

Convegno  
**Paesaggio ed Economia**  
Sondrio, Sabato 22 Novembre 2008

**Stefano Tirinzoni**

Architetto e Urbanista, Presidente Fondazione L. Bombardieri, Membro del Comitato di Gestione dell'U.I.A.A. -  
Unione Internazionale delle Associazioni di Alpinismo

**GLI STRUMENTI DELLA RIQUALIFICAZIONE PAESISTICA**

(1) In questa mia relazione mi propongo, seppure con il taglio sintetico ed esemplificativo che è imposto dalla durata dell'intervento,

- di trattare la tematica dei caratteri precipui del paesaggio valtellinese,
- di individuare gli elementi che contribuiscono alla sua dequalificazione,
- di proporre atteggiamenti e politiche tendenti a porre fine al processo di deterioramento e ad innescare processi di riqualificazione
- ed infine, a campione, di mostrare alcuni rendering-fotosimulazioni che esemplificano possibili e semplici interventi di correzione e mitigazione degli errori più comuni e diffusi.

Concluderò con una breve riflessione sul rapporto fra paesaggio ed identità

(2) Voglio richiamare in premessa in primo luogo i contenuti del Corso " *Conoscere il paesaggio*" che la Fondazione Luigi Bombardieri, con il concorso della Fondazione Gruppo Credito Valtellinese, ha promosso nel 2005 al fine di fornire ai docenti delle scuole della provincia gli strumenti fondamentali per una completa conoscenza del paesaggio. Si è trattato del primo esperimento di lettura integrata ed interdisciplinare del paesaggio valtellinese che ha toccato i molteplici aspetti che lo caratterizzano: geofilosofia, geomorfologia e cartografia, ghiacciai, vegetazione e sue mutazioni, acque, caratteri storici, terrazzamenti, estetica del paesaggio, segni dell'uomo, paesaggio nella letteratura. (la documentazione è pubblicata sul numero 4/2007 della Rivista " I TEMI" e su CD rom)

(3) Il secondo riferimento dal quale voglio trarre le mosse è lo " *Statuto comunitario per la Valtellina*" ideato da Alberto Quadrio Curzio ed in particolare dall'articolo 9 che si intitola "Sostenibilità ambientale, paesistica e territoriale" e che recita fra l'altro :

*"... La Comunità tutela il paesaggio quale elemento fondante dell'identità, promuove la salvaguardia dell'ambiente e l'uso sostenibile delle risorse territoriali.*

*La Specificità del paesaggio della Comunità dovrà connotarsi anche in futuro con l'equilibrato rapporto fra gli ambienti sommitali delle montagne, i versanti segnati dai*

*terrazzamenti, i fondovalle alluvionali ed il cospicuo, qualificato e diffuso patrimonio di beni culturali civili e religiosi.....*

*La Comunità, consapevole che gli agglomerati produttivi del fondo valle lo hanno caratterizzato in modo esteticamente negativo, si impegna a promuovere riqualificazioni urbane ed extraurbane per integrarlo con la natura circostante."*

(4) Il paesaggio valtellinese, come d'altronde la maggior parte del paesaggio italiano e segnatamente quello montano, è caratterizzato da un insieme di piccoli segni che punteggiano il territorio; questi segni naturali ma soprattutto quelli frutto del lavoro dell'uomo, sono a loro volta caratterizzati da ampia varietà, da buona qualità, da dimensione adeguata al sito, da un inserimento armonico nel contesto più ampio delle superfici vegetali che hanno la prevalenza in termini di estensione ed emergenza; in particolare i segni dell'uomo sono quasi una punteggiatura nel più ampio testo costituito dal territorio naturale ed agroforestale e quindi vegetale.

Ogniqualevolta questa paesovarietà, costituita da piccoli segni, viene lesa e si introducono elementi fuori scala o elementi di scarsa qualità e si viola la pervasività del tessuto connettivo vegetale si hanno sempre situazioni di dequalificazione del paesaggio.

La percezione del paesaggio è un fatto onnisensoriale poiché quando siamo in un paesaggio tutti i nostri sensi sono sollecitati, il tatto, l'udito, il gusto, l'odorato e soprattutto la vista; comunque nella percezione del paesaggio il senso più coinvolto è quello della vista, di quel particolare modo di vedere che chiamiamo la visione lontana .

