

# Autostrada del Brennero. Architetture e paesaggi

**Andrea Oldani**

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano, Italia  
[andrea.oldani@polimi.it](mailto:andrea.oldani@polimi.it)

02  
2023

SECONDA SERIE

Trecento metri in linea d'aria separano lo spazio espositivo delle Gallerie di Piedicastello, a Trento, dalla Galleria Piedicastello, una delle opere d'arte tecniche dell'Autostrada del Brennero che, in oltre trecento chilometri, costruisce un ponte tra la Pianura Padana e l'Austria. Questo è lo spazio che separa una realtà infrastrutturale complessa dal luogo in cui viene offerta la sua interpretazione critica per la celebrazione del suo cinquantenario, nella mostra allestita dal 29 settembre 2023 al 3 marzo 2024, presso la Fondazione Museo storico del Trentino da Andrea Gritti, Elena Fontanella, Claudia Zanda con il contributo fotografico di Giovanni Hänninen.

Trecento metri che ben esprimono alcuni paradossi della mobilità. Le molteplici gallerie che attraversano il Doss Trento celano, dietro lo stesso nome, gerarchie e forme di relazione difficilmente esplicabili. Reti diverse ricalcano simili tracciati trafiggendo il corpo della montagna, mostrando, simbolicamente, la violenza e la forza dell'infrastruttura mettendone in risalto le sue possibilità e i suoi limiti. I tracciati si ricalcano, agiscono nello stesso modo pur con significati diversi e non entrando in relazione, si sovrappongono, diventano obsoleti, vengono sostituiti. Si appropria il paesaggio, lo si attraversa in galleria negandolo, la natura del rilievo viene azzerata, celandone le fattezze. Mutano i tempi, muta il tracciato dell'A12, sorge una nuova coppia di gallerie aperte al traffico nel 2007,

trenta metri di distanza separano i nuovi dai vecchi tunnel. Restano le due canne che, nel 2009, con progetto di Elisabetta Terragni, vengono riciclate trasformandosi in spazio pubblico per la città e dimostrando una natura altra ed il potenziale inedito di una ferita che, obsoleta, avrebbe potuto altrimenti rivelarsi priva di senso (De Poli, Incerti, 2014). Questo il luogo della mostra.

Il Doss Trento diventa così emblema dell'architettura delle infrastrutture e del loro rapporto col paesaggio, un luogo ideale dove indagare l'autostrada e la sua ambiguità che si gioca rispetto alla natura del tracciato, al significato di gesti dissacranti, al contrasto tra valori interni ed esterni, alla contrapposizione tra unire e separare, al costante contrapporsi di identità e alterità; elementi che restituiscono una forma contraddittoria, difficile da negoziare, progettare, costruire, assimilare, gestire, curare e spiegare.

Il lavoro di Gritti, Fontanella e Zanda assume quindi un valore essenziale nel volere riportare l'attenzione del pubblico ad interessarsi di un tema così complesso come quello dell'autostrada e sceglie un luogo simbolico. Ciò è ancora più significativo perché avviene in un paese che ha dato poco credito a questa forma dell'infrastruttura, mancando di coglierne le possibilità plurali e valorizzarne i termini entro cui dare senso e forma a un paesaggio, procedendo piuttosto a celebrarne il fatto tecnico, la funzione, il significa-



Fig. 1 - Viadotto Bolzano: elevazione pile in corrispondenza di ponte Roma, 1970/74 (Fondazione ing. Lino Gentilini).

to in termini di sviluppo e modernizzazione del paese. Ciò ha portato ad arrendersi dinnanzi all'avanzare dell'autostrada nel paesaggio, come di fronte ad un prezzo da pagare, a dover accettare una cesura indispensabile, produttrice di una cicatrice necessaria, in qualche modo permanente ed irreparabile.

La mostra riaccende così i riflettori su una vicenda, quella dell'Autostrada del Brennero, poco conosciuta ai non esperti, che a tutti gli effetti rappresenta un unicum nel panorama italiano e risulta particolarmente esplicativa rispetto ai temi introdotti, assumendo un ruolo centrale nella narrazione di un capitolo importante della storia del nostro paesaggio.

