

143. Nuovi paesaggi

UGO LEONE

Università degli Studi di Napoli «Federico II»

Il paesaggio non è un'entità astratta, ma il risultato in continua modificazione dell'azione umana. Seguirne le trasformazioni significa, perciò, anche ripercorrere le tappe dell'evoluzione sociale, politica, in un dato spazio, su un dato territorio, in un dato ambiente, in un dato periodo.

Farlo per l'Italia, nell'ambito del tema concernente «nuovi paesaggi» e nella sezione dedicata a «paesaggio e beni culturali», comporta anche la necessità di individuare un periodo durante il quale analizzare le trasformazioni e l'impatto che esse hanno avuto sul territorio e l'ambiente, e, di conseguenza, i segni lasciati nel paesaggio.

Evidentemente è stato necessario procedere per fenomeni che costituiscono un «campione» significativo, in quanto rappresentativo dei fenomeni stessi.

In particolare, le trasformazioni economico-sociali che hanno avuto gli effetti più evidenti, talora dirompenti, sul paesaggio soprattutto nella seconda metà del XX secolo: l'urbanizzazione, l'industrializzazione, la motorizzazione di massa, il turismo, le catastrofi naturali.

L'urbanizzazione

Il fenomeno che ha avuto maggiore rilevanza, tanto da caratterizzare le più significative modificazioni del paesaggio negli ultimi cento anni, è stato certamente l'urbanizzazione: sia nell'aspetto di espansione della città sul territorio, sia in quello ancora più ampio della infrastrutturazione del territorio stesso.

In Italia, finita la seconda guerra mondiale, cominciò la ricostruzione. Questa fase si concretizzò al Nord essenzialmente nella riattivazione e nel potenziamento dell'apparato industriale ed infrastrutturale; al Sud prevalentemente nella ricostruzione del patrimonio edilizio: non solo perché, specialmente nelle grandi città, questo aveva subito gravissimi danni, ma anche perché, in assenza di uno sviluppato tessuto industriale, si continuava a vedere nell'edilizia la possibilità di concretizzare elevatissimi margini di profitto. La speculazione edilizia cominciò a manifestare i suoi effetti con segni tangibili anche nel paesaggio.

L'immagine della ricostruzione è sintetizzabile, in tutto il Paese, nell'apertura di grandi cantieri. Essa, oltre all'impatto innegabilmente positivo sulla rinascita economica sfociata nel cosiddetto «boom» dell'inizio degli anni Sessanta, ha avuto anche risvolti negativi nel generale degrado e deturpamen-

to dell'ambiente e del paesaggio specialmente urbano. Ciò perché la speculazione edilizia, che sempre più si identificava con la costruzione di nuove abitazioni, traeva vantaggio anche dalla scarsa o nulla attenzione all'estetica delle costruzioni ed all'uso dei materiali. Gli enormi «casermoni» costruiti in questo periodo, anonimi «alveari» tutti uguali al Nord come al Sud, indifferenti alla cultura e alle tradizioni locali, hanno progressivamente snaturato il paesaggio urbano.

Particolarmente pericolosa, in quanto elemento di amplificazione del rischio, è stata l'urbanizzazione in aree esposte al manifestarsi di fenomeni naturali potenzialmente calamitosi (aree sismiche, vulcaniche, idrogeologicamente dissestate). L'effetto nefasto sul paesaggio risulta ormai evidente.

Oltre ai raffronti fotografici, particolarmente significativo è il confronto delle tavolette dell'I.G.M. realizzate in periodi diversi. L'esempio riportato, tra quelli maggiormente rappresentativi, è quello dell'urbanizzazione nell'area vesuviana esposta al rischio di esplosione vulcanica (**quadri 1 e 2**).