(5) Le viste sono classificabili in due tipi: quelle attive (da dove vediamo), che si distinguono a loro volta in viste statiche (da un punto fermo) e dinamiche (in movimento) e (6) quelle passive (che cosa vediamo) che si suddividono a loro volta in viste puntuali (un solo oggetto) o d'insieme (un panorama dentro al quale ci sono elementi puntuali che giocano un effetto focale).

Mi soffermerò in particolare sulle viste attive-dinamiche e sulle viste passive- d'insieme che hanno come punto della percezione un luogo pubblico o aperto al pubblico, in tal modo allineandomi anche al criterio fondante della nostra legge di tutela del paesaggio che fin dal 1939 si occupa di salvaguardare i panorami e gli scorci percepibili appunto dai luoghi pubblici come le strade e le ferrovie.

(7) Gli elementi responsabili dei processi di dequalificazione sono molteplici ed i principali possono essere così elencati:

- le infrastrutture viarie soprattutto se costituite da manufatti di scarsa qualità (7-8)

- le barriere continue a protezione di ferrovie e strade (9)
- gli elettrodotti con tralicci di grande dimensione (10)
- la cartellonistica e la segnaletica stradale ai margini di strade e ferrovie (11-12)
- le edificazioni fuori scala (fronti edificati di complessi produttivi) in particolare se di scarsa qualità architettonica (13-14-15)
- le costruzioni che non hanno riferimenti né alla migliore qualità dell'architettura contemporanea né al patrimonio formale e tipologico locali e che sono cioè ultranee rispetto al nostro contesto ed alla nostra cultura (16-17-18)

Un paesaggio dequalificato sembra giustificare il proliferare di atti di sciatteria con la formazione di discariche improprie. (19-20)

(21-22-23) Sul tema delle infrastrutture e dei ponti e sovrappassi vi sono anche esempi positivi, che dimostrano che si può intervenire con qualità, come il ponte sull'Adda a Mantello, la passerella del Sentiero Valtellina a Sondrio, l'attraversamento della Statale e della Ferrovia a Chiuro con un sottopasso paesisticamente ineccepibile.

Per quanto attiene alle edificazioni a destinazione non residenziale (complessi del secondario e del terziario) non mancano anche in questo campo esempi di architetture che suppliscono alla grande dimensione con progetti di alta qualità .(cito per memoria i progetti della SNAM Nuovo Pignone di Talamona di Gandolfi(24), delle Centrali elettriche di Grosio di Portaluppi (25) e di Grosotto di Moretti (26)

(27) L'attenzione nell'intervento di oggi vorrei che ricadesse in particolare sul tema del degrado del fondovalle alluvionale (quello abduano specialmente) che giustamente è oggetto nello "Statuto Comunitario" di una caratterizzazione negativa sotto il profilo estetico e di un proponimento di interventi riparatori e riqualificatori.

(28) Il fondovalle è storicamente caratterizzato da una sequenza di nuclei abitati, di maggiore o minore estensione, fra di loro distanziati e separati da ampie aree a conduzione agraria che compongono un mosaico (29) le cui tessere sono i prati ed i campi a diversa coltura e le boschine ripariali e la cui trama è costituita dalla rete dei fossi e dei viottoli e delle "murache".

Dunque un sistema paesistico nel quale l'isolamento dei vari luoghi del vivere e del lavorare entro il tessuto verdeggianti della campagna è da un lato l'elemento caratterizzante e connotativo e nel contempo è la visualizzazione delle autonomie identitarie dei vari insediamenti.

(30) Il processo di urbanizzazione delle pianure di fondovalle ha progressivamente allargato i perimetri degli abitati e disposto lungo l'asse viario-ferroviario una sorta di insediamento lineare, caratterizzato da una infinita sequenza di complessi edilizi destinati soprattutto al terziario ed in minima parte al secondario, che ha radicalmente stravolto il sistema insediativo tradizionale annullando i varchi agrari esistenti fra i vari paesi; al punto che l'alternarsi dei vari paesi è oggi contrassegnato solo dai cartelli indicatori del nome dei vari comuni.

Questa tipologia insediativa, ben lungi dall'aver generato una vera e propria città lineare, si è venuta caratterizzando invece, per usare un termine caro a Kevin Lynch, come una squallida "commercial strip".

