio naturale in cui è immerso il territorio ferrarese, fatto di terre emerse dall'acqua, di valli, reti fluviali, mare e cielo azzurro tipico dell'adriatico, riconosciuto come riserva di biosfera, in cui è situato il Delta del Fiume PO nonchè riconosciuto dal tratto blu dell'UNESCO e protetto a vista dal blu del MIBACT;

2) quella del paesaggio artificiale, delle infrastrutture per la mobilità, dal sistema ferroviario oggetto del bando al sistema stradale, con i loro linguaggi tecnici e tipici, fatti di segnali e colori codificati per la comunicazione ossia il blu dei cartelli, il rosso e il bianco dei delineatori stradali. (IMM. 03)

La prima ricodifica progettuale utilizzerà il linguaggio dei colori. Il colore BLU infatti diverrà elemento di sintesi caratteristico della rete ferroviaria che da Ferrara entra nell'Area Leader muovendo verso i paesaggi culturali, naturali e turistici tipici del Delta del Po via via fino alla vicina Romagna.

LEARNING FROM THE CONTEXT 02

La seconda codificazione di ciò che ci circonda prende le mosse da altri 2 aspetti che possono essere riletti:

01) le piccole stazioni delle linee sono già oggi fortemente riconoscibili, sedimentate nella storia e caratterizzate da una semplice architettura fatta di mattoni in argilla faccia a vista tipici dell'edilizia ferrarese;

02) l'importante e imponente Palazzo dei Diamanti uno dei fiori all'occhiello del patrimonio artistico ferrarese anch'esso realizzato con una facciata caratteristica e riconoscibile grazie ai suoi 8.500 blocchi di marmo, a forma di piramide, detti diamanti, che compongono il tipico disegno bugnato come texture di facciata.

La seconda ricodifica progettuale utilizzerà il linguaggio delle textures delle facciate, sia bidimensionali 2D come quelle dei mattoni faccia a vista sia tridimensionale 3D come quelle del bugnato di Palazzo dei Diamanti.

READY MADE LANDMARK, IMMAGINE COORDINATA ESISTENTE

Come già descritto nel paragrafo precedente, le stazioni della linea FER nell'area di Ferrara e nello specifico nell'area oggetto di bando, sono caratterizzate da superfici murarie in mattoni faccia a vista tipici dell'edilizia ferrarese. Stazioni nate già a fine del 800 con una vicenda storica che è corsa parallela allo sviluppo del Paese dalle guerre mondiali alle epoche delle bonifiche e degli zuccherifici, dando lavoro e trasportando prima tonnellate di merci poi centinaia di persone. Queste stazioni minori seminate tra Paesaggi di terra e acqua sono oggi vere e proprie opere d'architettura minore non tanto per il loro singolo aspetto quanto per il sistema coordinato che rappresentano all'interno della rete FER da Ferrara al mare. Punti di riferimento (landmark) di uso comune e già pronti (ready made) tutti uguali nel loro linguaggio formale ed espressivo (al netto delle dimensioni) che costituiscono un unico leitmotiv, un filo unico conduttore che coordina e unifica tutti i Paesaggi che i treni attraversano, comunicando, nel contempo, l'identità del territorio in cui i nodi sono localizzati.

Grazie alle caratteristiche formali delle stazioni, il viaggiatore sa' che si trova nel territorio ferrarese e che si sta immergendo nell'Area del Delta per vivere un'esperienza universale, nei paesaggi del Parco del Delta, UNESCO, MAB.

Tutto quanto scritto, nell'epoca che stiamo vivendo, può trasformarsi in Valore Economico basato su qualità rare e punti di forza che potranno offrire al turista del III° millennio, paesaggi preservati, curati, salvaguardati, belli e anche selvaggi, trasformando punti di debolezza (difficoltà di curare il paesaggio) in punti di forza (la bellezza del selvaggio).

LA RETE, LE LINEE E I NODI BLU

Sarà banale ma *"Tutti nella loro vita hanno avuto un periodo Blu"* disse Pablo Picasso nel 1903. Kieslowsky grande regista polacco scrisse una trilogia da cui estrasse film FILM BLU (1993), Yves Klein dipinse un'opera IKB74 dando vita ad tipico BLU Klein (1958), Kandinsky fondò un gruppo d'artisti Der Blaue Reiter (il cavaliere azzurro 1911), gli Eiffel 65 scrissero una canzone intitolata BLU (1999) così come anche Mario Tessuto compose Lisa dagli occhi blu (1969), BLU è lo pseudonimo di uno dei 10 migliori street artist in circolazione al mondo di origine italiana attivo a Bologna dal 1999 le cui opere capeggiano anche sul depuratore di Comacchio.