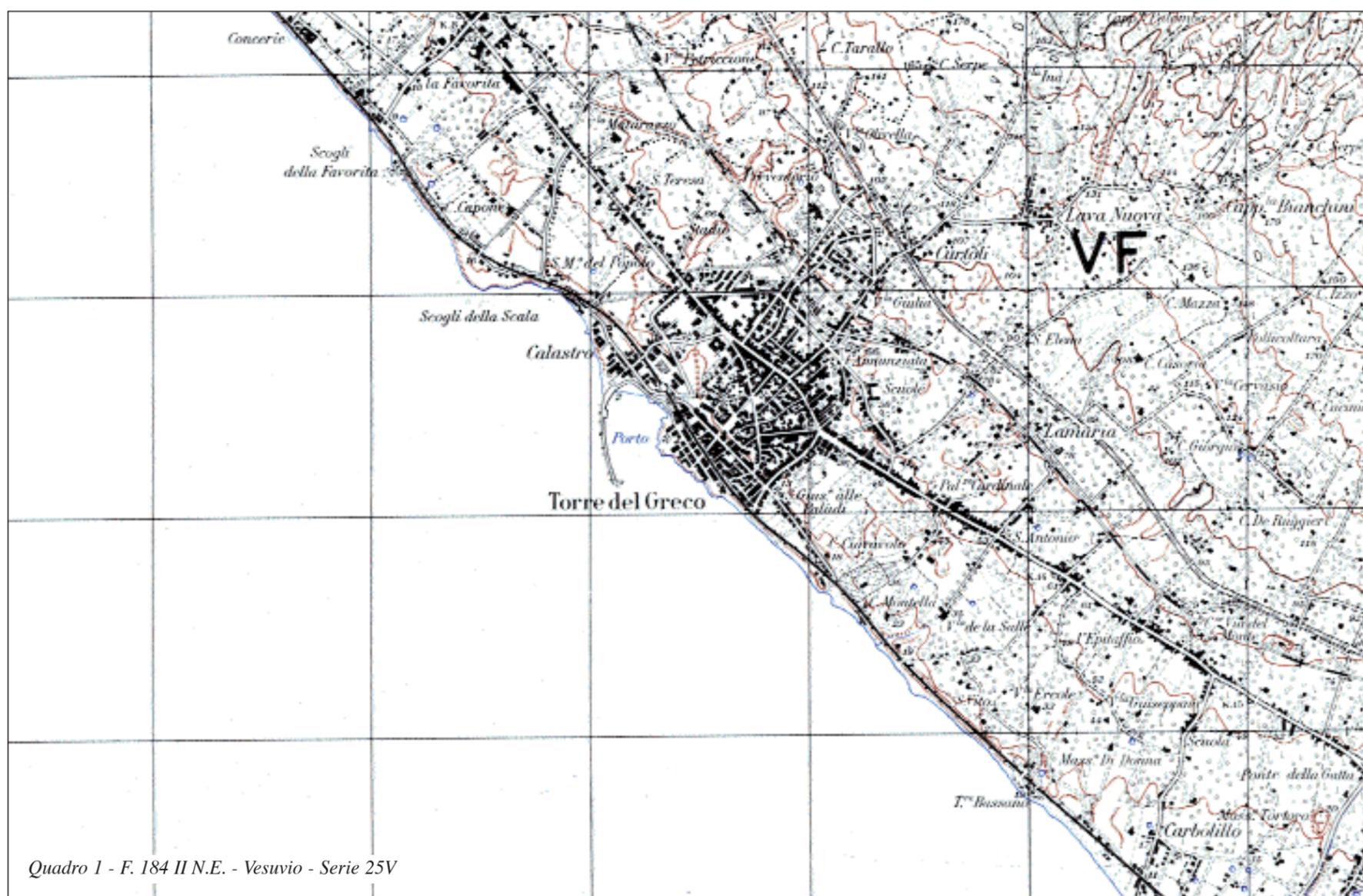
L'industrializzazione

Lo sviluppo dell'industria, dalla «rivoluzione industriale» in poi, ha avuto un impatto tanto rilevante sul paesaggio da dar luogo ad un «nuovo paesaggio» connotato da segni particolari: il paesaggio industriale.

In Italia, in seguito alla ricostruzione post-bellica, le industrie, allora ancor più di oggi incuranti dell'impatto sull'ambiente dei loro scarichi tossici nell'acqua e nell'aria, cominciarono ad inquinare queste due vitali componenti dell'ambiente e l'industrialismo, considerato sempre più come sinonimo esclusivo di sviluppo, indusse a concedere all'industria spazi sempre più ampi e più «comodi»: nelle pianure costiere ed in prossimità delle città.

La siderurgia costiera a ciclo integrale andò a caratterizzare vistosamente l'ambiente e il paesaggio di città come Genova, Piombino, Napoli e Taranto. Altrettanto fecero l'industria della raffinazione del petrolio e l'industria chimica e petrolchimica in genere, ancora a Genova e Napoli e poi a Ravenna, ma soprattutto in Sicilia nei «poli» di Milazzo e Gela. Non meno «invadenti» furono i cementifici.

