

# Infrastrutture e paesaggio

*Andreas Kipar*

## I. PREMESSA

Negli ultimi decenni il tema delle infrastrutture è tornato ampiamente alla ribalta. In particolare le strade e le linee ferroviarie ad alta velocità si sono poste fra i principali obiettivi delle politiche infrastrutturali di molti paesi europei, Italia in testa, in quanto strumenti indispensabili per garantire un adeguato sviluppo economico e sociale.

Dall'altra parte però gli effetti di queste politiche, aventi solitamente un approccio di tipo tecnico orientato al superamento di problemi legati alla mobilità, hanno spesso comportato ripercussioni piuttosto negative, creando timori e sfiducia tra le popolazioni direttamente interessate dagli interventi.

La necessità di ritrovare un equilibrio tra le esigenze legate allo sviluppo economico e il mantenimento della qualità dei territori e paesaggi attraversati richiede, in maniera ormai urgente, di rivedere i modi in cui le infrastrutture si inseriscono nei processi di trasformazione del paesaggio. Proprio questo tema si pone oggi al centro di un acceso dibattito che divide tra posizioni più conservatrici, orientate sempre di più all'opzione 0, e altre più aperte, propositive che accettano con spirito inventivo la sfida della trasformazione, seppur nel rispetto e nella tutela dei beni paesistici intesi nella loro accezione sia naturale che storico-culturale.

Quest'ultima posizione tende a promuovere una progettazione attiva e *integrata*, che ricerca soluzioni in grado di coniugare tutela del paesaggio e nuovo sviluppo, evitando che il binomio tutela - sviluppo venga inteso come un'antinomia insanabile; si tratta di superare il pensiero diffuso e la convinzione di chi pensa che inserire il "nuovo" comporta in ogni caso fare un danno o fare degli errori irreparabili.

Spesso, infatti, intorno ai grandi interventi infrastrutturali decisi dal governo centrale e regionale, per i quali risulta indiscussa la necessità e l'opportunità, si formano forti gruppi di opposizione, fronti del "no", proprio dagli enti e dalle popolazioni locali interessate direttamente dagli interventi, ciò a causa degli impatti che tali opere solitamente generano sull'ambiente e sul paesaggio.

Queste conseguenze, note con il nome di sindrome "Nimby"<sup>1</sup>, a volte inevitabili, possono essere attenuate grazie a processi trasparenti orientati ad una progetta-

---

1 Dall'inglese "not in my back yard": non nel mio giardino. Fenomeno radicato nelle trasformazioni della società contemporanea con le comunità locali sempre più pronte a mobilitarsi contro progetti di valore collettivo ma percepiti come una minaccia per i propri interessi e per la propria identità.

zione di qualità, che tenga conto delle esigenze locali garantendo risultati concreti e benefici collettivi. Pertanto le trasformazioni del territorio possono essere considerate non solo causa di deturpamenti ambientali ma dovranno sempre di più rappresentare l'occasione per la creazione di "nuovi paesaggi".

Nuovi paesaggi che non possono fare altro che valorizzare le risorse esistenti, "far vivere" i paesaggi della quotidianità, risvegliando dal torpore le comunità locali che diventano direttamente responsabili e promotori del proprio paesaggio.

## 2. IL PAESAGGIO COME INFRASTRUTTURA

Se mai vi fosse ancora la necessità, prima di definire i due termini *infrastruttura* e *paesaggio* sembra utile ricordare che entrambi i termini si prestano a facile deformazione e usi spesso equivoci.

L'infrastruttura come «l'insieme di impianti che consentono l'impostazione dello sviluppo di una determinata attività» si compone di due termini, *infra* (inferiore, posto al di sotto) e *struttura* (composizione e distribuzione complessiva e organica degli elementi architettonici costitutivi e funzionali di una costruzione).

Il paesaggio come specchio vivente del nostro essere trova la sua origine nel termine *paese* (*landscape* in inglese, *landshap* in olandese, *Landschaft* in tedesco, *pay-sage* in francese) e ci ricorda quale sia la divergenza tra una porzione di territorio (paese) esteticamente neutrale e il paesaggio passato di rango, attraverso un'elaborazione storico-artistica, tutt'altro che neutrale.

Già da questa prima e superficiale contrapposizione dei due termini paesaggio/infrastruttura, si potrebbe evincere come il paesaggio stesso sia in fondo l'infrastruttura del nostro essere presenti sul territorio. «Forma plasmata che vivendo evolve», per dirla alla Goethe.

Il paesaggio è infrastruttura perché costituisce il tramite che ci permette di entrare in relazione con lo spazio che ci circonda, da ogni punto di vista, e che ci consente di svolgerci delle attività. Questo è il compito dell'infrastruttura, cioè *stare tra*, e infatti il paesaggio *sta tra* noi e la natura.

