

Infrastrutture e paesaggio

Paolo Avarello

Dipartimento di Studi Urbani
Università degli Studi Roma Tre

Grazie anche alla Convenzione europea del paesaggio, si è affermata ormai una interpretazione del paesaggio tanto condivisa da essere diventata quasi banale: il paesaggio è sostanzialmente il prodotto della stratificazione nel tempo di fenomeni naturali e di trasformazioni antropiche. Per sua natura dunque il paesaggio non è statico, ovvero non è riducibile a una, o a un insieme di immagini, di “vedute panoramiche”, ma deve essere necessariamente interpretato attraverso la sua evoluzione nel tempo.

Il paesaggio, inoltre, non può essere considerato dato materiale e oggettivo, non solo perché appunto incorpora la propria storia e quella delle genti che lo hanno abitato, ma perché ogni paesaggio deve essere riferito direttamente agli *attuali* abitanti di un determinato territorio e alla loro percezione degli eventuali valori connessi a una particolare configurazione di quel territorio (*).

Da queste definizioni, per altro solo in parte innovative, si traggono però raramente conclusioni ragionevoli, restando in genere alle affermazioni di principio. Se tuttavia usciamo dalla dimensione inevitabilmente retorica di queste ultime, dovremmo poter

(*) Da questo punto di vista la Convenzione europea del paesaggio contiene alcune indicazioni di un certo rilievo. La prima è l'identificazione del paesaggio come una “determinata parte del territorio ...” – altrove indicata come “contesto di vita” – “... così come è percepita dalle popolazioni”, e conseguentemente di ricondurre alle “aspirazioni” delle stesse popolazioni gli obiettivi di “qualità paesaggistica” (art. 1). La seconda è includere nel paesaggio, appunto per definizione, i paesaggi “che possono essere considerati eccezionali”, quelli “della vita quotidiana” e anche i “paesaggi degradati” (art. 2). La terza indicazione è nella articolazione delle *attività* (pubbliche) per il paesaggio, in *politiche, salvaguardia, gestione e pianificazione* (art. 1). Anche se le relative definizioni specifiche sono forse un po' superficiali, o forse anche ambigue, è chiaro comunque che l'intervento sul paesaggio, anche se finalizzato solo alla tutela/salvaguardia, è comunque fatto di *azioni* e, più in generale, di un *insieme coordinato di azioni*.

Viene quindi meno l'idea che si possano davvero mettere in atto salvaguardie del paesaggio solo con leggi, vincoli, divieti e procedure amministrative, ma anche che una *conservazione*, seppure ipotetica, possa essere la miglior forma di tutela; soprattutto perché la “non trasformazione” – per altro del tutto illusoria – sarebbe comunque in contrasto con il principio di un paesaggio vivo e vissuto, animato, e in continua evoluzione. In questa ottica, inoltre, risulta assai rilevante – fino appunto a costituire elemento guida per la stessa definizione del paesaggio – la *percezione* del paesaggio da parte di chi *abita* quel determinato paesaggio, trovando in esso motivo di identificazione e radicamento sociale e culturale.

trarre qualche conseguenza anche riguardo la concezione della *tutela del paesaggio*, e riguardo il significato di espressioni come “sostenibilità” e “valorizzazione”, riferite al paesaggio, all’ambiente e ai beni culturali.

In contrasto comunque con queste definizioni, nel comune sentire l’associazione infrastrutture e paesaggio sembra quasi un’antinomia irrisolvibile. Si dà infatti per scontato che il paesaggio esprima quanto più possibile la “naturalità”, e che il paesaggio “storico” debba essere cristallizzato, avendo *già* incorporato, riassorbito e stratificato, possibilmente nei secoli, la lenta opera dell’uomo.

Anche se in realtà si stenta spesso a rendersi conto di *quanto* l’opera dell’uomo abbia “completato”, caratterizzato, arricchito, e in definitiva modificato profondamente il paesaggio stesso: con la sua stessa presenza, con la pastorizia, le colture agricole e la loro evoluzione, gli insediamenti concentrati e sparsi, e naturalmente le infrastrutture.

Quanto debba ad esempio il paesaggio toscano all’emergere dei centri medioevali sulla sommità delle colline, alla sovrapposizione delle mappature storiche dei boschi e dei campi coltivati, e poi non più coltivati, e soprattutto ai percorsi storici. Ad esempio le strade etrusche, e poi romane, che segnano e organizzano il territorio vasto e ne caratterizzano le singole porzioni. Percorsi, tra l’altro, che spesso sono ancor oggi il “luogo” da cui meglio riusciamo a percepire il paesaggio, a comprenderne i significati e ad apprezzarne le qualità.