Alla fine del XX secolo molti di questi impianti di base hanno ridotto notevolmente la produzione; molti hanno chiuso e moltissimi lavoratori sono stati licenziati, si trovano in «cassa integrazione» e sono «in mobilità». Quegli stabilimenti continuano però a caratterizzare il paesaggio come



Quadro 1 - F. 184 II N.E. - Vesuvio - Serie 25V



Quadro 2 - F. 466 Sez. IV - Torre del Greco - Serie 25

esempi di «archeologia industriale»; le aree da essi occupate vengono «dismesse» e pongono problemi o prospettive di recupero: in alcuni casi (Milano-Bicocca, Torino-Lingotto) già realizzato, in altri (Genova-Sampierdarena, Napoli-Bagnoli: **quadri 3, 4 e 5**) in fase di avanzata progettazione. È il segno del progressivo passaggio dalla società industriale a quella post-industriale; da una società prevalentemente produttrice di «beni

materiali» ad una prevalentemente produttrice di beni immateriali, soprattutto «servizi» con sicuri vantaggi per la qualità ambientale e per il paesaggio. Ma i segni dei nuovi paesaggi disegnati dallo sviluppo industriale sono stati e restano, comunque, evidenti.

Un esempio emblematico è costituito dall'area ex industriale di Bagnoli ad occidente di Napoli.



Quadro 3 - L'area alle spalle del litorale di Coroglio come si presentava trasformata, con l'entrata a regime degli stabilimenti industriali dell'Italsider, della Cementir e di altre industrie minori



Quadro 4 - Nella foto, inizi XXI secolo, l'area ulteriormente trasformata dalla dismissione degli impianti industriali e soggetta ad altre modifiche in seguito alla realizzazioni previste dal PRG approvato nel 2003

Le infrastrutture

A supporto del rapido sviluppo urbano, dell'inurbamento della popolazione e della crescente industrializzazione sono state necessarie molte opere di infrastrutturazione del territorio, generalmente definite opere pubbliche: strade ed autostrade, acquedotti, elettrodotti, metanodotti, dighe, centrali elettriche, la cui presenza caratterizza significativamente i nuovi paesaggi (**quadri 7, 8 e 10**). Soprattutto dal secondo dopoguerra tutto il paese ha «motocentrizzato» il movimento di cose e persone. In risposta anche alle esigenze della più grande industria italiana, produttrice di automobili, la politica dei trasporti in Italia ha privilegiato la strada rispetto alla ferrovia e alle vie marine (il cabotaggio, soprattutto). Chilometri di autostrade si sono inseriti nel paesaggio dandogli la connotazione tipica della società contemporanea.

Molte città, specialmente quelle di più antica costruzione, non hanno potuto adeguare le strutture viarie interne alla diffusione dell'automobile e sono esplosi i problemi del traffico urbano particolarmente devastanti per l'inquinamento dell'aria e acustico. Altre città hanno costruito strade sopraelevate e fitti reticoli di vie tangenziali al centro urbano con vistosi impatti sul paesaggio, ma con scarsi risultati sul miglioramento del traffico cittadino. Poche città hanno realizzato una politica dei trasporti mirante a ridurre l'uso dell'automobile privata tramite la realizzazione di un efficiente sistema di trasporti pubblici.