(31) L'edificazione in linea sulla strada di fondovalle è a sua volta connotata dalla patetica ricerca di un improbabile effetto vetrina (anziché reclamizzare il prodotto si reclamizza la facciata dello stabilimento!) e dal sempre più frequente ricorso alla costruzione non per soddisfare alle necessità produttive funzionali alle attività di impresa (con formazione di posti di lavoro e nascita di attività di produzione di beni e di servizi), ma come semplice investimento immobiliare (con allocazione di risorse finanziarie nel mattone) sovente finalizzato all'affitto (ma le strutture così realizzate non possono soddisfare assolutamente alle esigenze delle aziende manifatturiere o di servizio bisognose di nuova sede e quindi rimangono sfitte in attesa di trovare qualche attività di tipo espositivo o commerciale che le possa utilizzare!).

(32) Questo fenomeno, che già in un mio saggio del 2004 ( pubblicato su "*Valtellina - Profili di Sviluppo*" ) ho definito come la "Brianzizzazione del fondovalle", è stato causato da molteplici fattori i più importanti dei quali sono:

- la totale assenza di una visione sovracomunale nella azione della Regione Lombardia di istruttoria ed approvazione dei Piani Regolatori Comunali (ogni comune ha ottenuto la sua zona artigianale-industriale e queste zone si saldano fra di loro)
- la assoluta mancanza di una pianificazione territoriale e paesistica di livello regionale e provinciale (la Provincia di Sondrio è tuttora priva di PTCP con valenza di piano paesistico)
- la incondizionata disponibilità delle Amministrazioni Comunali a trasformare le aree agricole e naturalistiche in zone produttive al solo miope scopo di incassare l'ICI ed il contributo di concessione ( gli oneri di urbanizzazione e costo di costruzione) da utilizzare per far fronte alle spese correnti.
- gli allettanti benefici fiscali dettati dalla legge 489/1994 e soprattutto dalla legge 383/2001 che ha indotto molte imprese ad investire i propri utili anziché in innovazione e tecnologia in immobilizzi immobiliari non funzionali alle attività di impresa.

Si tratta di una forma insediativa che viene tecnicamente definita con il termine "Sprawl" e che ha cominciato a svilupparsi alcuni decenni or sono negli Stati Uniti d'America; si è poi diffusa negli interland delle città Inglesi, nelle banlieue delle città francesi, nelle Vorstad delle città tedesche e nelle periferie delle città italiane, soprattutto nella Valle Padana.

Il termine anglo americano "Sprawl" è traducibile in lingua italiana con la locuzione "sguaiatamente, scompostamente sdraiato" o meglio a mio avviso con il termine di "stravaccato", che è poco fine, ma è parola che sta nel nostro vocabolario ed è confermata nei nostri dialetti; con questo termine gli operatori dell'urbanistica e della paesistica definiscono ormai da tempo un "modello di urbanizzazione disperso ed a bassa densità edilizia che aggredisce la bellezza dei paesaggi sfigurandoli ed annullandone le caratteristiche identitarie".

Si tratta di insediamenti che si dispongono lungo direttrici lineari stradali e danno forma a "commercial strip", a "spread city", a "urban spill", a "ubiquitous city", a "ville deparpaillèe", a "ville eclatèe", a "città diffusa", a "città dispersa", insomma a territori rururbanizzati caratterizzati da forme di diffusione insediativa e di dispersione insediativa, che sono figlie in Italia di quella che l'ex presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi ha efficacemente definito " Anarchia urbanistica".

Questa "tarmatura del territorio", che viene giudicata comunemente con le aggettivazioni di "squallido", di "orrendo", di "anonimo" e di "volgare", esercita comunque una forte attrazione per una vasta parte della popolazione, che vi ricerca evasioni dalla città ed occasioni di acquisti a prezzi favorevoli.

Questo "Sprawl" è andato propagandosi, come un "fluido mortale", come una malattia infettiva del paesaggio, lungo le direttrici delle strade extraurbane di maggior interesse commerciale ed è penetrato anche in quelle valli alpine che erano sprovviste di efficaci

strumenti di profilassi urbanistica e paesistica (cioè di una seria pianificazione di vasta area); fra queste dobbiamo collocare anche la vicina Valtellina, dove una malintesa e demagogica applicazione del principio della sussidiarietà ha lasciato al discrimine del livello comunale (esercitato dai sindaci e dai consiglieri comunali pro-tempore) la gestione del territorio e del paesaggio extraurbani.

