

a cura di
SANDRO FABBRO e CLELIA MUNGIGUERRA

TRA RETI E LUOGHI

STRATEGIE PER CONDIVIDERE SPAZI
NEL TERRITORIO DELLA POST-MODERNITÀ

presentazione di GIANCARLO DEPLANO

Riflessione sviluppata nell'ambito del Dipartimento di
Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Udine

EdicomEdizioni
/ ambiente e territorio /

*Riflessione sviluppata nell'ambito
del Dipartimento di Ingegneria Civile
dell'Università degli Studi di Udine
con la collaborazione dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica del Friuli-Venezia Giulia,
degli Ordini provinciali degli Ingegneri
e della Federazione regionale degli Ordini
degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti
e Conservatori del Friuli-Venezia Giulia*

EdicomEdizioni
Monfalcone (Gorizia)
tel. 0481/484488
fax 0481/485721
e-mail: info@edicomedizioni.com
www.edicomedizioni.com

© Copyright EdicomEdizioni
Vietata la riproduzione anche parziale
di testi, disegni e foto se non
espressamente autorizzata.
Tutti i diritti sono riservati
a norma di legge e delle convenzioni
internazionali

ISBN 88-86729-54-5

Libro stampato su carta riciclata

Stampa Editoriale Ergon
Ronchi dei Legionari (GO)
Prima edizione ottobre 2003

VIABILITÀ E PAESAGGIO

Moreno Baccichet

La protezione del paesaggio è legge d'importanza che deve essere interpretata. Intendiamoci: noi siamo in un'isola, isola che non ha bisogno di grandi comunicazioni. Quest'isola ha però una funicolare! Immaginate voi Capri senza funicolare? No! E Perché? Perché siamo ben diversi dai nostri avi ed abbiamo la necessità di godere la Marina grande e velocemente poco tempo dopo godere Capri e poi salire più su per abbracciare da Anacapri tutto il Mediterraneo! Siamo diversi dai nostri avi, siamo più veloci, più vivi, più capaci, più potenti!

Filippo Tommaso Marinetti, 1923'

QUESTIONI DI PERCEZIONE

Filippo Tommaso Marinetti, invitato come relatore al convegno di Capri, a un anno di distanza dalla pubblicazione della prima legge per la protezione del paesaggio, la L. n. 778 del 1922, provocò gli intervenuti interpretando in modo del tutto originale l'atto di contemplare le bellezze paesaggistiche. La legge influenzata dall'attività iniziata tre lustri prima dall'azione politica di Luigi Rava e di Giovanni Rosadi, risentiva di un'impostazione pittoricistica e di una lettura prospettica dei luoghi vecchia di alcuni decenni. Andavano salvaguardati statici belvedere e statiche vedute: "Sono protette altresì dalla presente legge le bellezze panoramiche", ma come andassero intese queste componenti paesaggistiche la legge non lo diceva.

Per il futurista Marinetti, invece, il paesaggio era continuamente cangiante, così come pure il punto di vista dell'osservatore che si spostava lungo un percorso che non lo vedeva più immobile all'interno del paesaggio. Questo concetto è reso ancor più esplicito all'interno di molte opere del movimento futurista e di certa letteratura di viaggio che scopriva il piacere di visitare paesi lontani con nuovi mezzi di trasporto². Il piacere dell'osservatore non era più legato alla contemplazione statica di un luogo o di una veduta, ma veniva attratto dalla mutevolezza delle forme paesaggistiche che si succedevano all'esterno della struttura viaria percorsa con un ritmo fino ad allora sconosciuto. Il paesaggio mutava con il continuo succedersi dei punti di vista.

Proprio nel momento in cui si approntavano i primi strumenti utili per tutelare il paesaggio, considerato come un insieme statico di elementi, si perveniva al riconoscimento della sua complessità spaziale e del suo cambiamento continuo all'interno del fenomeno di trasformazione e modernizzazione del Regno.

I futuristi per primi avevano superato i confusi limiti del dibattito, iniziato già sul fini-

re dell'800, teso a definire il concetto di paesaggio³. Persino L. V. Bertarelli, dalle colonne della Rivista Mensile del Touring Club Italiano, non era riuscito a sollecitare una riflessione che interpretasse il paesaggio al di fuori della dualità: punto di vista-veduta. L'indagine pubblicata sulla rivista del TCI a partire dal 1907 su "i più bei punti di vista d'Italia" ne è un chiaro esempio⁴. Eppure il riconoscimento e/o la scoperta di un paesaggio o profilo paesistico era un'esperienza ben consolidata nella letteratura di viaggio o turistico alpinistica.

I turisti che attraversavano l'Italia, soprattutto quelli interessati alle regioni alpine, descrivevano luoghi e paesaggi, boschi e cime inaccessibili, visibili dalle nuove e moderne strade e ferrovie che il Regno stava tessendo all'interno di "terre ignote", a volte descritte come esotiche.