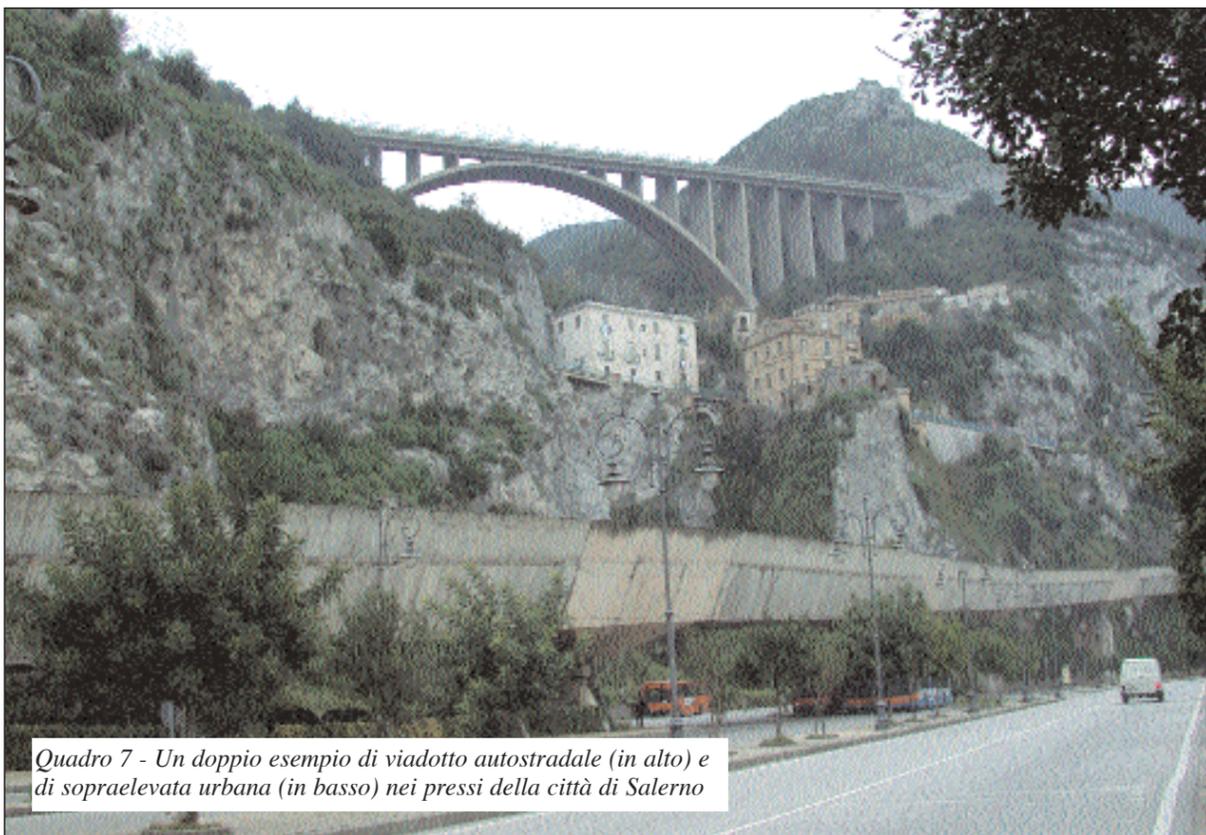
Il grande sviluppo della rete autostradale ha avuto un impatto dirompente sul preesistente paesaggio, special-



Quadro 5 - La «città della scienza» esempio di una prima parziale utilizzazione dell'area dismessa e di riutilizzazione di vecchi capannoni industriali della Federconsorzi diventati patrimonio di «archeologia industriale»



Quadro 6 - Anche il trasporto di informazioni audiovisive si realizza sempre più tramite infrastrutture, quali le antenne di trasmissione per i mezzi di comunicazione radio, televisiva e telefonica la cui diffusione sul territorio è un elemento di ancor più recente trasformazione del paesaggio. I ripetitori radiofonici e televisivi, in particolare, caratterizzano gli spazi liberi sulle sommità collinari



Quadro 7 - Un doppio esempio di viadotto autostradale (in alto) e di sopraelevata urbana (in basso) nei pressi della città di Salerno



Quadro 8 - Talora all'ultimo momento vi sono ripensamenti: la strada, il viadotto, il ponte, risultano palesemente inutili o impossibili da realizzare. Raramente si ripristina lo stato dei luoghi. Il nuovo paesaggio che ne risulta è un monumento al poco conto in cui viene tenuto il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche

mente quando il percorso viario non ha seguito o non ha potuto seguire l'andamento morfologico del territorio attraversato. In questo caso gli ostacoli naturali sono stati superati con viadotti che rompono ancora di più l'armonia del paesaggio. Talora queste opere sono realizzazioni ingegneristiche particolarmente ardite che vengono definite «opere d'arte» (quadri 7 e 8).

