

Infrastrutture: il paesaggio non conta

L'assenza di un disegno consapevole caratterizza tanto l'Alta velocità che le autostrade

Luca Molinari

Terrapieni rinforzati con maglia d'acciaio; pareti in cemento armato a vista; tunnel risolti in tubolari metallici colorati e cristallo; tunnel in cemento armato; pareti in cemento armato e sasso di fiume; ancora terrapieni ad altezza variabile; pareti anti-rumore in cristallo o cemento armato.

Lungo le autostrade Torino-Milano e Milano-Roma corre la nuova linea per l'Alta velocità; se ne parla da anni e da altrettanto tempo abbiamo visto crescere progressivamente questa impresa titanica lungo il nostro povero territorio, conquistare terreno, colonizzare sedime agricolo per trasformarlo in una necessaria ipotesi di sviluppo per il futuro del Paese. Ma quello che più di ogni altra cosa colpisce è l'assoluta incuria nel progetto paesaggistico di questa infrastruttura. Guardando a questo cantiere lineare impressiona l'amnesia ambientale di cui è impregnato, l'incomprensibile assenza di un progetto unitario per un nuovo asse che attraverserà alla fine l'Italia da nord a sud.

Ma proviamo a fare un percorso diverso: lasciamo la macchina a casa e prendiamo il treno. La linea segue più o meno gli stessi tracciati autostradali e dal finestrino potremmo assistere a uno spettacolo simile, ovvero a una sequenza di ponti, viadotti, aree di servizio diversi l'una dall'altra a seconda delle diverse tratte, che si tratti di opere passate ma anche, e soprattutto, delle nuove opere che stanno interessando quasi tutte le autostrade italiane.

Quando poi si cerca di ottenere spiegazione si ottiene sempre la stessa risposta: ogni tratta ferroviaria o autostradale è affidata attraverso una gara pubblica e l'impresa che vince realizza interpretando l'appalto. Inutile credere che esista per tutta la linea dell'Alta velocità una sorta di manuale generale, un abaco degli elementi e delle loro componenti che debba essere preso e applicato indifferentemente che la tratta sia ad Alessandria o nella campagna romana. Mi si potrebbe far notare che ogni porzione di Alta velocità, ogni frammento di linea è inserita in un contesto ambientale diverso e diversamente si comporta nel suo disegno; potrebbe essere una scelta, discutibile ma interessante.

Ma purtroppo non è neanche così.

Il disegno consapevole del paesaggio, al di là delle dichiarazioni formali, non esiste nella costruzione delle nostre infrastrutture ancora dominate nella loro concezione da logiche di tipo unicamente economico e funzionale. Le strade e le ferrovie italiane dimostrano inesorabilmente che in Italia di distingue ancora tra progetto d'ingegneria e progetto d'architettura nella sua visione più limitante e soprattutto più conservatrice che vede la figura del "tecnico" altra da quella del "decoratore".

Questo discorso ha un fondo paradossale se pensiamo che la discussione tratta del paesaggio italiano e delle sue infrastrutture. Come se centinaia di chilometri di belle strade alberate (che però negli ultimi anni sono state sistematicamente eliminate perché considerate un pericolo per gli automobilisti!) che nel loro tracciato costruivano un rapporto speciale con il paesaggio circostante, costruendo di fatto il nostro sguardo sulle coste, sulle alture circostanti, lungo le grandi pianure, non fosse servito a niente.

Nulla sembrano aver insegnato i tracciati lineari delle grandi strade consolari romane diventate nei secoli la spina dorsale nelle comunicazioni difficili lungo la nostra penisola, così come i tanti valichi alpini e appenninici in cui il disegno del tracciato e quello delle sue strutture (ponti, viadotti, case cantoniere, aree di sosta) sembrava fare tutt'uno con il paesaggio circostante.

L'Italia è piena di storie in cui la qualità del paesaggio ha fatto da cornice e limite alla costruzione delle sue nuove arterie. Per tutti basterebbero gli "arretrati" Borboni che realizzando la prima strada alta sopra Napoli per decongestionarla dal traffico, imposero agli edifici circostanti un'altezza che non disturbasse la vista sulla baia sottostante e sul Vesuvio, limite che in parte è sopravvissuto per a oggi; oppure ai tracciati delle strade che collegavano la capitale alle residenze estive ritmate elegantemente da pini marittimi.

Viene allora da chiedersi cosa ha generato questa pericolosa amnesia. Forse in quel fenomeno che molti studiosi urbani come Arturo Lanzani o Stefano Boeri hanno ben descritto negli ultimi anni come un progressivo, devastante disinteresse della popolazione per tutto ciò che è pubblico, per quegli spazi che stanno al di là della soglia domestica e che sono diventati terra di nessuno. Il secondo dopo-guerra vede in Italia una fuga dalla concezione pubblica dello spazio; la comunità si chiude in casa, dietro i cancelli della villetta unifamiliare o della palazzina.

Si tratta di fenomeni figli dell'egoismo individualista del boom economico che ha consumato chilometri di coste e milioni di metri cubi di terreno fertile per soddisfare il desiderio di modernità degli italiani.

Ma purtroppo insieme è l'immagine di una società individualizzata in cui il potere politico non ha saputo prendersi cura del bene pubblico, del paesaggio che ci circonda, dei luoghi che dovrebbero accogliere le nuove comunità urbane che si sono costituite. Credo che sia importante combinare assenza di qualità dello

spazio collettivo nell'Italia del dopo-guerra all'incapacità di pensare e costruire infrastrutture pubbliche come elementi complessi funzionali ed estetici insieme calati in un paesaggio stratificato, antico e in profondo cambiamento.

E visto questo vuoto devastante; vista la differenza che ci separa in questo campo dagli altri Paesi dell'Europa Occidentale, che occasioni fondamentali come l'Alta velocità o il raddoppio di un'autostrada diventano occasioni uniche per recuperare e per dare una svolta che sia decisiva per invertire la tendenza. E invece ci troviamo ancora a che fare con frammenti, occasioni uniche. Come per il Comune di Reggio Emilia che, una volta chiamato Calatrava per disegnare il nuovo ponte sull'autostrada e la stazione per l'Alta velocità, si è subito posta la necessità di affrontare il disegno complessivo del paesaggio che nuove infrastrutture e suoi manufatti toccavano, trasformando una situazione "tecnica" in una occasione di regia d'insieme. Oppure come uno dei tanti progetti per spazi pubblici che finalmente vengono ideati come frammenti di nuovo paesaggio tra città e Natura semi-artificiale. Stiamo finalmente andando oltre il progetto della piazza come forma di arredamento, di abbellimento borghese dello spazio cittadino per cercare di dare forma a frammenti inediti di paesaggio come è il caso del felice progetto di Cino Zucchi per San Donà di Piave da poco terminato. Un sistema di spazi aperti che sono parco, piazza, luogo d'incontro e di gioco insieme; ambiente in cui il disegno delle attrezzature aiuta a scoprire e a usare lo spazio in maniera matura e diversa.

Frammenti utili, sempre frammenti. A quando una cultura autonoma, consapevole, operativa del paesaggio italiano?