

Postfazione. Qualche idea per il nostro lavoro

DOMENICO LUCIANI (17 febbraio 2004)

Il territorio della “città diffusa” veneta, definito meglio con l’espressione “nebulosa insediativa” comprende un quarto (circa 4.500 Km²) del territorio regionale (18.000 Km²). Ne è esclusa la montagna e l’alta collina, le aree di laguna e di bonifica, l’intero territorio a ovest della cesura orografica costituita dai Monti Lessini, i Monti Berici e i Colli Euganei. Ne sono dunque esclusi i territori veronesi, polesani, bellunesi, le parti montane delle province di Vicenza e Treviso, le parti lagunari (persistenti o bonificate) della provincia di Venezia.

In questo territorio vivono circa 2,3 milioni di persone, con una densità media di oltre 500 abitanti/Km² a fronte dei 4,5 milioni di persone che vivono nella Regione, con una densità media di 245 abitanti/Km². In un quarto del territorio vive la metà della popolazione del Veneto. E tuttavia la questione sulla quale va attirata l’attenzione non è la densità, quanto piuttosto il carattere di distribuzione frattale e privo di un centro. Non vi sono modelli confrontabili di formazione insediativa. Gli abitanti sono distribuiti e si muovono spalmati in un insieme pervasivo di piccoli centri, di frazioni, di case sparse, di microcosmi residenziali e produttivi, che occupano lo spazio, modificano l’ambiente, cancellano i caratteri costitutivi e storici dei paesaggi. Case, capannoni funzionanti, capannoni “affittati e venduti”, capannoni previsti, chiese, campanili, centri storici, manufatti commerciali recenti, cave di molti generi, in particolare di ghiaia e di argilla, cantieri, linee ferroviarie, strade piccole, medie e grandi, superstrade esistenti e progettate, autostrade esistenti ed altre promosse. La mobilità delle persone e delle merci si svolge in questo contesto, affidata quasi esclusivamente al mezzo individuale su gomma (700 veicoli ogni 1.000 persone).

Quanto è arrivato nell’arco di pochi decenni, nel secondo dopoguerra, e si è mescolato con quanto preesisteva, stratificato nei venti secoli precedenti, con migliaia di ville venete (villa intesa come villaggio, solo dopo divenuta anche casa signorile) e centinaia di “centri storici”, sovrapponendosi a un sistema capillare di corsi d’acqua, composto da fiumi importanti come il Brenta e la Piave, da fiumi piccoli ma molto speciali come il Sile, da un universo idrico reticolare onnipresente di canali e canalette artificiali, di scoline agricole e di decine di migliaia di pozzi artesiani.

Alle prese con un tema di queste dimensioni, il corso 2003 ha assunto come proprio ideogramma orientativo un triangolo composto da:

a) un “paesaggismo progettuale”, non solo filologico, ma capace di proposte concrete e di progetti chiari; b) un “paesaggismo responsabile”, applicato ai temi più aspri, alle questioni più velenose e complesse del territorio e dell’ambiente, per un nuovo rapporto tra saperi e poteri; tra etica e politica; tra committenza pubblica e tecniche, arti, mestieri che hanno il compito di dare forma ai luoghi; c)

un “paesaggismo antropologico”, inteso come coinvolgimento della comunità e come campagna di alfabetizzazione, per la formazione di una nuova mentalità che intenda la memoria, la natura, la bellezza come necessità vitali, non come privilegi elitari, con la consapevolezza che questo processo non potrà essere né facile né breve.

Con l’indagine iniziale su alcune esperienze europee (diverse e pertinenti); con il confronto tra specialismi applicati alla specifica “questione veneta”; con il contatto diretto nelle varie realtà geostoriche, amministrative e antropologiche; con le elaborazioni articolate in piccoli collettivi; con le riflessioni propositive conclusive, il corso 2003 ha lavorato per:

1.
Cercare di capire cosa è successo e che cosa sta succedendo. Distinguere la lunga durata del processo storico delle trasformazioni dalla breve durata del “miracolo” (“modello”) recente. Per duemila anni ogni strato si è appoggiato sui precedenti in modo compatibile. Nel secondo dopoguerra ha assunto caratteri ingovernati (ingovernabili?) e incompatibili.

2.
Cercare di capire se la comunità insediata, le popolazioni, i responsabili stiano avvertendo il senso del limite, la soglia oltre la quale vengono messi a rischio i caratteri fondativi dei luoghi che compongono questo territorio. Non basta una comunità scientifica, un piccolo strato di addetti ai lavori. Per le popolazioni insediate il “miracolo” è stato il superamento (positivo) della miseria contadina storica (almeno così è stato percepito).