Il turismo di massa

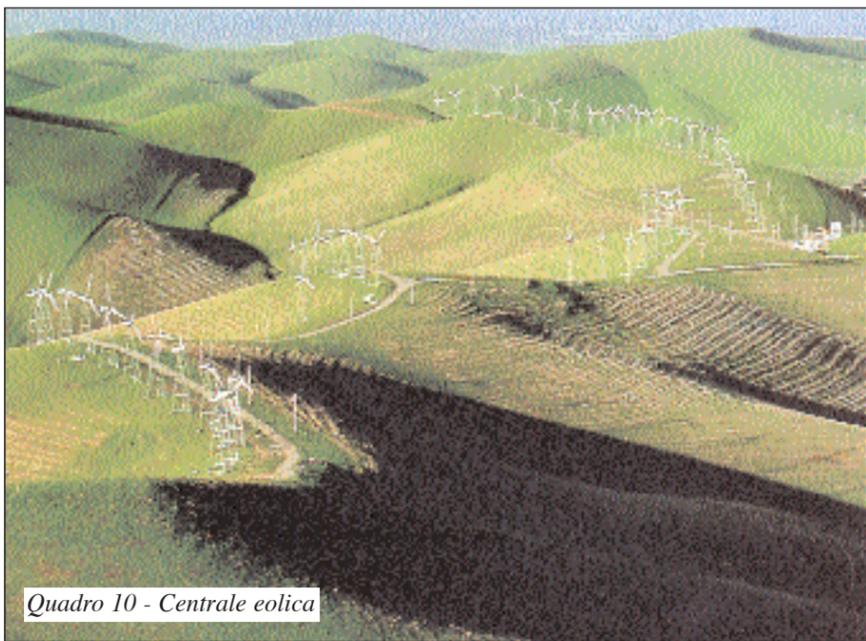
Il progressivo miglioramento della situazione economica generale, alcune conquiste sindacali, come i periodi di ferie pagate, diedero la possibilità a crescenti quantità di italiani di recarsi in vacanza: prima prevalentemente al mare, poi anche in montagna; cominciò così la «turistizzazione» del paesaggio.

La ricchezza delle bellezze ambientali e l'eccezionale patrimonio di opere d'arte, massimamente concentrate in città come Venezia, Firenze, Roma e Napoli, da almeno due secoli avevano fatto dell'Italia un'importante meta turistica. Ma a visitarla erano stati soprattutto i viaggiatori stranieri del *Grand Tour*. Pochi erano gli italiani che potevano permettersi di conoscere il loro paese o di trascorrere il periodo estivo nelle località marine: il turismo aveva allora caratteristiche elitarie; con il «boom» economico, divenne poi un fenomeno «di massa».

Per essere soddisfatta, la crescente domanda di turismo richiese l'adeguamento ed il potenziamento delle strutture: strade, alberghi, ristoranti, stabilimenti balneari, piste sciabili, funivie, seggiovie, sciovie ed altro ancora. L'impatto sul paesaggio è stato «graffiante», soprattutto da quando l'espansione del fenomeno e l'accresciuta disponibilità economica hanno portato alla progressiva trasformazione del turismo da «nomade» in «stanziale». Fu infatti per questa trasformazione che si cominciò a costruire le «seconde case» al mare o in montagna: per alcuni, tanto al mare quanto in montagna. L'urbanizzazione del territorio ebbe, anche per questo, una brusca impennata. Il paesaggio di molte amene località, soprattutto marine e soprattutto al Sud, ne risultò profondamente modificato, generalmente imbruttito. La progressiva distruzione del verde, per far posto alla costruzione di ville, condomini, grattacieli animati per limitati periodi dell'anno, fu il risultato più evidente. Ma anche la qualità dell'ambiente ne risentì vistosamente: inquinamento dell'aria e dell'acqua, rumore e rifiuti tipici dei modelli di vita urbani, dai quali si intendeva e si intende fuggire per qualche



Quadro 9 - Raffineria Mobil Oil



Quadro 10 - Centrale eolica

periodo di vacanza, furono esportati dalle città anche nei luoghi di villeggiatura. Fu così che quel patrimonio di bellezze naturali e materiali, che aveva costituito la molla per la nascita e la crescita del movimento turistico, cominciò anche ad essere minato alla base delle sue disponibilità qualitative e quantitative.

L'attenzione per l'integrità del paesaggio e della natura in genere ha cominciato a diffondersi dall'inizio degli anni Settanta; la preoccupazione di realizzare un «turismo sostenibile», tale cioè da dare risposte positive al desiderio di vacanza senza compromettere la possibilità di soddisfarlo anche per le generazioni future, si è fatta più sentita ed è stata recepita anche da

provvedimenti legislativi. Importante è stata la legge quadro sulle aree naturali protette varata nel dicembre del 1991 con l'obiettivo di portare al 10% del territorio italiano la superficie protetta con parchi nazionali, regionali, «oasi», «riserve marine» ed altre forme locali di protezione.