La ferrovia stessa aveva dato nuovi valori all'osservazione dei diversi paesaggi nazionali che ora potevano essere letti e riconosciuti spostandosi velocemente lungo il nuovo asse viario. Per quanto riguarda il Friuli, credo che le poche righe che Giovanni Marinelli ha dedicato ai suoi ritorni in patria siano significative per descrivere questo "moderno" modo di leggere e riconoscere il paesaggio che diventerà l'occasione per la provocazione marinettiana.

Attaccato allo sportello del vagone, che, ognor più veloce, mi allontanava dal mio paese, io contemplava, sempre correndo, quelle vecchie mura qua e là bastionate, e quelle migliaia di comignoli e di tetti, e quel colle, e quella torre del Duomo, e quell'imponente castello, che formano le più salienti linee di Udine, e, quale sfondo, i colli di Faedis e di Attimis e il Mataiur e il Monte Maggiore, e sovr'essi giganteggiare nell'azzurro del cielo la massa imponente del monte Canino (...)

Per amare, per sentire questa patria, è d'uopo ch'essa abbia un profilo. Provate a immaginare vostra madre o la vostra donna, senza quelle linee che l'affetto vi ha disegnate nel cuore! E per amarle non è mica necessario che quelle linee sieno regolari e belle⁵.

Per il futurista e per il geografo il paesaggio era l'aspetto esteriore di un evidente patriottismo. Per Marinelli la patria andava scoperta ed esplorata come si fosse trattato di un territorio sconosciuto, per Marinetti doveva essere percorsa e trasformata, modernizzata, partendo proprio dalle arterie del nuovo e moderno viaggiare.

Se per la tradizione pittoricistica il punto di vista era l'elemento da vincolare, nell'era dell'auto e dello spostamento sulle reti infrastrutturali moderne, i vincoli paesaggistici dovevano essere posti anche a strade ed autostrade.

La *reclame* iniziava ad ammorbare i paesaggi percepibili dalla strada e in più di una occasione si sollecitò il governo a mettere mano a una legge che limitasse l'uso di queste ingombranti iscrizioni pubblicitarie⁶. Attraverso le strade, all'epoca ancora sterrate e quindi polverose, i turisti penetravano nel territorio alla ricerca di un paesaggio unitario che non doveva essere disturbato da qualche fastidiosa incursione moderna.

Quest'ampia premessa mi è servita per introdurre un tema multiforme e sfaccettato, vecchio quanto il dibattito sulla protezione del paesaggio: il rapporto tra quest'ultimo e la viabilità.

Anche le altre relazioni hanno più volte indicato il carattere dell'infrastruttura come un indice per la comprensione del paesaggio. La mulattiera abbandonata all'interno di un paesaggio alpino in devoluzione, la strada urbana dei settori storici della città composta e arredata, le strade attrezzate con servizi e strutture commerciali invase da messaggi omogeneizzanti, gli spazi di risulta degli svincoli e dei sottopassi simbolo esemplare del paesaggio postmoderno, le autostrade serrate tra schiere di edilizia industriale o impegnate a tagliare brani di campagna integra.

La strada si relaziona in modo diverso con i suoi margini. A volte è il prezioso filo che inanella segni e simboli, altre volte è una evidente frattura all'interno di un paesaggio unitario.

Vorrei qui far notare come proprio i primi saggi sull'architettura del paesaggio pubblicati in Italia abbiano evidenziato la moderna visione di una strada che attraversa il territorio, superando quindi i concetti pittoricistici della legge n.1497 del 1939. Per Guido Ferrara (1968) la strada ha il suo principale carattere paesaggistico nell'essere percorsa: "la dinamicità del suo uso infatti è tale che essa finisce per svolgere una funzione attiva di interpretazione del contesto ambientale stesso di cui pure, in ultima analisi, costituisce un fattore"⁷. Per Jellicoe (1969), la viabilità principale, soprattutto quella autostradale, doveva essere progettata come una strada-parco⁸, mentre per Eugenio Castellani (1971) si dovevano recuperare le vecchie strutture di collegamento per riconnettere le necessità di movimento con la storia⁹.

Oggi però, soprattutto nel Nord-est, la viabilità sembra essere più l'elemento generatore di una città diffusa e caotica, che uno strumento di lettura dei paesaggi storici, fossili o meno.

La strada moderna e i luoghi e le forme che questa si porta dietro rendono più complicata la lettura del paesaggio¹⁰ o anticipano un paesaggio nuovo¹¹. Un paesaggio indecifrabile composto da frammenti incoerenti, ma collegati in modo non gerarchico, tanto da battezzare queste nuove immagini: iperpaesaggi¹². Le fratture, i cambi di rotta, le diverse velocità dell'osservatore, la volontà di cercare segni o il desiderio di trascurarli, è patrimonio di chi corre lungo le strade contemporanee: "il viaggio ha sostituito la camera con vista¹³", la cinepresa sostituisce il vecchio banco ottico.