L'Italia, pur avendo avuto un primato, almeno in ambito europeo, rispetto alla definizione del 'tipo' autostradale grazie all'esperimento pionieristico della Milano-Laghi progettata da Piero Puricelli e ad una suc-

cessione di realizzazioni precoci ed innovative (Livini, 1984), ha avuto successivamente molte difficoltà nell'accompagnare e far evolvere i principi basilari del progetto, della costruzione e della tecnica autostradale coniugandoli con le esigenze dettate dall'incremento di complessità e congestione delle linee e degli spazi dell'autostrada nel territorio e da una sempre maggior richiesta di attenzione nei confronti di valori ambientali e culturali rappresentati dal paesaggio e in qualche modo minacciati da queste realizzazioni complesse (Spinelli, 2019).

Guardando al rapporto tra autostrada e paesaggio, in Italia, sin dalle prime realizzazioni, non avvenne nulla di comparabile alla esperienza prebellica delle *autobahn* tedesche che grazie ai contributi di Fritz Leonhardt (1909-1999), Paul Bonatz (1877-1956) e Alwin Seifert (1890-1972), furono caratterizzate da una at-



Fig. 2 - Viadotto Campodazzo: realizzazione impalcato, 1965/75 (foto: Chiolini & C., Pavia. Fondazione ing. Lino Gentilini).

tenzione orientata ad assimilare efficacemente le nuove opere alla natura del suolo e ai caratteri originali del contesto. Ciò dipese da una attenzione sorprendente nel disegno dei manufatti, con un lavoro accurato sulla sezione autostradale, sulle forme, i materiali, la geometria e topografia dei tracciati, oltre che dall'adozione di politiche generose nella definizione delle risorse economiche, e nella disponibilità a garantire lo spazio a margine dell'infrastruttura necessario per l'inserimento paesaggistico (Kleinmanns, Weber, 2009; May, 2011; Zeller, 2010). Al contrario nei casi italiani coevi, mancarono le risorse e la perizia nel misurare i dislivelli, assecondare l'andamento del terreno, costruire degli ambiti intermedi alle carreggiate, in modo da svincolare i tracciati nelle due direzioni, includendo e valorizzando gli elementi preesistenti del paesaggio. Si favorirono invece i

grandi movimenti di suolo, la presenza di carreggiate affiancate, le pendenze costanti e i rettilinei, deducendo i caratteri dell'autostrada da quelli della ferrovia, con gravi ripercussioni sulla qualità e il carattere dei paesaggi attraversati (Fariello, 1963).

Questa attenzione non si è sviluppata particolarmente anche nelle grandi realizzazioni della seconda generazione. L'Autostrada del Sole, sebbene ispirata dai modelli americani, non ha sicuramente beneficiato dell'esperienza delle *parkway* e della loro capacità di integrarsi al paesaggio cogliendo il valore dei tracciati come elemento narrativo, partecipe di un programma esperienziale. Le difficoltà che accompagnarono l'attraversamento della Piana Fiorentina (Menduni, 1999) sono emblematiche a questo riguardo e rappresentative di come i caratteri di un paesaggio straordinario rappresentassero un 'intralcio' la cui risoluzio-



**Fig. 3** - Viadotto Campodazzo: vista aerea, 2007 (foto: L. Tonina. Autostrada del Brennero SpA).

ne consistette nella nomina di un architetto paesag-gista a cui affidare l'ingrato compito di 'mitigare' il risultato di una trasformazione ormai completamente definita e scarsamente opzionabile.

In questa ed altre esperienze è sicuramente mancato un consulente caparbio e lungimirante come Rino Tammi (1908-1994), che, in Canton Ticino, nell'autostrada N2, è stato capace di ribaltare la natura debole del suo incarico sino ad inventare un linguaggio formale da applicare alle infrastrutture (Maffioletti, 2008) e dare avvio ad una 'scuola' (Stalder, 2021; Navone, 2022) che ha trovato fortuna grazie ai suoi allievi Flora Ruchat Roncati (1937-2012) e Aurelio Galfetti (1936-2021) sempre alla ricerca dei modi per "fare il consulente facendo il progetto" (Galfetti, 2009, p. 39).