3.
Cercare di capire, facendo speciale attenzione ai sopraluoghi critici e agli incontri con i sindaci, se davvero sta arrivando una “metamorfosi del gusto”, una trasformazione della mentalità verso quella che viene definita come “nuova modernità riflessiva”, una “terza modernità”, dopo quella industriale e quella informatica. Senso ultimo della terza modernità sarebbe il passaggio dalla protezione delle emergenze monumentali alla salvaguardia e valorizzazione dell’insieme (testi, contesti, contiguità paesaggistiche, fino a una concezione valida per tutto il territorio, per tutti i paesaggi diversi, per ogni luogo), nella direzione tracciata dalla Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 20.X.2000).

4.
Cercare di capire come “il vuoto possa divenire pieno”. Attenzione al ruolo del paesaggio agrario (vuoto disponibile nei piani regolatori, bianco nelle carte urbanistiche). La presenza residuale del paesaggio agrario è ancora più forte di

quanto non appaia a una prima lettura superficiale. Nonostante tutto: si vedano le fotografie e il nastro della ricognizione a volo d'uccello. Incrociare paesaggismo e discipline dell'agricoltura.

5.

Cercare di capire come una maledizione possa diventare un'opportunità. Ipotesi di lavoro: progetto come agopuntura. Interventi minimali (anche di sottrazione) per ottenere il massimo di trasformazione virtuosa. Le cave come esempio di opportunità progettuale (non come ricettori di rifiuti). A questo proposito si apre una questione giuridica relativa ai costi contestuali: la risorsa ghiaia o creta non può essere gratuita; non possono essere gratuiti i costi che incidono sui beni comuni, come ad esempio la manutenzione delle strade per il trasporto dei materiali, la modificazione della falda acquifera. Lavorare con i giuristi su questo punto.

6.

Cercare di pensare il paesaggio agrario anche come spazio aperto pubblico, come giardino, come parco urbano. Inserire brani di paesaggio agrario nei corridoi di natura e di memoria, che vanno individuati soprattutto a partire dal disegno dei corsi d'acqua. Ipotesi di nuove norme per garantire uno spazio ripariale adeguato lungo i corsi d'acqua. La legge Galasso si occupa della distanza delle edificazioni dai corsi d'acqua; occorre una nuova legge che si occupi della distanza del coltivato dalle rive. I corridoi di natura e di memoria comprendono luoghi diversi tra loro (paesaggio agrario, parchi storici, giardini pubblici, cerchie delle mura urbane, corsi d'acqua naturali e artificiali) e compongono, in unità coerenti, spazi che possono attraversare l'intera forma urbis. Sono stati fatti esempi: Castelfranco, Treviso est.

7.

Cercare di precisare e di rendere chiara l'ipotesi di lavoro costituita da una differenziazione progressiva nel tempo lungo (decenni) tra luoghi destinati all'addensamento (completamento, ridisegno) e luoghi destinati nel tempo lungo alla dilatazione, alla formazione di nuovi spazi aperti. Strategia del rammendo. Ricucitura per differenziazione.

8.

Cercare di aprire il fronte della mobilità e delle infrastrutture dal punto di vista del paesaggio. Non grandi lavori (nuove strade, superstrade, autostrade) ma attenzione alla mobilità capillare e alla intermodalità (stazioni grandi e piccole). Grande e nuovo spazio progettuale nel campo paesaggistico intorno alla definizione di una mobilità e di una intermodalità qualitativa. L'attuale mobilità si svolge esclusivamente o quasi in forma di autovettura privata. Riflettere sulle opportunità di una mobilità multiforme (treno, auto, bici, piedi, cavallo, ...). Il

paesaggismo ha “scoperto” (moda recente) il tema delle grandi infrastrutture. Dovrebbe scoprire il tema dei luoghi della mobilità e della intermodalità. Una delle prossime nostre esperienze sarà dedicata ai luoghi della mobilità e della intermodalità, alla loro qualità, alla loro forma. Potremmo definire così il prossimo tema: i luoghi della mobilità in un territorio al limite.

9.

Cercare di affrontare, come caso studio, il tema della strada Postumia romana (costruita nel 148 avanti Cristo), il lungo rettilineo che percorre da ovest a est il confine tra l’alta e la bassa pianura del Veneto centrale e orientale. E’ emerso come la più singolare e sorprendente delle opportunità per la forma, la vita, la mobilità della nebulosa insediativa veneta, venga da uno dei segni più antichi del suo territorio. Sono emersi embrionali possibili “trattamenti progettuali” di questa strada, con suggestioni di particolare interesse, utilità e attualità.