

## Lungo la via Postumia (commento “a posteriori”)

MAURIZIO TOMAZZONI

La Postumia è uno dei tanti esempi di “segni” territoriali che compongono la città diffusa. Di essa fa parte ed è esempio illuminante per la storia che reca con sé, per l’uso che ne è stato fatto, per i condizionamenti che ha indotto sul territorio e ancora in qualche modo induce. E’ esempio anche di come sia stato usato il territorio del Veneto negli ultimi vent’anni.

Percorrendola, si nota una particolarità. La Postumia, contrariamente a quanto avvenuto in altre importanti vie di comunicazione stradali, non è diventata un elemento attrattore particolare. Né storicamente, né in tempi recenti, attorno ad essa si sono attestati grandi concentrazioni urbane o grandi centri industriali o commerciali, che rappresentassero un centro di particolare richiamo. Accostando la Postumia alla cosiddetta “Nuova Postumia” che collega Castelfranco con Treviso, questa differenza si nota ancora meglio. A questo hanno contribuito molti fattori, non ultimi il fatto che la strada è sottodimensionata per l’attuale traffico veicolare e tale è stata ereditata, e che non collega (e non ha mai collegato) centri abitati di grande rilevanza.

Forse proprio per questo, qui è ancora più appropriato parlare di “città diffusa”. Non esistono elementi accentratori puntuali, con valenza radiocentrica attestatisi attorno ad essa e tali da generare la città a forma di raggiera, cosa che invece si riconosce attorno a città quali Treviso, Padova, Castelfranco o Bassano. Eppure lo spazio di influenza della Postumia è stato omogeneamente utilizzato. Il territorio è cosperso, senza soluzione di continuità, della caratteristica tela a quadri della città diffusa, composta dal terreno agricolo, dalle zone produttive, dalle villette. In pratica l’elemento attrattore è composto dalla strada in sé, in maniera uniforme, con poche variazioni di intensità nell’avvicinarsi a Treviso piuttosto che dalle parti di Postioma. Le strade che perpendicolarmente si staccano dalla Postumia, sono a loro volta elementi attrattori lineari, sicché il disegno che ne nasce è una vera e propria tela regolare, a scacchiera sulla rete della centuriazione.

I segni a scala territoriale che compongono il disegno in questa parte della regione Veneto sono pertanto di tre tipi.

1) Le strade, che in gran parte risalgono all’epoca romana, che sono di tipo generativo. Nel senso che sono in grado tutt’oggi di disegnare il paesaggio.

2) Le siepi divisorie dei campi che segnano per lunghi tratti il territorio, spesso interrotte o frammentate. Sono in parte collegate alla tradizione delle ville, che hanno fortemente contribuito a generarle e tramandarle. Sono molto evidenti dall’alto, perché si staccano dal resto del territorio, e sono percepite come una cortina visiva dal basso, ma non sono considerate come “ostacolo”. Anzi, sono facili da attraversare con infrastrutture o spesso sono da eliminare per la redditività agricola. E’ come se sulla cartografia dei progettisti non esistessero, ed anche per questo non sono più in grado di disegnare il territorio.



*Lungo la Postumia*

Dall’alto:

1. e 2. Fanzolo, Villa Emo;
3. Fanzolo: stazione ferroviaria;
4. Località “Barcon”.



Da sinistra a destra, dall'alto al basso:

5. Vedelago: cava;
6. Trevignano: cava "Postumia";
7. Vedelago: cava "Vittoria";
8. A 27: casello di "Treviso nord";
9. Incrocio di Castrette;
10. Postioma: nuova circonvallazione "in trincea".

3) I canali, che sono invisibili dall'alto come dal basso, e a loro volta non generano più territorio, ma non sono eliminabili e svolgono tutt'ora una funzione fondamentale per la collettività. Sono da considerarsi oggi come una sorta di invariante, dopo che per un lungo periodo, grazie a Venezia, hanno disegnato e condizionato gran parte del territorio veneto.

Le riprese aeree lungo la Postumia, oltre al tessuto agricolo e della centuriazione sopra detti, evidenziano con immediatezza alcuni elementi che si pongono immediatamente come spunti progettuali:

- le rotatorie stradali, nuovo toccasana per le code di traffico, contornate spesso di grandi parcheggi scambiatori più o meno pianificati;
- le grandi ville che segnano ancora moltissimo il territorio, ma che sono evidenti soprattutto per i tagli inferti alla loro interezza;
- le linee ferroviarie, che incidono molto nel tessuto agricolo e tagliano spesso i centri abitati, senza però generare attorno alle stazioni centri abitati o scambiatori. L'evidenza delle linee ferroviarie è dovuta altresì al fatto che sono gli unici collegamenti diretti, rettilinei fra un centro abitato di grande o media entità e l'altro oggi concepibili.