Alcuni paesaggi legati alla grande urbanizzazione degli ultimi anni appaiono come delle indifferenti incrostazioni di sistemi infrastrutturali antichi e densi di valore, vedi per esempio le nuove tessiture urbane nate all'interno della centuriazione romana della bassa padovana. Altre volte, è il caso della Statale 13, strade costruite meno di due secoli fa (1804-1812) con l'intento di evitare gli agglomerati urbani sono diventate pezzi di città diffusa.

L'uomo è uno straordinario costruttore di ambienti e questa sua dote molto spesso si esplica nella più completa incoscienza. Per questo motivo proprio la costruzione di nuovi assi viari ha più volte scatenato, prima della realizzazione dell'opera, conflitti a varie scale, e ricadute territoriali imprevedute una volta che la nuova arteria viaria era stata costruita.

Almeno i primi potrebbero essere risolti all'interno del processo di pianificazione regionale se nella definizione delle strategie economico sociali si tenesse conto anche del diverso valore dato ai luoghi dai diversi attori. Per meglio dire, molti errori progettuali sono il risultato dell'incapacità del pianificatore di riconoscere i valori che una determinata società locale attribuisce al luogo¹⁴. Un tavolo di confronto tra la visione locale e quella regionale non viene costruito nemmeno all'interno delle complesse procedure di valutazione d'impatto ambientale perché la definizione del valore dei luoghi viene lasciata esclusivamente a una serie di parametri fisico-tecnici.

L'esperienza estetica, i valori della memoria, i simboli territoriali, il palinsesto di segni quasi svaniti, che solo chi cerca può trovare, sfuggono alla rigida contabilità delle convenienze. In questo modo ogni dialogo tra scala locale e scala regionale entra in crisi lasciando i diversi attori alle prese con scontati monologhi dai quali emerge solo la posizione del più forte. Per questo motivo i contrasti che molto spesso segnano il dibattito su un'opera di scala regionale vedono in primo piano delle comunità locali ancora "vive", che quotidianamente mettono mano a quel sistema di simboli e di valori identitari che trasformano il territorio in un paesaggio culturale¹⁵. I loro paesaggi lenti, che hanno avuto una grande tenuta nel tempo, rischiano di frantumarsi di fronte a processi di insospettata rapidità e violenza¹⁶. Potendo incidere su questi processi si dovrebbero incentivare tutte quelle strategie utili a ridurre il tempo di recupero di un paesaggio oggetto di una trasformazione e quello della rispettiva comunità locale¹⁷. Oppure dobbiamo porci il problema di provocare, con la costruzione di strade, manufatti e ogni altro corollario, l'estinzione di alcuni paesaggi troppo fragili.

Prima di tracciare alcuni suggerimenti per meglio definire i margini del problema all'interno della costruzione di un piano territoriale permettetemi di divagare descrivendo la storia cinquecentesca di una simile incomprendenza sul valore dei luoghi e dei loro contenuti simbolici.

LA "STRADA DEL GENTILHOMO" E DUE AUTOSTRADE

Recentemente sto ricostruendo un interessante caso di "incomprendenza" sul valore dei luoghi tra un potere economico forte, e teso alla trasformazione dei luoghi, e una società locale molto antica e radicata nelle proprie conoscenze e immagini.

Si tratta di una vertenza confinaria che contrappose le comunità locali di S. Quirino, Sedrano e S. Martino di Campagna e le tre rispettive giurisdizioni (Pordenone, Porcia e Aviano), per più di mezzo millennio.

Nell'alta pianura arida posta a monte di Pordenone i confini, fin dall'Alto Medioevo venivano segnati e riconosciuti con la costruzione di tumuli artificiali di terra e ghiaia che ricordavano, nella forma, le tombe preistoriche.

Fra le tre comunità, nell'area delle Villotte, il paesaggio delle praterie fu segnato da una serie di rilievi artificiali che seguivano un più antico tratturo¹⁸.

Questo settore di campagna acquisì dei contenuti simbolici ai quali si sommarono alcuni tabù territoriali molto particolari. La strada (*stratam magnam*) aveva una rilevanza internazionale perché si trattava dell'importante via che collegava il Porto di Pordenone ai passi alpini attraverso il guado di San Foca. Chiunque poteva transitarvi con i suoi animali, ma se sconfinava dall'antica viabilità invadendo i pascoli delle comunità locali poteva essere arrestato. Le tre comunità stesse potevano sfruttare le loro risorse di pascolo fino al limite confinario e non oltre. Chiunque fosse stato trovato ad attraversare la linea di tumuli, anche solo per transitare in qualche direzione, sarebbe stato arrestato, processato e i suoi beni confiscati. Per incorrere in queste sanzioni non era necessario essere stati sorpresi nell'atto di sfruttare le terre di una delle tre comunità; uscire dalla strada era una colpa sufficiente.

Il riconoscimento e la conservazione di queste consuetudini veniva garantito da una serie di pratiche territoriali locali, come, per esempio, le rogazioni confinarie¹⁹.