Superare dal punto di vista concettuale l'apparente divergenza dei termini e concepire l'infrastruttura come un paesaggio e il paesaggio come un'infrastruttura apre all'architettura del paesaggio il compito di indagare innanzitutto i processi di evoluzione del territorio.

È soprattutto la ricerca degli elementi costitutivi del paesaggio che permette di comprenderlo nella sua natura, comprendere quali sono gli *ingredienti* che abbiamo a disposizione per creare la *ricetta*. Vale sempre la pena di compiere il tentativo di comprendere gli *ingredienti*, il loro funzionamento e la loro capacità percettiva. E ciò costituisce già più della metà del progetto.

Per far ciò può essere utile dividere e articolare il territorio in ambiti di riferimento, che di solito sono di varie tipologie: urbano, perturbano, industriale, agricolo, naturalistico. Attraverso queste categorie è possibile individuare più precisamente gli elementi costitutivi: quelli di pregio e quelli che possono arrecare danno

o fastidio. Solo dopo questo sforzo è possibile procedere al progetto infrastrutturale, il cui fine rimane quello di fornire un disegno tecnico comprensibile. Ciò può essere ottenuto, ad esempio, costruendo un abaco che consenta di dare delle regole, delle indicazioni generali fino ad arrivare ai progetti esecutivi.

L'abaco diventa l'essenza della *ricetta* stessa, che significa regola, ordine, composizione, ma anche intuizione, sapienza ed esperienza. Tutto il resto è dialogo tra le parti, pubblico-privato, cittadino-istituzioni, ordinarietà-straordinarietà. Un dialogo che parte dalla conoscenza del sito, dalla conoscenza della problematica e, infine, dalla volontà di trovare la soluzione migliorativa.

Un esempio interessante in tal senso può essere ricercato nell'esperienza francese di fine anni Ottanta relativa alla realizzazione della nuova rete autostradale.

Il ministero dei Trasporti cercò di risolvere il problema della mobilità non solo dal punto di vista tecnico e ingegneristico ma anche mediante un nuovo approccio culturale, componendo una équipe di professionisti (alla cui guida venne nominato il paesaggista Bernard Lassus) aventi diverse competenze in modo da coinvolgere nel progetto gli aspetti paesaggistici, sociali e culturali locali. La politica dell'1% *paysage et développement* fu lo strumento innovativo utilizzato per garantire il corretto inserimento dell'opera nell'ambiente e di promuovere uno sviluppo economico e turistico, rispettoso del patrimonio locale.

Tale politica è stata applicata per la prima volta in via sperimentale nel 1987 per la costruzione di due nuove autostrade: l'A75 *La Meridienne* (Clermont-Ferrand - Bèziers) e l'A20 *L'Occitane* (Vierzon - Montauban). In pratica lo Stato acquisisce l'1% del costo della realizzazione delle infrastrutture per il finanziamento degli interventi di valorizzazione dei paesaggi percepiti dall'autostrada con la riserva di richiedere tale percentuale anche alla collettività interessata.

Questa legge si è rivelata un valido strumento che ha permesso da un lato di trovare la base economica necessaria alla realizzazione del progetto paesaggistico, dall'altra di spostare l'attenzione non solo sui fattori tecnici ma anche verso le esigenze locali. Solo coinvolgendo la comunità locale è possibile infatti realizzare e gestire i nuovi paesaggi generati: non solo mimesi o abbellimento dei bordi stradali ma processo di valorizzazione della trama paesistica esistente, che cerca di coniugare le esigenze di colui che vive in prossimità del bordo stradale con quelle del viaggiatore, risvegliando in quest'ultimo la curiosità per i luoghi attraversati.

La concezione della strada quale strumento di conoscenza e percezione rappresenta sicuramente un elemento da considerare nella progettazione delle infrastrutture. Percorrendo una strada con un veicolo a motore, infatti, la velocità fa percepire le immagini in maniera distorta, dalla rapida successione dei primi piani fino alla fissità dei piani più lontani.

Questa caratteristica può essere sfruttata valorizzando gli elementi peculiari del paesaggio, che diventano vere e proprie opere d'arte cinematiche. Filari, siepi, canali, edifici e alberi sparsi ma anche boschi e cascine diventano i materiali con i quali creare ritmi, scorci visuali, interruzioni, in un gioco che permette la scoperta di un paesaggio ricco di varietà e che al contempo dà vita ad una vera e propria rete ecologica, intesa come *connettivo verde*.

### 3. LA PROGETTAZIONE INTEGRATA

Il progetto dell'infrastruttura dovrebbe porsi con consapevolezza nei luoghi, sapendo bene che va ad aggiungervi altre parti, parti nuove che incidono sui valori paesaggistici esistenti.