Continuando e guardando a molte realizzazioni successive, scarsa influenza hanno avuto anche le ricerche sul tema dell'esperienza del guidatore e delle possibilità estetiche offerte dalla visione in movimento che hanno preso le mosse dal fondamentale contributo di *The View from the Road* (Appleyard, Lynch, Myer, 1965) in parte anticipato da Tunnard e Pushkarev (1963) e destinato ad influenzare molte ricerche recenti sul tema del paesaggio autostradale, come evidente nel numero monografico di Lotus Navigator (2003) dedicato a *Il paesaggio delle freeway*, che raccoglie una selezione di contributi fondativi di protagonisti contemporanei, tra cui Martha Schwar-

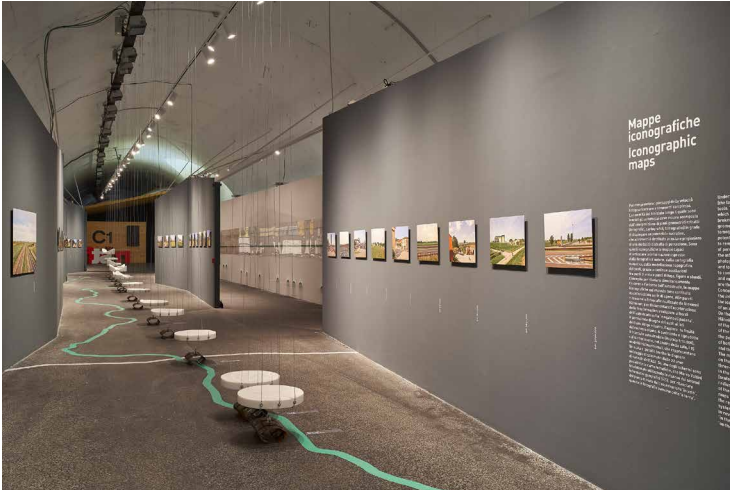
tz, Hargreaves Associates, Field Operations, Bernard Lassus, Desvigne & Dalnoky.

L'Italia è stata però anche ricca di primati nel campo autostradale. Va citata, come già accennato, la capacità di accogliere la novità della velocità e di una strada ad essa dedicata, facendola evolvere, anche in rapporto ad un territorio articolato ed accidentato che ha messo alla prova le capacità tecniche e costruttive. A ciò si associa il ruolo straordinario giocato dall'ingegneria (Desideri et al., 2013), che ha avuto grande spazio per le sue creazioni, rendendo le autostrade italiane in qualche modo riconoscibili ed emblematiche nel panorama internazionale grazie a manufatti di rilievo. Un terzo primato è legato all'architettura delle aree di servizio, che tramite l'intuizione di un industriale, Pavesi, e della sua concorrenza, Motta ed Alemagna, ha definito un elemento iconico tipico delle autostrade italiane (Colafranceschi, 2008; Greco, 2010). Si deve quindi riconoscere un percorso caratterizzato da risultati eccellenti, tra cui ha trovato spazio anche l'errore, il tentativo di rimediarsi e una serie molto ampia di riproposizioni delle stesse difficoltà, dovute soprattutto alla relazione al paesaggio, strettamente legate alla prassi di separazione dei disegni e al dominio dei principi di utilità, convenienza e necessità.