Il colle artificiale più alto chiamato "Colle Zunchi" era un luogo di grande contenuto simbolico. Sulla piccola collinetta artificiale i giurisdicenti di Aviano tenevano il tribunale per ricordare alla loro comunità e ai vicini che il loro potere coinvolgeva quel confine. Confine che era intoccabile e soggetto ad altri ulteriori tabù rinforzati dagli usi pubblici dei luoghi. Per esempio, il colle era detto anche Colle delle forche perché al bisogno proprio lungo la strada e sul confine giurisdizionale venivano impiccati i malfattori o erette come monito le strutture che avrebbero potuto metter fine all'esistenza di banditi, briganti e malintenzionati.

I colliselli delle Villotte erano quindi un luogo ben noto alle comunità che conoscevano gli usi dei luoghi e che di tanto in tanto usavano l'espedito dello sconfinamento per scatenare una lite tra comunità che poteva durare decine di anni.

Nel Cinquecento una famiglia rispettata, ma forestiera, sconvolse l'idea che la società locale aveva di quei luoghi mettendo in crisi il concetto del limite e approntando una nuova strada funzionale all'attività dell'azienda. La famiglia era quella dei veneziani Giustinian che avevano delle proprietà a S. Martino di Campagna, ma che volevano usufruire delle strutture portuali pordenonesi senza dover allungare la strada per seguire l'antico confine di comunità. Per questo motivo tracciarono una nuova strada che attraversava la prateria. Un testimone raccontava che i Giustinian vi "fanno andare, e vi vanno con che animali li pare, e Carozze che alcuno non ardis-

se d'impegnarli, ma ben andando altre persone con carri, se quelli da S. Martin li trovano l'impegnano²⁰". Il nobile veneziano aveva superato gli antichi tabù costruendo una carrabile che "si nomina Strada del Gentilomo", ma non era riuscito a vincere le resistenze che quel paesaggio fisico, ma soprattutto simbolico, trasmetteva alle comunità locali. Per gli abitanti delle tre giurisdizioni e per i normali forestieri in transito lungo la *stradam magnam* i prati pubblici e i segni di confine erano intoccabili e intransitabili, segno evidente delle resistenze culturali che necessariamente ha chi fa parte delle procedure locali di riconoscimento e identità dei luoghi.

Veniamo ora a due casi contemporanei, analoghi, che hanno influenzato non poco il confronto sul rapporto tra la viabilità principale e il paesaggio nel Nord-est: la costruzione della A27 nel tratto della Val Lapisina e il progetto per il completamento della A28. In entrambi i casi la contrapposizione tra l'apparato tecnico-decisionale che aveva proposto la costruzione di un preciso manufatto e le comunità locali interessate da un'opera che attraversa indifferente, o quasi, il loro territorio, ha assunto i toni di una guerra. La contrapposizione di interessi di modernizzazione globali a desideri di conservazione locali si è concretizzata attraverso convegni, manifestazioni, ricorsi giudiziari, ecc. che hanno rallentato il processo di costruzione dei manufatti senza, per contro, riuscire a migliorare il loro rapporto con il territorio. Soprattutto la A27, nel tratto Vittorio Veneto-Fadalto, mostra un'assoluta indifferenza al carattere paesaggistico della grande valle glaciale segnata dalle frane postwurmiane. Gli alti piloni e l'impalcato interrompono le vedute sul paesaggio a chi transita lungo la strada preesistente, gli alti guardrail impediscono la visione a chi percorre la nuova autostrada. Il manufatto non dialoga in alcun modo con il contesto ed è un evidente elemento di disturbo nella vallata sacrificata sull'altare della livellata costante e delle due corsie autostradali complanari²¹.

La comunità locale della vallata, già in crisi prima della costruzione della nuova arteria viaria, non si riconosce più in quei paesaggi e soffre più di prima una forma di isolamento da attraversamento. Il tratto a monte, quello che corrisponde al difficile attraversamento del Lago di S. Croce è stato risolto in modo molto più efficace e le due corsie, poste a quote diverse, defilate contro la parete sono quasi invisibili. La popolazione dell'Alpago continua così a riconoscersi e a identificarsi con i suoi paesaggi lacustri.

Diversa è la situazione di altissima conflittualità creata dal prolungamento della A28 proveniente da Portogruaro, attraverso Pordenone, e diretta a Conegliano. Qui la comunità locale che ha innescato una tenace opposizione al progetto non è preoccupata esclusivamente della perdita di riconoscibilità dei luoghi, ma alla generale modificazione dell'intorno che la nuova autostrada comporterà²². Nello specifico, è la perdita di una realtà ambientale, quella dei "palù", l'elemento di maggior preoccupazione. Quell'ambiente umido costruito dalle acque di risorgiva e dall'uomo rischia di essere modificato nel suo elemento strutturale rettificando il sistema delle acque non

solo per il breve tratto toccato dal nastro d'asfalto e dal rilevato, ma anche dalle aree coinvolte nella successiva urbanizzazione del "nodo" stradale. Viene quindi paventata una infrastrutturazione strisciante alla stregua di quanto è già accaduto presso le uscite di Villotta, Azzano X^o, Fiume Veneto, Pordenone, Fontanafredda, Sacile Est e Ovest. Se l'autostrada porta con sé una serie di trasformazioni ormai irrinunciabili, la creazione di un "nodo", la costruzione di uno svincolo in un'area fragilissima come quella di un sistema di risorgive, viene giustamente osteggiata non perché modifica la percezione dei luoghi, ma perché li trasforma necessariamente in qualcosa di diverso. Qui l'impatto non è valutabile nella riduzione del valore del bene paesaggistico, ma nella sua totale e definitiva scomparsa.