Paradossalmente lo sviluppo del turismo modifica il paesaggio in modo negativo. Proprio quel paesaggio la cui amenità costituisce un elemento di attrazione turistica. In queste trasformazioni non sono state risparmiate neppure le città d'arte, né le località montane, né quelle marine (quadri 11 e 12).

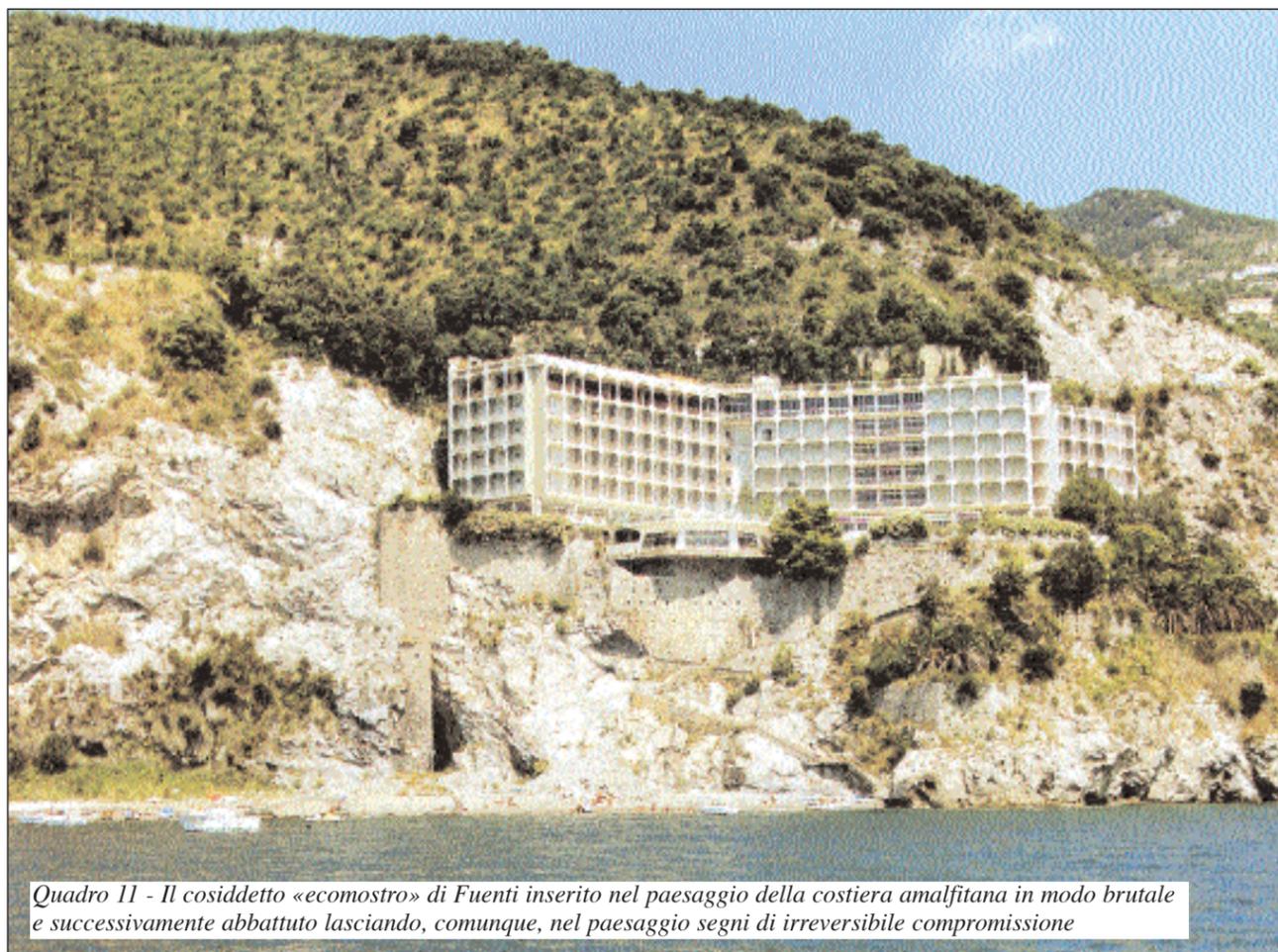
Quello che resta di «vecchi» paesaggi ancora integri viene tutelato, in modo non sempre rigoroso, attraverso l'istituzione di parchi nazionali e regionali, «oasi», «aree marine protette» e altre forme di protezione della natura soprattutto istituite in gran numero dopo il varo della legge n. 394 del 1991 (quadro 13).