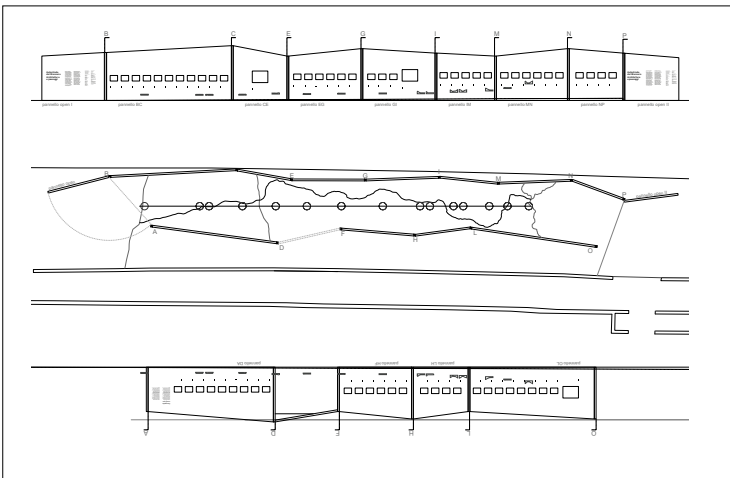
Tornando al Brennero, il primato di questa autostrada consiste nel tentativo, non desiderato, di superare l'impasse italiana nel rapporto col paesaggio tramite la presenza di Pietro Porcinai (1910-1986). Si tratta di un unicum, non solo per lo spessore del progettista coinvolto, ma anche per il contributo della sua consulenza, proiettato oltre i limiti di un impegno convenzionale (Picchi, 2013). L'attività del paesaggista si è tradotta, infatti, in un vero e proprio lavoro di ricerca e di confronto internazionale sul tema dell'autostrada che ha portato alla sperimentazione di una serie di soluzioni tecniche ed estetiche ancora oggi innovative se comparate alle realizzazioni più vicine alla nostra epoca. L'esperienza della A22 in questo modo conferma in modo significativo le difficoltà italia-



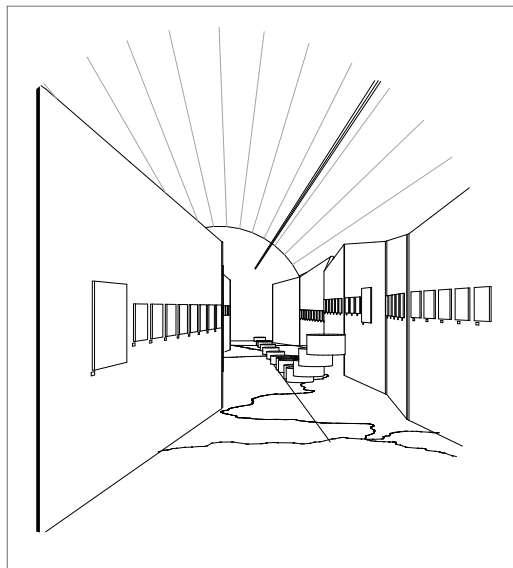
**Figg. 4, 5** - La mostra nello spazio de Le Gallerie di Piedicastello a Trento (foto: G. Hänninen).



**Fig. 6** - Pianta e prospetti dell'allestimento della sezione 'Mappe Iconografiche' presso Le Gallerie di Piedicastello (disegno di Gritti, Fontanella, Zanda).



**Fig. 7** - Schizzo dell'allestimento della sezione 'Mappe Iconografiche' presso Le Gallerie di Piedicastello (disegno di Gritti, Fontanella, Zanda).



ne nel rapportarsi al tema del paesaggio perché offre i risultati di un progetto determinato da una opposizione al proseguimento dei lavori e da una richiesta di consulenza esplicitamente avanzata dalla Provincia Autonoma di Bolzano e risolta tramite un incarico diretto a Porcinai da parte del Ministero dei Lavori Pubblici (Micheletti, 2012). All'opposto diventa un esempio esplicativo delle possibilità di risoluzione delle stesse difficoltà. Si tratta quindi di un caso particolarmente narrativo rispetto alle differenze di metodi ed approcci che caratterizzavano il nord e il sud delle Alpi e di come l'infrastruttura autostradale possa rappresentare in forma fisica e visibile il tentativo di riconciliazione e ridefinizione dei valori unificanti le due parti del tracciato. Per queste ragioni la mostra sulla A22 diventa particolarmente didattica nel mostrare l'essenza dell'autostrada e le sue contraddizioni, offrendo un tema fondamentale per chi si occupa di paesaggio delle infrastrutture e facendo sorgere molti quesiti rispetto all'ampiezza che può assumere il progetto di paesaggio in un campo operativo ristretto, non negoziabile, limitato dalla mancanza di relazione con le altre discipline coinvolte nel disegno delle infrastrutture.