Le strade, gli acquedotti e i dispositivi di regimentazione e incanalamento delle acque – le infrastrutture dell’antichità – sono molto di più che insiemi di manufatti, o segni incisi sul territorio e nel paesaggio. Le infrastrutture “antiche” costituiscono invece una complessa triangolazione del territorio, che del territorio, e del paesaggio, ci restituiscono il senso profondo, e quindi la nostra stessa capacità di percezione.

Le infrastrutture “moderne”, al contrario, sembrano fatalmente destinate a “ferire” il territorio e a sconvolgere il paesaggio, che sembrano attraversare del tutto indifferenti alla specificità dei luoghi, portandosi dietro le *proprie* logiche e i *propri* standard costruttivi e funzionali, come un turista sciocco che rifiuti di assaggiare la cucina locale.

E questo almeno in parte è vero. La modernità infatti è il portato anche della formazione degli stati – e dei mercati – nazionali (e viceversa), che inglobano feudi, piccoli stati regionali, i territori delle singole città, e tendono a uniformare le realtà locali nelle “patrie” nazionali. Una moltiplicazione dunque delle infrastrutture, ma anche reti infrastrutturali di più lunga gittata, e quindi a maglie più larghe, che si stendono sul territorio secondo logiche di scala inevitabilmente diversa e maggiore di quella locale.

Alle strade e alle infrastrutture idriche si aggiungono nel tempo le ferrovie, le centrali e le reti di produzione e distribuzione dell’energia, poi quelle delle telecomunicazioni, ognuna con proprie e specifiche caratteristiche, ognuna con proprie “regole” e proprie tecnologie, spesso in rapida evoluzione.

Ancora tra fine Ottocento e primi decenni del Novecento i tracciati infrastrutturali, e le relative “opere d’arte”, devono adattarsi in qualche modo al terreno, “interpretando” i territori che attraversano, e i paesaggi con cui entrano in relazione. Il che oggi, a distanza di tempo, ci porta spesso a considerare queste opere parte integrante

del paesaggio; e in qualche caso veri e propri “monumenti di archeologia industriale”, non solo nel senso della loro durata fisica, anche al di là della eventuale dismissione funzionale, ma anche, come è proprio dei monumenti, per il posto che esse occupano nelle storie locali e negli immaginari collettivi.

Nel tempo tuttavia cresce anche la “potenza” economica e tecnologica dei produttori e gestori delle reti infrastrutturali, che nell’alternanza tra centralizzazione pubblica e/o comunque monopolistica e la faticosa e non sempre convinta rincorsa del libero mercato tendono anch’essi a moltiplicarsi, perseguendo diverse logiche localizzative e di tracciato, diversi modi di operare; e costituendo di fatto poteri paralleli e separati da quelli della pubblica amministrazione, soprattutto locale, e con capacità di investimento e di trasformazione non di rado assai maggiore.

Tutto ciò il consente sempre più spesso, se non proprio di ignorare del tutto, almeno di considerare semplici ostacoli le resistenze e le inerzie che fatalmente il territorio oppone allo sviluppo dei tracciati, non solo in termini fisici e strutturali, ma spesso anche sociali. Resistenze senz’altro da superare, in nome delle caratteristiche tecniche e funzionali dell’opera, e della resa economica degli investimenti. Tanto da spingere a sovvertire, a volte – ma in realtà sempre più spesso – le tradizionali attese delle comunità locali per nuovi collegamenti (moderniste), con l’ostilità esplicita delle stesse alla “invasione” dei propri territori (post modernista).

Rispetto a queste logiche, e con queste modalità di decisione e di intervento, comunque, il *territorio reale* sembra quasi scomparire, per diventare tendenzialmente una sorta di *piano geometrico neutro*, sul quale disegnare liberamente le logiche di tracciato e sul quale, soprattutto, si possono infine intrecciare gli scambi di mercato: *coeteris paribus*, come recitano i vecchi manuali di economia, ovvero trascurando le molteplici sfaccettature e “complicazioni” proprie delle situazioni e dei comportamenti reali, che in genere finiscono di fatto per inficiare gli esiti delle teorie che vi si illustrano.