Nella recente storia della costruzione dei due percorsi autostradali l'attore politico-istituzionale si è comportato in modo non diverso dal "gentilhomme" Giustinian, realizzando l'opera in assoluto disprezzo della comunità locale²³. La strada cinquecentesca era sentita dalle tre comunità locali come l'effetto di una prevaricazione e di un privilegio e fu sempre considerato un oggetto estraneo a quei luoghi. In modo non diverso, gli abitanti delle umide risorgive del Palù trevisano e quelli dell'aspra Val Lapisina non riconoscono come parte del proprio paesaggio quell'invadente manufatto stradale funzionale ad altre comunità e ad altri luoghi²⁴.

QUESTIONI DI TRASFORMAZIONE

Come trovare e/o costruire i processi utili per riconoscere e valorizzare le morfologie e i significati dei luoghi prodotti dalle diverse società locali?

Un'autostrada attraversa, tagliandolo, un territorio complesso, una corona di paesaggi prodotti da società che hanno storie centenarie a volte già interrotte. Infatti, molti dei paesaggi più delicati della nostra regione sono fossili²⁵ e si stanno disgregando a seguito delle mutate condizioni economico-sociali, ma non per questo vanno ignorati. Come salvaguardare quei caratteri così delicati dal fenomeno di omologazione che un asse viario di scala non locale porta con sé?

La Val Canale e il Canal del Ferro negli ultimi anni hanno subito una fortissima trasformazione paesaggistica dovuta alla trasformazione delle reti viarie che da sempre le attraversavano. La via di Tarvisio è stata sempre una delle strade importanti del commercio transalpino, ma questo non aveva intaccato la capacità delle comunità locali di costruire un proprio paesaggio. Paesaggio che oggi è stato sacrificato, nei suoi settori centrali della valle, dalle necessità viabilistiche della A23 e della nuova ferrovia Pontebbana²⁷. Squarci, viadotti, svincoli e gallerie, con quell'apparato standardizzato di oggetti e forme che si contrappongono in modo esplicito alle morfologie naturali e insediative della vallata, hanno "normalizzato" un territorio ricco di specificità.

I paesaggi prodotti dalla società locale sono stati sacrificati o, per lo meno, intacca-

ti da nuovi paesaggi moderni ed informali²⁸. Li potremmo definire continui, privi di gerarchie, il nodo di Dogna assomiglia a decine di altri paesaggi della viabilità contemporanea. Non si è colta l'occasione di far partecipare il paesaggio al progetto della nuova viabilità, cosa in parte riuscita, per contro, nella zona delle colline moreniche del Tagliamento.

I "non-luoghi" che accompagnano questi assi viabilistici sono tipi di spazi di frontiera uniformi e perennemente abbandonati. Proprio per questa loro indifferenza ai luoghi qualcuno li considera un luogo emblematico del paesaggio contemporaneo. Un luogo dal quale ripartire: "i viadotti possono rappresentare gli elementi di ordine, di misura topologica e quindi di riconoscibilità del sito (...) Le opere ed i manufatti stradali possono essere progettati come elementi importanti per una nuova modellazione del sito e non solo come opere tecniche da inserire nell'ambiente con il minore impatto possibile²⁹".

Il tema progettuale è interessante anche se fino a oggi i tentativi in questo senso sono partiti da un'analisi assolutamente superficiale dei luoghi e dei paesaggi intesi come il frutto di una società locale. Questo ha giustificato la creazione di forme gratuite, autoreferenziali, che trovano maggiori riferimenti nelle espressioni della progettazione dei parchi o nelle esperienze della Land Art che nel bagaglio del sapere locale. Per contro, c'è il rischio che la strada riesca a distribuire sul territorio in modo indifferente una nuova serie di paesaggi di omologazione, arredamenti stereotipati di quelle aree di margine che sono le ferite aperte nel paesaggio locale. Un catalogo di possibilità progettuali buone per tutte le stagioni.

Dettare le norme per costruire strade per guardare e viabilità, ai diversi livelli, che si adattano maggiormente ai paesaggi culturali e naturali, dovrebbe essere uno degli obiettivi della pianificazione regionale. Per fare questo è indispensabile introdurre nel processo del piano i valori di tempo e durata, evitando di governare il territorio solo in balia delle accelerazioni.

Per contro, i processi decisionali tendono sempre più a ridurre l'interesse alla salvaguardia delle culture locali e dei loro paesaggi, considerando queste grandi trasformazioni un prezzo da pagare in cambio di un beneficio sociale riconosciuto.