L'inserimento dei nuovi tracciati nella progettazione integrata è concepito come formazione di un nuovo paesaggio infrastrutturale, costituito, oltre che dal tracciato stesso, da una serie di "elementi verdi" di tipo *puntuale* (presenze monumentali, elementi arborei, preesistenze architettoniche, elementi significativi da conservare, riqualificare, valorizzare), di tipo *lineare* (filari, siepi, percorsi campestri e/o ciclo-pedonali, rogge, canaline di drenaggio ecc.) e di tipo *areale* (boschi, coltivi, aree di nuova forestazione e di compensazione ecologica) che contribuiscono ad una trasformazione morfologica del paesaggio, verso una maggior articolazione e varietà. Varietà che spesso comporta un vero e proprio incremento di biodiversità e un miglioramento dell'assetto ecologico-ambientale complessivo.

L'obiettivo principale della progettazione integrata è infatti quello di conciliare le esigenze viabilistiche e infrastrutturali con il rispetto degli equilibri ecologici e del contesto paesaggistico, attraverso una metodologia di progetto tesa al superamento della concezione di intervento *a posteriori*, ossia a danno effettuato, operando, o meglio prevedendo i danni ambientali e paesaggistici, mediante le cosiddette opere di minimizzazione e mitigazione (atti a ridurre gli impatti sul paesaggio causati dai manufatti infrastrutturali), di salvaguardia (atti a difesa degli elementi emergenti del paesaggio) e di compensazione ecologico-ambientale (atti a bilanciare gli effetti provocati irrimediabilmente sull'ambiente).

La progettazione integrata delle infrastrutture si può quindi riassumere nella ricerca delle condizioni di garanzia atte alla conservazione degli equilibri ecologici preesistenti e nella volontà di individuare aree di compensazione ambientale che, opportunamente equipaggiate a verde, siano volte al riequilibrio anche nei punti più delicati di interferenza e conflittualità.

I contenuti informativi e le indicazioni disciplinari della progettazione integrata definiscono oltre al sedime da riservare alla viabilità e all'ingombro dell'infrastruttura, anche l'insieme di aree e di spazi interclusi necessari alla realizzazione delle opere di compensazione ecologica le quali dovranno essere considerate a tutti gli effetti aree di progetto sin dall'inizio del processo di piano. L'intento è quello di mitigare gli impatti provocati dalle nuove infrastrutture attraverso una progettazione in chiave globale del territorio in grado di considerare lo sviluppo dei tracciati all'interno del territorio più vasto possibile, che viene analizzato e suddiviso in ambiti di riferimento che divengono strumento che accompagna tutto il percorso progettuale.

La definizione degli ambiti territoriali di riferimento costituisce fondamentalmente la fase preliminare al progetto infrastrutturale vero e proprio e scaturisce dall'individuazione delle caratteristiche geomorfologiche e territoriali omogenee per arrivare ad analizzare situazioni paesistico-ambientali più circoscritte o con peculiarità fortemente caratterizzanti.

La classificazione del territorio in ambiti di riferimento consente inoltre di contestualizzare le problematiche principali indotte da un progetto viario e conseguentemente operare delle proposte correttive rispetto ai contesti specifici.

L'individuazione delle interferenze ambientali a livello locale consente da un lato di delineare i nodi problematici affrontabili puntualmente tramite soluzioni di ottimizzazione del tracciato di progetto o con sistemazioni paesistico-ambientali ad hoc, formalizzando criteri operativi da utilizzare per la predisposizione di opere a verde integrate al progetto infrastrutturale. Tali criteri devono essere intesi quali vere e proprie *linee guida* che dettano i principi della composizione architettonico-formale delle sistemazioni a verde fino alla scelta delle specie vegetali di progetto.

#### 4. VERSO IL “PROGETTO PAESAGGIO”

Partendo proprio dalla volontà di rimettere al centro della scena una *progettualità attiva* è utile ricordare la massima anglosassone «project to protect», che ci ricorda che per ogni azione occorre un progetto, un'idea capace di coniugare gli aspetti funzionali-gestionali con quelli economici oltre a quelli estetici, forse l'unico aspetto in grado di farci ragionare sulla qualità di una determinata azione.

Una qualità come risultato di un dialogo aperto e continuo tra le parti, un confronto su idee e proposte diverse tra loro, ma sufficientemente approfondite da poter incidere su quella minaccia ingombrante e dilagante, che oserei chiamare con due parole: indifferenza e banalizzazione.

Questi due atteggiamenti sono molto diffusi nel vecchio continente, leggermente appesantito e impaurito davanti ai molteplici problemi in casa propria e ancor più davanti alla sfida della globalizzazione appena iniziata.