Oggi la tendenza a separare la concezione, produzione e gestione degli impianti e delle reti infrastrutturali da una adeguata – e possibilmente accurata – considerazione dei territori sui quali esse vengono “deposte” è ormai da più parti criticata; e non solo in nome dell’ambientalismo e/o della tutela del paesaggio, ma anche in relazione alle “nuove” politiche di sviluppo, basate non solo sul consenso, ma anche sulla effettiva partecipazione e condivisione delle società e delle economie locali, concretamente attivate in progetti di valorizzazione delle risorse locali autopromossi e “sostenibili”, ovvero “duraturi”.

Tuttavia le logiche moderniste di infrastrutturazione del territorio prima accennate sembrano ancora ben lontane dal flettersi al mutato atteggiamento che sembra ormai prevalere in gran parte della società, molto al di là dei (pochi) casi più clamorosi promossi dai mass media (es. Scanzano Jonico, Acerra). Anzi, al contrario, produttori, gestori e governi nazionali, spinti alla rincorsa di indistinti e spesso improbabili “globalismi” (culturali e soprattutto di mercato), tendono addirittura ad allargare ulteriormente le maglie dei futuri scenari infrastrutturali su visioni al futuro, se non proprio “globali” almeno sovranazionali.

Non a caso si parla oggi di “corridoi infrastrutturali”, della loro “portata” e dei benefici che essi produrranno per l’economia globale, in termini di tempi e volumi

di scambi, trascurando invece quasi programmaticamente le ricadute – non necessariamente negative, naturalmente – che essi potranno, o potrebbero avere sui diversi territori, le società e le economie che “attraverseranno”.

Semmai, si invitano le amministrazioni locali interessate a organizzarsi – e magari a “darsi da fare” – per vedere se riescono a trarre qualche vantaggio, più dalla realizzazione delle opere sul loro territorio che dagli assetti futuri del territorio stesso che quelle opere produrranno. Corridoi, dunque, ma concepiti senza “porte” intermedie, che all’occasione possono tuttavia lasciare qualche spiraglio alle amministrazioni locali più intraprendenti.

Non a caso il nostro attuale Governo, non appena insediato, ha lanciato una legge per semplificare e velocizzare gli itinerari decisionali e amministrativi per la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali – in realtà con grande prevalenza strade e autostrade – in parte allineate appunto sui grandi “corridoi” europei. Ma non a caso il tentativo di andare per le spicce, oltre a sollevare dubbi costituzionali e di merito, anche nella stessa Unione europea, ha prodotto reazioni negative in molte regioni. E intanto, per accontentare tutti, si è stati costretti ad allungare parecchio la lista delle “opere obiettivo”, nonostante l’evidente carenza di risorse che la rende viepiù improbabile.

Gli ordinamenti nazionali, e soprattutto quelli comunitari, hanno previsto e continuano a elaborare alcuni strumenti tecnico-amministrativi, che hanno il compito di temperare l’impatto delle infrastrutture – “grandi” e meno grandi – anzitutto sull’ambiente (VIA, VAS, Bilanci ambientali, ecc.), e in minor parte, e indirettamente, sulle comunità locali. In questo campo specifico “compensazioni” e aggiustamenti – sempre a posteriori – restano infatti affidati a pratiche forse legittime, ma certo di scarsa trasparenza: attraverso defatiganti contenziosi “politici”, esplodere di conflitti sociali; producendo in definitiva allungamento dei tempi, permanenti stati di incertezza e incremento “oscuro” dei costi, diretti e indiretti, propri e impropri.

È ovvio che non esistono ricette semplici per risolvere questi problemi. Tuttavia è possibile pensare strade diverse da quelle che oggi si stanno percorrendo, soprattutto a livello statale. Strade che qua e là si stanno in parte anche sperimentando, ai livelli regionali e locali, seppure con variabile successo. Le strade della *concertazione*, a livello politico/amministrativo e sociale; a livello tecnico le strade della *integrazione* delle scelte e dei progetti infrastrutturali nei documenti della programmazione regionale per lo sviluppo e nelle pianificazioni e programmazioni locali: quelle orientate alla tutela dell’ambiente e del paesaggio, e quelle orientate alla riqualificazione urbana e alla promozione dello sviluppo “sostenibile”.

Certo non è facile intraprendere queste strade, che richiedono anzitutto una profonda mutazione culturale, che forse riguarda in primo luogo gli amministratori, ma che certamente non può essere trascurata dai tecnici che operano sul territorio, troppo spesso essi stessi, noi stessi, compartimentati per settori specialistici, e non in grado di conseguire e costruire visioni efficaci e di insieme attraverso il dialogo interdisciplinare.