Catastrofi

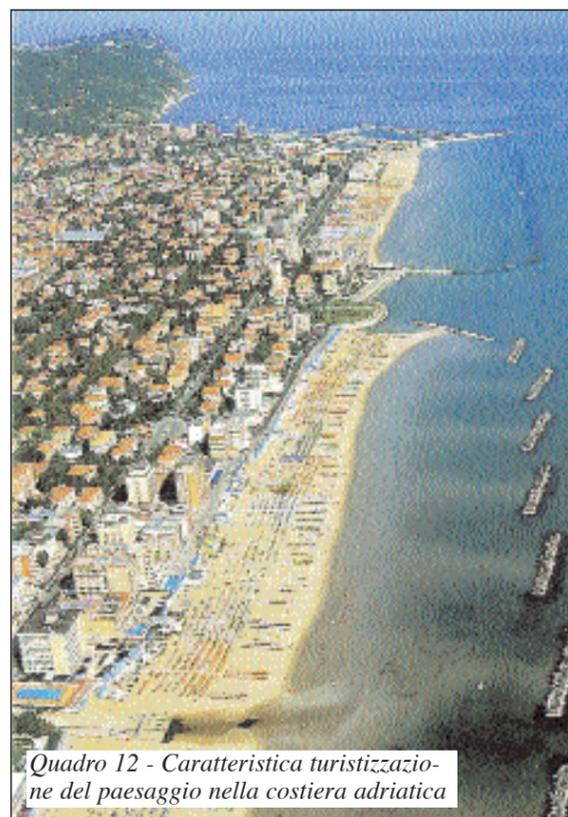
L'Italia è un paese fortemente esposto al manifestarsi di fenomeni naturali potenzialmente calamitosi: terremoti, eruzioni vulcaniche, frane, smottamenti, alluvioni. Sono ricorrenti soprattutto i fenomeni collegati al dissesto idrogeologico che interessa tutta la penisola. Il problema, innescato dalla naturale predisposizione al dissesto che caratterizza l'intero Appennino, è stato notevolmente aggravato da interventi umani che ne hanno amplificato la pericolosità e accelerato le dinamiche naturali. L'abbandono delle terre marginali di collina interna, di alta collina e di bassa montagna, l'accelerato processo di costruzione edilizia e la crescente domanda di materiale da costruzione che lo accompagnava, la cementificazione degli argini dei fiumi, il disboscamento sono tutte azioni che non solo hanno apportato altre «ferite» al paesaggio, ma hanno ulteriormente minato un territorio già fragile perché naturalmente predisposto al degrado.

Frane e alluvioni sono state le risposte naturali più ricorrenti a queste aggressioni umane effettuate in modo sregolato, non pianificato e irrispettoso dell'impatto ambientale. E frane e alluvioni sono una costante degli ultimi cinquant'anni, dagli straripamenti del Po in Polesine alla frana nel Vajont, dalle alluvioni di Venezia e Firenze alla frana nella Valtellina, all'alluvione in Piemonte; soprattutto lungo la dorsale appenninica: dalle regioni settentrionali sino allo «sfasciame pendulo sul mare» dell'estremo sud calabrese.

Il 9 ottobre 1963 un'enorme frana di oltre 270 000 metri cubi staccatasi dal Monte Toc, nella valle del torrente Vajont in provincia di Belluno, precipitò nel sottostante bacino artificiale. Il violentissimo impatto provocò la fuoruscita di un'enorme massa d'acqua, circa 50 milioni di metri cubi, generando un'enorme ondata di piena verso valle, che causò la morte di quasi 2 000 abitanti dei comuni di Erto, Casso e Longarone. A dimostrazione del fatto che non solo l'uomo, ma anche la natura (peraltro molto «aiutata» da azioni umane scorrette) è un potente agente modificatore di se stessa, anche il paesaggio ne risultò profondamente sconvolto e «innovato».



Quadro 11 - Il cosiddetto «ecomostro» di Fuentes inserito nel paesaggio della costiera amalfitana in modo brutale e successivamente abbattuto lasciando, comunque, nel paesaggio segni di irreversibile compromissione



Quadro 12 - Caratteristica turisticizzazione del paesaggio nella costiera adriatica



Quadro 13 - Esempio di area naturale