Il dibattito che ha accompagnato, meno di un decennio fa, la costruzione del tratto della A27 della Val Lapisina ha oggi come contropartita un territorio profondamente trasformato e sottoposto a un dissesto sociale che mette ora in crisi l'esistenza stessa di quella comunità locale che si era opposta alla costruzione della nuova viabilità. La stessa sensazione si respira lungo la Val Canale dove le comunità locali più fragili nel loro bagaglio di cultura locale subiscono gli effetti di scelte trasportistiche che le hanno isolate. In entrambi i casi la dimensione internazionale dell'infrastruttura ha provocato un profondo isolamento da attraversamento senza definire contemporanee azioni per la ricostruzione di un'identità locale capace di contrastare l'effetto omologante della viabilità.

UN APPUNTO FINALE: L'ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO DELLA VIABILITÀ

Una importante traccia di lavoro per la pianificazione territoriale per i prossimi anni, non voglio che passi sotto silenzio, è quella che lega l'archeologia del paesaggio al recupero e alla valorizzazione dei manufatti stradali di epoche passate. Residui di quelle fitte reti di connessioni che collegavano le diverse comunità rurali e che la moderna gerarchizzazione ha lasciato ai margini di ogni sviluppo. È chiaro che per quanto riguarda la viabilità antica principale l'emergenza monumentale è evidente a tutti, ma anche i tessuti viari, soprattutto vallivi e intervallivi, di età moderna hanno un grande valore sia come manufatto che come rete di infrastrutture fossili, ma ancora percorribili, di settori paesaggisticamente molto interessanti. Un sistema di mulattiere e sentieri, o di strade campestri tardomedievali che permettevano di raggiungere le più disparate risorse agricole possono diventare oggi il supporto per un racconto territoriale che voglia rendere evidenti le alterne fasi di successo o fallimento dell'espansione insediativa³⁰.

I tratti di viabilità del passato non hanno tutti lo stesso valore. Alcune "strade" sono riconducibili all'infrastrutturazione romana³¹, altre a interventi volti a potenziare l'attività commerciale in epoca medievale³², altre ancora vanno ricondotte al clima di ristrutturazione razionalista della viabilità padana ai tempi della dominazione austro-francese³³.

La tutela di questi manufatti e la trasmissione dei rispettivi valori culturali dovrebbe essere patrimonio anche di una condivisa e moderna "carta dei luoghi".

Note

¹ *Il convegno del paesaggio*, a cura di Edwin Cerio, Napoli, Casella, 1923, p. 40.

² Ricordo la prosa del volume che descrive la prima parte del viaggio in automobile da Rivarotta di Pasiano a Varsavia del console Ferruccio Luppis:

"Sotto alla finestra il branco di tacchini si è disteso in fila, come per dirmi addio.

Ci rivedremo a S. Martino, con il vino nuovo e le castagne fumanti?

La macchina corre, il paesaggio si cambia. Le montagne sono sempre più vicine: saliamo!

Il Friuli alto ha un carattere distinto che, anche senza entrare nell'analisi particolare, ti si rivela subito.

Ampie le sue borgate, larghi i portali, sporgenti le tettoie delle sue case.

È colorito come la parlata della sua gente, è rude e forte come chi lo abita.

Attraversiamo Tricesimo: saliamo sempre leggermente, come si ascenda senza accorgersi verso la fiamma di un cuore".

Ferruccio De Lupis, *La Polonia vista in automobile*, Ferrara, La Cisterna, 1928.

³ Vedi il ricco volume: Luigi Piccioni, *Il volto amato della Patria. Il primo movimento per la protezione della natura in Italia 1880-1934*, Camerino, Università degli Studi, 1999.

⁴ Vedi per esempio il dibattito frutto della pubblicazione delle prime schede e registrato nella seconda uscita della rubrica: *I più bei punti di vista d'Italia*, "Rivista Mensile del Touring Club Italiano, a.XIII (1907), n. 10, p. 298.

Scriveva Bertarelli: "non tutti sono concordi sul significato di *punto di vista*, perché se i più (come crediamo giusto) indicano come tale un punto più o meno alto dal quale si goda un panorama più o meno vasto, altri indicano come *punto di vista*... una valle... e persino una piazza".

La domanda che aveva fatto scaturire l'indagine era la seguente: "Quale è il punto di vista, in Italia, che Le ha fatto la maggior impressione? In altre parole: quale è, secondo lei, il più bel punto di vista in Italia?". Cfr. Ivi, n. 6, p. 176.

⁵ Giovanni Marinelli, *Una visita alle sorgenti del Livenza e al bosco del Cansiglio, e un'ascesa al Cimon della Palantina (Monte Cávallo), 23, 24 e 25 luglio 1876*, "Bollettino del Club Alpino Italiano", vol.XI (1877), pp.14-15.

⁶ A. N. Falcone, *Il paesaggio italico e la sua difesa. Studio giuridico-estetico*, Firenze, Alinari, 1914; Luigi Parpagliolo, *La difesa delle bellezze naturali d'Italia*, Roma, Società Editrice Illustrata, 1923.