Perché allora non creare un FIL BLEU come trait-d'union delle terra emerse da Ferrara verso il mare e viceversa dando vita ad una unica immagine coordinata del territorio che possa essere anche promossa in termini comunicativi grazie ai suoi valori universali fondanti. Queste caratteristiche tipiche, ma soprattutto esclusive, del territorio dell'area GAL Delta 2000 dovrebbero diventare fondamenti e punti di forza per un rilancio del sistema economico legato al turismo slow & sweet (dolce e leggero).(IMM 04)

Un FIL BLEU come metafora di linee e stazioni ferroviarie che adottano il linguaggio del colore BLU per ricodificare la propria identità del 2030 nei paesaggi del Delta del Po.

Detto con le parole dell'architetto Carlo Mollino nel 1954 : *"...Tradizione è continuo e vivente fluire di nuove forme...è fiume armonioso ... e non acqua stagnante."*

2030 LE FIL BLEU UN PROGETTO DI LANDSCAPE IDENTITY

PREMESSA II

*"Tradizione è continuo e vivente fluire di nuove forme in dipendenza del divenire irripetibile di un rapporto tra causa ed effetto, è fiume armonioso e differente in ogni ansa e non acqua stagnante".
(Carlo Mollino, 1954)*

VISIONING, VISION + PLANNING

La visione del Futuro sta nella vicenda del passato. Una infrastruttura ferroviaria nata alla fine del '800 con obiettivi strategici rivolti alla logistica per trasporto merci e successivamente persone è una infrastruttura già pronta per essere convertita in sistema di trasporto leggero e veloce con capillare penetrazione nei territori a supporto del turismo sostenibile.

*"Per un turismo dolce e leggero (sweet & slow) che muove in un paesaggio dai valori universalmente riconosciuti. I nuovi viaggiatori genereranno il turismo del III° millennio che funzionerà là dove è stato preservato il territorio e se ne sono favorite la cura, la salvaguardia e la bellezza."
(Enrico Camanni, La storia della Alpi, 2017).*

Il progetto intende trarre forza dai Valori Universali di queste Terre riconosciuti tra il 1988 e il 2017 da parte di Istituzioni Locali e Organismi Mondiali, dal Parco del Delta alla doppia Nomina Unesco unico caso al mondo, fino al riconoscimento MAB, come elementi di propulsione del futuro della Terra, della popolazione e a sfera locale di un certo genere di turismo completamente differente rispetto al più diffuso *"Turismo di Massa"*.

LANDSCAPE IDENTITY

LA CARATTERIZZAZIONE DELLE STAZIONI PER UNA NUOVA IMMAGINE COORDINATA DEI PAESAGGI

Il progetto è semplice e leggero, poco costoso, con un basso grado di interdizione, danneggiamento o distruzione, a costo di gestione nullo, ma con elevato grado di visibilità. Più simile ad una installazione artistica *site specific*.

I piccoli delineatori stradali dal tipico colore rosso e bianco, vengono costruiti ad hoc per questo progetto, con grande dimensione e laminati con pellicole catarifrangenti di colore blu nonchè applicati in un numero adeguato su tutte le facciate delle stazioni sul fronte della linea del ferro a simulare un effetto di textures 3D a immagine di bugnato moderno che brilla sia di giorno alla luce solare sia al buio con i fari dei treni.

Inoltre, sull'angolo del fabbricato della stazioni, in coincidenza dell'uscita/entrata, verranno installate delle lamine a modi parasta d'angolo che fungono da punto informativo con grafica a linguaggio internazionale che illustra sia il luogo d'arrivo sia le potenzialità e le emergenze culturali del Paesaggio incrociando le informazioni con la mappa dei mezzi di trasporto. Sull'angolo in prossimità del punto informativo verrà posizionata una micro stazione per il prelievo automatizzato delle biciclette.