Nel contempo però si nota un rinnovato interesse da parte dei cittadini e in particolare delle generazioni giovani per il proprio territorio d'appartenenza, o meglio ancora per il proprio paesaggio, spesso l'unica autentica testimonianza della propria storia, cultura e identità collettiva. E qui diventa utile ricordare la Convenzione europea del paesaggio, ratificata dal Governo italiano nel 2006, che lo promuove a «componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità, del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità».

In questo senso, il paesaggio non è solo il risultato di un'azione incosciente o secondaria ma di un progetto di un'intera società, un impegno sul futuro, una dichiarazione su come intendiamo promuovere e articolare un nostro rapporto con la natura e la cultura che ce l'ha tramandato. Rinunciare a quest'azione significa volersi accontentare dei “resti”, faticosamente tutelati nei recinti amministrativi dei parchi, sottratti a quel normale processo di trasformazione e trattati come delle riserve dove la presenza umana per lo più reca disturbo.

E se i parchi ci potranno garantire quel minimo equilibrio necessario a tutela di noi stessi, il progetto paesaggio ci vuole di nuovo protagonisti con azioni lungimiranti e innovative sugli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani affrontando sia i

paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia quelli della vita quotidiana e ancor più quelli degradati dalla nostra continua e spesso incosciente incuria.

Questa la vera questione da risolvere: promuovere un nuovo patto politico e sociale per un paesaggio che sappia di nuovo esprimere la nostra essenza di vita su questa terra. Per poter dare un contributo in questa direzione non occorrono tanto nuove direttive di legge in quanto i modelli di riferimento non mancano. Dalla rinascita postindustriale della Ruhr, attraverso l'operato decennale dell'IBA Emscher Park, agli itinerari europei che connettono il mare Baltico con il mare Egeo, fino ai programmi strutturali dei governi nazionali e regionali a favore di un'autentica promozione del paesaggio.

Per quanto questi modelli possono essere diversi nelle tematiche da affrontare, nei contesti nei quali si collocano e negli attori che coinvolgono, rendendoli protagonisti di progetti e strategie più o meno importanti, rispondono tutti a determinati requisiti di fondo, che è possibile sintetizzare nell'elenco che segue.

- 1) Occorrono una regia ed un osservatorio a livello regionale che sappiano individuare le aree di maggiore sofferenza, mettendole a confronto tra di loro.
- 2) Occorre individuare e promuovere attori locali che abbiano un forte legame con il territorio e nel contempo siano aperti al confronto con gli altri.
- 3) Occorre un'articolazione per linee tematiche che possano trovare analogie con altre regioni sia nazionali che internazionali.
- 4) Occorre la stesura dei programmi pluriennali con scadenze e procedure certe al di là di ogni appuntamento elettorale.
- 5) Occorre definire a priori gli obiettivi da raggiungere.
- 6) Occorre assumere uno standard minimo di qualità a favore della sostenibilità ambientale.
- 7) Occorre mettere in atto le procedure concorsuali, per poter sempre scegliere la soluzione migliore per il territorio interessato.
- 8) Occorre promuovere il dibattito su progetti e idee attraverso tutti i mezzi di informazione.
- 9) Occorre integrare fin dall'inizio i soggetti privati, affinché il processo di qualificazione non si esaurisca con l'intervento pubblico.
- 10) Occorre darsi un brand che possa garantire la massima visibilità sul territorio.

Dieci punti come azione concreta contro l'indifferenza e la banalizzazione dilagante, per promuovere un progetto paesaggio nel vero senso della Convenzione europea del paesaggio: aperto, trasparente, illuminato e lungimirante.

## BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

AA.VV., *Il paesaggio delle freeway*, Lotus Navigator, Milano, 2003

AA.VV., *Paesaggio futuro italiano prossimo*, Atti del Convegno Nazionale di Legambiente, Roma, 2007

Caravaggi L., Menichini S., Pavia R., *Stradepaesaggi*, Meltemi editore, Roma, 2004

- Caravaggi L., *Paesaggi di paesaggi*, Meltemi editore, Roma 2002
- Di Giampietro G., Karrer F. (a cura di), *Il progetto di strade: Una rassegna di esperienze*, Luigi Pellegrini Editore, Cosenza 1993
- Kipar A., *Architetture del Paesaggio*, Il Verde Editoriale, 2003
- Lynch K., *L'immagine della città* (1960), Marsilio Editori, Venezia, 1964
- Moretti A. (a cura di), *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, FrancoAngeli/Dst, Milano, 1996
- Ponticelli L., Micheletti C. (a cura di), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*, Skira, Milano 2003
- Salvadeo P. (a cura di), *Paesaggi di architettura. Infrastrutture, territorio, progetto*, Skira, Milano, 1996