Le finalità della mostra di Gritti, Fontanella e Zanda vanno però oltre a questo dibattito, limitandolo alle questioni di sfondo che supportano un obiettivo ancora più ambizioso; quello di mostrare in cosa consiste oggi il paesaggio dell'autostrada, non fermandosi alla sezione stradale e ai suoi spazi, ma estendendo il campo di studio all'ambito di influenza del tracciato, tendandone una ri-definizione.

Nella struttura generale, composta di due sezioni, a questo obiettivo risponde il primo dei settori complementari della mostra dedicato alle 'Mappe Iconografiche'. Qui le fotografie di Giovanni Hänninen e una sequenza di 15 modelli rappresentano il territorio rispettivamente in una fascia di cinque chilometri estesa oltre i limiti dell'infrastruttura e nel raggio di cinquecento metri dai punti notevoli costituiti dalle 22 aree di servizio presenti lungo il tracciato.

Grazie a questa lettura è possibile comprendere come l'autostrada ha assunto, nel corso del tempo, il ruolo di dispositivo generativo, dando origine ad un nuovo paesaggio che, in modo diacronico, si è sovrapposto al preesistente, fornendone una nuova identità. Le fotografie di Hänninen svelano questo insieme, mentre la seconda sezione – palinsesti – scandisce e





**Fig. 8** - Polo industriale EniPower, Mantova (foto: G. Hänninen).

**Fig. 9** (a fronte) - Eliporto e campo sportivo, Avio (TN) (foto: G. Hänninen).

**Fig. 10** (a fronte) - Eliporto, Salorno (BZ) (foto: G. Hänninen).

documenta i ritmi e i materiali di questa partitura. Si tratta di una modalità in parte già sperimentata dagli autori in una ricerca analoga sull'autostrada A4 tra Milano e Bergamo che trova qui maggior compimento e maturità (Gritti, 2015; Gritti, Zanda, 2018). Il modo di procedere di Hänninen e l'intento delle mappe di Marco Voltini che accompagnano il lettore nel catalogo della mostra, edito da Rubattino, costituiscono l'aspetto più fecondo dell'esplorazione perché è quello attorno a cui è possibile ribaltare il punto di vista. Le fotografie pur rimanendo aderenti al tracciato permettono di distaccarsi da esso. Si esplora così il paesaggio dell'autostrada, dove il nastro d'asfalto e i manufatti si confrontano con le un denso intreccio di vie d'acqua e di terra, con le tracce dell'antico palinsesto agricolo e con un catalogo variegato di forme derivate

dai processi insediativi germinati attorno ai punti nodali della rete autostradale e lungo le direttrici che la affiancano e la intersecano secondo modelli determinati dai vincoli di prossimità e dagli aspetti logistici. L'esplorazione, oltre a permettere un viaggio lungo e attraverso l'autostrada, diventa l'occasione per aprire un confronto rispetto agli effetti del tempo in rapporto al potere morfogenetico dell'infrastruttura, offrendo una serie di materiali critici che consentono di valutare il rapporto tra le condizioni interne e gli effetti indotti sul contesto esterno a distanza di cinquant'anni dalla apertura del tracciato. Questo obiettivo è sottointeso anche dalla presenza di una timeline e dalla disposizione di una 'quadriera' che restituisce la storia dell'infrastruttura attraverso la riproduzione di disegni, immagini e fotografie dei pro-





Fig. 11 - Bolzano (foto: G. Hänninen).

getti, del cantiere e delle opere d'arte realizzate nel periodo di esercizio dell'autostrada.

Vengono così indirettamente chiamati in causa i temi legati all'obsolescenza, al bisogno di manutenzione e alla necessità di individuare delle soluzioni per la conservazione delle opere tecniche e architettoniche. Temi che assumono particolare attualità anche in rapporto agli scenari determinati dall'acuirsi degli effetti dei cambiamenti climatici che comporteranno cicli di maggior stress e di aumento in frequenza di eventi meteorici catastrofici (Neumann et al., 2015).