Ulteriormente le sale d'attesa saranno dipinte internamente di colore BLU con semplici applicazioni di prespaziato grafico e poi rifinite con murales realizzati a spray seguendo l'idea della street art e coinvolgendo gruppi di writers ferraresi a realizzare progetti di *railwaysbluart* dedicati al paesaggio in cui la stazione è inserita.

Visto lo stato di abbandono, incuria, non custodia, saccheggio di infissi e arredi, assenza di panchine per non favorire il bivacco notturno dei senza tetto e rozze scritte sui muri con bombolette spray ben lontane dal concetto di street art, e visto che con 20 000 euro non si può certo invertire questa rotta e nemmeno pensare di riqualificare le stazioni con elementi nuovamente aggredibile (sarebbe come gettare denaro) l'unica cosa possibile è mantenere le stazioni nello stato in cui sono trasformando e celebrando loro stesse in opera di paesaggio una sorta di oggetto da LANDART.

LA RICONOSCIBILITA' FUTURA DELL'INFRASTRUTTURA LEGGERA COME SISTEMA D'ACCESSO AI PAESAGGI CULTURALI

L'idea di questo lavoro non è tanto quella di valorizzare le singole stazioni attraverso una opera di caratterizzazione differenziata per ogni stazione. Il progetto non prevede di trattare ogni singolo nodo ferroviario con un progetto a se stante che differenzi ad esempio un nodo passante rispetto ad un nodo di testa.

Il progetto Landscape Identity prevede un unico intervento di installazione specifica per tutte le stazioni ferroviarie in maniera che l'insieme di tutte dia origine ad una unica e inequivocabile idea di identità visiva legata ad un progetto di trasporto all'interno di Paesaggi Culturalmente notevoli sottolineando attraverso l'idea del FIL BLEU la destinazione turistica sostenibile.

Inoltre, in questa maniera sarà possibile costruire semplici ma ficcanti campagne pubblicitarie che possano promuovere con un linguaggio esplicito e inconfondibile tutte le caratteristiche di Paesaggi attraversati dal FILE BLEU. In questo senso non sono le stazioni a trasformarsi in "porte d'accesso del Delta del Po" bensì tutto il FIL BLEU sarà un unico e capillare sistema d'accesso ai Paesaggi del Delta del PO.

RIFERIMENTI DI PROGETTO

Nulla si crea nulla si distrugge ma tutto si trasforma, così lo scienziato Lavoisier individuò e stabilì il principio che regola i fenomeni reali, a questo principio anche l'arte non sfugge, nulla è nuovo ma tutto è correlato e da una opera ne nasce un'altra, una idea ne origina una altra, e così il progetto del FIL BLEU trae spunto da due riferimenti specifici:

01) il progetto dello studio di architettura croato nijric+arhitekti che a Maribor (Slovenia) nel 1997 realizza l'ipermercato Baumaxx all'interno di uno svincolo stradale e utilizza per caratterizzare la facciata cieca in cemento, affacciata sulla strada, dei delineatori stradali rossi e bianchi che si illuminano di sera grazie al passaggio dei fari delle auto;

02) il progetto del giovane paesaggista Yves Brunier che con l'architetto Jean Nouvel nel 1988 progettarono per la Società delle Autostrade del sud della Francia, il nuovo casello autostradale di Vienne del Sud. La Società autostradale chiedeva che l'autista entrando nel casello e attraversando i primi 4 km venisse sorpreso da una immagine che potesse suscitare interesse per il luogo attraversato. E così venne realizzato uno spazio lunare dipinto di BLU KLEIN e abitato da piante, fiori e installazioni blu che rimandassero al pensiero dei campi di lavanda tipici del paesaggio nel quale si entrava.

MATERIALI DI PROGETTO E PERCORSI TATTILI PER IPOVENDENTI

Come si può vedere nella tavola di progetto e nel dossier con disegni allegati i materiali di progetto sono molto pochi ed economicamente affrontabili. Tinte blu all'acqua, bombolette spray per writers, delineatori stradali realizzati ad hoc e pellicolati di blu catarifrangente, lamine di acciaio inox per pannelli da infografica esterna, stampe per infografica su materiali speciali anti UVA e anti vandalo ad alta resistenza, una colonnina per il prelievo bici automatizzato e percorsi tattili per ipovedenti. Il tutto ovviamente posato e installato.