⁷ Guido Ferrara, *L'architettura del paesaggio italiano*, Venezia, Marsilio, 1968, p. 133.

⁸ Geoffrey Alan Jellicoe, *L'architettura del paesaggio*, Milano, Edizioni Comunità, 1969. Sulle Parkway vedi anche la lettura che ne dava Le Corbusier in *Maniera di pensare l'urbanistica*, Bari-Roma, Laterza, 1997, pp.76-77; e anche il recente Luca Lanini, *L'elogio della velocità. Infrastrutture, architetture, paesaggio nell'età dell'automobile*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2001, pp.17-27.

⁹ Eugenio Castellani, *Viabilità pedonale nel paesaggio*, Firenze, Libreria Editrice Fiorentina, 1971.

¹⁰ Eugenio Turri, *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, Longanesi, 1990, p. 26.

¹¹ Mariavaleria Mininni - Anna Migliaccio, "Paesaggi lenti, quasi a rischio di estinzione", *Urbanistica*, n. 118 (2002), p. 113.

¹² Claudia Cassatella, *Iperpaesaggi*, Torino, Testo & Immagine, 2001.

¹³ Idem, p. 27.

¹⁴ Paolo Baldeschi, "Paesaggio e società locale", *Paesaggio Urbano*, n. 5 (1998), pp. 9-14.

¹⁵ L'indagine paesaggistica funzionale alla pianificazione per lo più si limita a riconoscere i paesaggi geografici, quando non semplicemente quelli fisici. Vedi le utili considerazioni espresse da Francesco Micelli, "I paesaggi del Friuli-Venezia Giulia. Breve saggio di bibliografia ragionata", in *Aa. Vv., La tutela del paesaggio nel Friuli - Venezia Giulia*, Trieste, Regione F.V.G., 1993, vol.I, pp. 237-248.

Diversamente credo che dovremmo riconoscere o produrre gli strumenti per pianificare tenendo conto dei paesaggi culturali principali e locali e delle loro diverse componenti spirituali e psicologiche. Sulla definizione di paesaggio culturale vedi: Giuliana Andreotti, *Paesaggi culturali. Teoria e casi di studio*, Milano, Unicopli, 1996, pp. 27-36.

¹⁶ "La condizione di equilibrio per un paesaggio, in realtà, dipende dalla frequenza e dalla dimensione della perturbazione e dalla sua capacità di recupero". Mariavaleria Mininni - Anna Migliaccio, "Paesaggi lenti,....", p. 114.

Già Castellani negli anni '70 segnalava come si stava perdendo "quel rapporto diretto col paesaggio, con i luoghi (e con le persone che vi abitano), che è possibile muovendosi a piedi: la visione dei particolari, la conoscenza lenta e approfondita del luogo". Eugenio Castellani, *Viabilità pedonale nel paesaggio*, cit., p.11.

¹⁷ Non alludo alle cosiddette "opere di mitigazione" che per anni sono state il mio cruccio all'interno della prima sezione del Comitato Tecnico Regionale, ma a progetti che si estendano all'interno del territorio attraversato con il fine di trasformarlo in un paesaggio "diverso", coinvolgendo nel processo di pianificazione e rappresentazione dei valori le componenti locali. Sull'importanza della rappresentazione dei luoghi come occasione per il coinvolgimento del sapere locale, vedi: Roberto Gambino, "Le rappresentazioni come scelte di valore", *Urbanistica*, n. 114 (2000), pp. 23-24.

¹⁸ Il documento più antico che ricorda un tratto di questo confine è la confinazione della giurisdizione di San Quirino all'epoca detenuta dai cavalieri templari. Vedi: Pier Carlo Begotti, *Templari e Giovanniti in Friuli. La Mason di San Quirino*, Fiume Veneto, GEAP, 1991.

¹⁹ Vedi Gian Paolo Gri, *(S)confini*, Montebelluna, Circolo Culturale Menocchio, 2000.

²⁰ Archivio Diocesano di Pordenone, *Parrocchia di San Quirino*, volume rilegato con coperta muta in pergamena, c.131v, 28 ottobre 1599.

Continuava il testimone: "quando stavo col Clarissimo Signor Giustinian et andavo inanzi et indietro con carette et animali, et che mi hanno ritrovato mi dicevano che se io non havessi stato con S.S. Clarissimi mi hariano impegnato, ma li hanno portato rispetto".

²¹ A questo progetto dell'ingegneria contemporanea si adatta quanto detto da Smets: "Il progetto delle nostre strade e autostrade contemporanee non è più determinato da un progetto consapevole. È piuttosto formato da elementi concepiti singolarmente, eretti in funzione di una logica mercantile, che conservano con l'infrastruttura soltanto una logica di accesso e di visibilità paragonabile a una connessione via cavo e a uno spot televisivo - un legame virtualmente inadatto a dare una struttura fisica al territorio". Marcel Smets, "Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa", *Lotùs*, n. 110 (2001), p. 116.