La mostra offre un contributo prezioso ed inedito, capace di rendere maggiormente comprensibile non solo la storia e le vicende che hanno accompagnato la costruzione di un'opera come la A22, ma anche di stimolare la riflessione e il dibattito sulle sfumature che questo episodio assume rispetto al presente dell'ar-

chitettura delle infrastrutture e pone molti interrogativi rispetto al futuro, invitando a riconsiderare l'autostrada non più solo come dispositivo lineare, ma come elemento portante di una forma di reticolarità capace di moltiplicare i meccanismi di relazione e le implicazioni scalari che determinano, in modo sostanziale, la natura e il destino dei paesaggi attraversati.

## Bibliografia

- Appleyard D., Lynch K., Myer J.R. 1965, *The View from the Road*, The MIT Press, Cambridge, MA.
- Colafranceschi S. 2008, *Autogrill. Una storia italiana*, il Mulino, Bologna.
- De Poli M., Incerti G. 2014, *Le Gallerie di Piedicastello/Trento Tunnels*, in Id. *Atlante dei paesaggi riciclati*, Skyra, Milano, pp.228-233
- Desideri P., De Magistris A., Olmo C., Pogacnik M., Sorace S. (a cura di) 2013, *La concezione strutturale. Ingegneria e architettura in Italia negli anni cinquanta e sessanta*, Umberto Allemandi & C., Torino.
- Fariello F. 1963, *Architettura delle strade. La strada come opera d'arte*, La Pace, Roma.
- Galfetti A. 2009, *Il progetto dello spazio*, Archivio Cattaneo, Cernobbio.
- Greco L. 2010, *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi, Roma.
- Gritti A. 2015, *Mi-Bg 49 km visti dall'autostrada*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.
- Gritti A., Zanda C. 2018, *Autostrada Novissima: Architetture in sequenza lungo l'A4 tra Bergamo e Milano*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.
- Kleinmanns J., Weber C. (a cura di) 2009, *Fritz Leonhardt 1909-1999. Die Kunst des Konstruierens / The Art of Engineering*, Axel Menges, Fellbach.
- Livini G (a cura di) 1984, *1924-1935. Le autostrade della prima generazione*, Arti Grafiche Leva A&G, Milano.
- Maffioletti S. 2008, *L'orgogliosa modestia della N2*, in K. Frampton, R. Bergossi (a cura di), *Rino Tami. Opera completa*, Mendrisio Academy Press, Mendrisio, pp. 137-175.
- May R. 2011, *Pontifex Maximus: der Architekt Paul Bonatz und die Brücken*, MV-Wissenschaft, Münster.
- Menduni E. 1999, *L'Autostrada del Sole*, il Mulino, Bologna.
- Micheletti C. 2012, *L'Autostrada nel Paesaggio. Il progetto dell'Autobrennero*, in L. Latini, M. Cunico (a cura di), *Pietro Porcinai. Il progetto del paesaggio nel XX secolo*, Marsilio Editori, Venezia.
- Morelli E. 2005, *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Firenze University Press, Firenze.
- Navone N. (a cura di) 2022, *Flora Ruchat-Roncati. Memoria e trasformazione. Scritti e conversazioni su architettura e territorio*, Casagrande, Bellinzona.
- Neumann J.E. et al. 2015, *Climate change risks to U.S. infrastructure: impacts on roads, bridges, coastal development, and urban drainage*, «Climatic Change», n. 131, pp. 97-109.
- Picchi P. 2013, *Il paesaggio nei progetti originari di A22, l'esperienza di Pietro Porcinai*, in P. Scaglione, M. Ricci (a cura di), *A22. Nuove ecologie per infra/strutture osmotiche*, List Lab, Trento.
- Spinelli L. 2019, *La visione soggettiva: progetti e paesaggi*, Franco Angeli, Milano.
- Stalder L. 2021, *La topografia di Aurelio Galfetti*, in F. Graf (a cura di), *Aurelio Galfetti. Costruire lo spazio*, Mendrisio Academy Press, Mendrisio, pp.121-134.
- Tunnard C., Pushkarev B.S. 1963, *Man-made America: Chaos or Control?*, CT: Yale University, New Haven Press.
- Zeller T. 2010, *Driving Germany: The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Berghahn Books, Oxford.