REVERSIBILITA' DEL PROGETTO

Il progetto così come sarà realizzato potrà un giorno anche essere smontato e tolto senza lasciare impatti alcuni in quanto suscettibile di inversione senza lasciare tracce dell'installazione e salvaguardando l'aspetto tipico dell'edilizia estense dei manufatti in mattone delle stazioni dei treni.

ATTUAZIONE DEL PROGETTO

CRONOPROGRAMMA

Il tempo a disposizione per l'attuazione completa del progetto potrebbero essere 3 anni e mezzo, così come segnalato nei documenti del progetto e, in questo periodo, potrebbero essere sostanzialmente 3 le operazioni da eseguire:

2019

attuazione del laboratorio per il dialogo e la condivisione del progetto tra i soggetti coinvolti.

2020

produzione e montaggio dei delinatori e grafica esterna e concorso veloce per writers.

2021

termine montaggio grafica e espletamento concorso writers, realizzazione opere nelle sale d'attesa con montaggio sistema per ipovedenti.

2022

quattro mesi di promozione e preparazione piattaforme virtuali.
Maggio: inaugurazione progetto.

(VEDI ALLEGATO CRONOPROGRAMMA)

nota al cronoprogramma 1

Tutto il progetto si basa sull'impalcato che nel medesimo tempo anche la Regione Emilia Romagna assegna i 15 milioni di euro promessi e la FER nonché gli enti territoriali locali e altre istituzioni preposte e coinvolte pubblichino bandi ed esperiscano gara con evidenza pubblica assegnando alle ditte vincitrici i lavori di adeguamento tecnico delle linee ossia elettrificare le linee, sostituire treni, locomotive e vagoni, integrare con vagoni biciclette.

Il progetto bandito non vive solo di abbellimento estetico, riqualificazione architettonica, immagine coordinata o comunicazione ma vive innanzitutto se l'infrastruttura principale a cui il progetto è diretto è funzionante e performante.

nota al cronoprogramma 2

Già nel medesimo periodo di realizzazione del progetto e di adeguamento tecnico della linea ferroviaria si deve iniziare a costruire una campagna di promozione turistica che porti questo progetto e molto altro all'interno delle grandi Fiere Internazionali del settore e all'interno delle agenzie turistiche nonché all'interno dei più grandi network web che oggi si occupano sia di turismo ma nello specifico di turismo sostenibile in maniera che la Direzione Turistica voluta dalle Istituzioni coincida anche con la reale promozione del Territorio e del Paesaggio.

Solo così facendo, con un cronoprogramma coordinato e serrato a più livelli e con una forte volontà realizzativa, si potranno vedere i primi risultati d'uso del FIL BLEU verosimilmente almeno qualche anno dopo l'inaugurazione.

MODALITA' DI DIALOGO TRA SOGGETTI COINVOLTI PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Per la vera e propria realizzazione del progetto bandito, che come si scriveva alla fine dell'ultimo paragrafo vede più figure pubbliche coinvolte, si deve prevedere una fase di dialogo condiviso attraverso riunioni costruite da una regia interna: il LABORATIO BLEU. Una struttura permanente, leggera, con figure istituzionali da Regione Emilia Romagna a FER, da TPER a Comune di Ferrara, dai singoli Comuni dell'area LEADER GAL 2000 alla stessa Agenzia Delta 2000, tutti coinvolti per il disegno di una infrastruttura di Paesaggio.

Una volta dato avvio al hardware del progetto, ossia alla nervatura principale si dovrà passare al software del progetto, ossia il LABORATORIO BLEU inizierà ad incontrare Agenzia per il Turismo, Associazioni che si occupano di Turismo, il settore Incoming di Ferrara, le strutture private che si occupano di navigazione fluviale, gli esperti di piste e percorsi cicloturistici come ad esempio Simone Dovigo ideatore della BIKE NIGHT Ferrara-Mare, le guide turistiche, e tutti coloro che possono fare fiorire il progetto FIL BLEU con un unico scopo: Sviluppo, uso consapevole e cura del territorio e dei Paesaggi del Delta attraverso un forte incremento del turismo slow & sweet che a sua volta, come effetto volano, genererà nuove domande che potranno dare vita a moderne attività a supporto del turismo e di una microeconomia delle comunità locali.

IMMAGINI DI RIFERIMENTO



IMM 01 - lo stato delle sale d'attesa - Ostellato/Rovereto



IMM 02 - anello rete FER



IMM 03 - delinatori stradali



IMM 04 - FIL BLEU