²² Il progetto, presentato da Autovie Venete, è del 1983 ed è rimasto invariato da allora nonostante le pro-

teste degli attivisti locali del WWF, del comitato locale di Levada "No al casello", una procedura di VIA iniziata nel 1997 e i diversi pareri della Soprintendenza. Abbondante documentazione è rintracciabile presso il sito del comitato Via la A28: <http://www.vialaa28.org>

²³ Non è un caso che nonostante si tratti di due manufatti di recente progettazione non si sia pensato né in fase di progettazione, né in fase di approvazione del progetto al coinvolgimento di un team di esperti del paesaggio (architetti, sociologi, artisti ecc.) capaci di mitigare i danni e i conflitti. Vedi per esempio l'esperienza del progetto per il TGV: *Inserimento delle infrastrutture nel paesaggio francese*, Quaderno n.1, supplemento al n. 4 (2000) di *Architettura del Paesaggio*.

²⁴ Il fatto che l'autostrada "chiusa" interessi un traffico non locale e che una, per contro aperta, possa essere più gradita alle comunità attraversate mi sembra poco determinante. La protesta alla A28 si è sviluppata contestualmente alla richiesta di liberalizzarne il transito sull'infrastruttura anche in Veneto. Vedi: Stefano Boato - Carlo Giacomini, "La riduzione dell'autotrasporto merci e gli scenari di riconversione delle autostrade a servizio del territorio", in *Le strade sbagliate*, Venezia, IUAV, 1991, pp. 79-87.

²⁵ Sul concetto di elementi territoriali fossili, vedi: Alessandro Cucagna, *Un esempio di forte regresso dei quadri antropogeografici: il Canale di Piave*, "Rivista Geografica Italiana", LXIX, (1962).

²⁶ *La qualità nel progetto di strade. L'impatto ambientale nel ciclo del progetto*, a cura di S. Menichini, Roma, Tipografia del Genio Civile, 1999, pp. 147-149.

²⁷ Questa, nonostante attraversi la valle per lo più in galleria, ha provocato non pochi problemi durante la sua realizzazione per l'impatto dei cantieri, delle opere di attraversamento fluviale e con la realizzazione di ingombranti discariche del materiale di scavo all'interno dell'alveo attivo del Fella Sui problemi legati al sottovalutato tema dell'impatto collaterale dell'opera infrastrutturale, vedi anche Adriano Manacorda, Salvatore Papale, *L'impatto delle grandi infrastrutture di trasporto durante la fase di cantiere*, supplemento a "Verde Ambiente", n.6 (1993).

²⁸ *Paesaggi in-formali*, a cura di Renato Bocchi, Venezia, IUAV, 2002.

²⁹ Claudio Lamanna, "Strade e paesaggio", in *Paesaggi in-formali*, cit., p. 7.

³⁰ Vedi, per esempio, l'analisi strutturale sulla viabilità valdostana: Marica Forcellini, Sergio Milani, Patrizia Petey, Paolo Scoffone, *Sistema viario e Comunità rurale in Valle d'Aosta*, Ivrea, Priuli & Verlucca, 1992, o quella indiziario archeologica di Aa. Vv., *Uso dei valichi alpini orientali - dalla preistoria ai pellegrinaggi medievali*, Belluno, Fondazione Angelini, 2001, o ancora, la lettura religiosa antropologica di *L'incerto confine, vivi e morti, incontri, luoghi e percorsi di religiosità nella montagna friulana*, Tolmezzo, Associazione della Carnia. Amici dei musei dell'arte, 2000.

³¹ Vedi il fondamentale saggio di Mor e l'abbondante bibliografia sulla questione: Carlo Guido Mor, "La strada romana di Monte Croce Carnico fra Bordano e Cavazzo", in *Val dal Lâc*, a cura di A. Ciceri e D. Molfetta, Udine, Società Filologica Friulana, 1987, pp.7-14. Un'indagine a scala regionale che indaga l'assetto della viabilità friulana tra l'Età romana e il Basso Medioevo è quella documentata dal catalogo di una specifica mostra aquileiese: *Cammina, cammina...*, *Dalla via dell'ambra alla via della fede*, a cura di S. Blason Scarel, Aquileia, Gruppo archeologico aquileiese, 2000. Più in generale vedi: *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, a cura di M. Boriani, A. Cazzani, Milano, Guerrini, 1993.

³² Recentemente mi sono confrontato con il tema del ritrovamento/riconoscimento di una strada medievale: Moreno Baccichet, "La strada del Patriarca: testimonianze medievali e tracce archeologiche", in *Caneva*, a cura di Gian Paolo Gri, Udine, Società Filologica Friulana, 1997.

³³ Moreno Baccichet, "Gli ingegneri in Friuli: il ponte della Delizia e la strada regia nel programma della viabilità austro-napoleonica (1804-1818)", in *Atti dell'Accademia "San Marco" di Pordenone*, n. 2/3 (2000-2001), pp. 61-127; Id., "Un episodio di storia urbana: la nuova strada di Pordenone 1812-1852", in *La loggia*, n.s., 4 (2001), pp. 5-16.