Questa forma insediativa si compone di una infinita sequenza di interventi di trasformazione territoriale, connotati da bassa qualità architettonica e dalla presenza di:

- Supermercati e capannoni per la vendita e la esposizione di merci varie ed arredamenti
- Centri commerciali ed "Outlet", con connotazione non più di "nonluoghi" ma di "superluoghi"
- Piazzali asfaltati con parcheggi di autovetture in sosta o in vendita (auto usate e nuove)
- Ristoranti e luoghi di svago ( discoteche, locali con Lapdance, multisale cinematografiche, ecc)
- Distributori di carburanti con aree di sosta e bar
- Artigianato di servizio soprattutto rivolto all'automobile
- Parchi giochi per bambini, laghetti con pesca sportiva.
- Residenze unifamiliari connotate da portici, colonne, balaustre ed archi e circondate da idillici giardinetti punteggiati da alberi ed arbusti di essenze esotiche e popolati di variopinti puffi e nanetti
- Cartellonistica stradale e pubblicitaria disposta lungo i cigli stradali e sulle facciate degli edifici
- Scarsa presenza di attività di produzione manifatturiera, industriali ed artigianali, che richiedono forme insediative più concentrate ed efficienti.

Gli effetti sui paesaggi dei fondivalle sono ancor più devastanti di quelli prodotti nelle pianure, a causa della ridotta dimensione dei terreni, e si evidenziano con:

- Elevatissimo consumo di suolo
- Irrazionale e costosa dotazioni dei sottoservizi e delle opere di urbanizzazione primaria
- Scomparsa di ampie superfici vegetali (prati e seminativi, boschine riparali, aree agricole coltivate, aree di interesse naturalistico, ecc)
- Perdita dell'identità dei paesi e nuclei storici nei quali il riferimento alla Parrocchia, alla chiesa ed al campanile era visibile nell'unità insediativa del nucleo abitato distaccato dall'altro nucleo (e dall'altra Parrocchia) da ampie superfici a verde agricolo.
- Degrado paesistico; l'edificazione continua e la cartellonistica impediscono la percezione del paesaggio non solo dei fondivalle, ma anche dei versanti e delle cime dei monti.

Caratteristica fondamentale dello "Sprawl" è di essere una forma di urbanizzazione "insostenibile" anche perché è frequentabile e servibile solo ed esclusivamente per mezzo delle autovetture private; la conformazione lineare rende impossibile, per logistica e costi, ogni altra forma di accessibilità (pedonale, ciclabile, con autobus, con treni e metropolitane); quindi lo "Sprawl" è un formidabile incentivatore del traffico privato su gomma, con gravi conseguenze sull'inquinamento e sugli incidenti .

Per contrastare lo "Sprawl" sono state individuate alcune politiche, con interessanti esempi negli USA e per quanto attiene all'Europa in Inghilterra, in Francia e soprattutto in Germania che si basano su alcuni strumenti, i principali dei quali sono:

1. far redigere da enti sovracomunali seri piani di vasta area con contenuti urbanistici e paesistici
2. considerare il valore economico ed ecologico dei terreni a conduzione agricola e delle aree naturalistiche
3. disincentivare il proliferare di insediamenti lineari lungo le strade e favorire insediamenti compatti privilegiando l'uso di aree interstiziali e dismesse entro il perimetro edificato
4. sospendere ogni forma insediativa che porti alla saldatura fra diversi paesi storicamente distaccati
5. sottrarre alla fiscalità del singolo Comune gli introiti derivanti dalla presenza degli edifici sul territorio comunale, introducendo forme di compensazione e perequazione con i Comuni vicini e coinvolti nel processo di urbanizzazione.
6. ricondurre tassativamente (con riferimento alla situazione italiana) tutti gli introiti derivanti dall'attività edilizia a capitoli del bilancio comunale finalizzati ad opere di urbanizzazione, di riqualificazione del paesaggio e di trasporto alternativo all'auto, impedendone un uso per finanziare la spesa corrente.

(33) Di fronte a questo fenomeno che non trova sosta e che sta provocando un irreversibile depauperamento della qualità paesistica e quindi della qualità di vita degli abitanti della valle e che sta arrecando danni importanti all'appetibilità turistica dell'intera provincia credo che si non possa fare altro che porsi in modo deciso promuovendo una drastica inversione di tendenza, che passi in primo luogo attraverso ad una sorta di moratoria della edificazione lineare dei complessi cosiddetti produttivi (credo che sia sotto gli occhi di tutti che si è superato ogni limite sopportabile) da attuare nei tempi più brevi possibili con l'entrata in vigore di un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale che contempli, come era previsto già nella prima stesura del piano adottata dalla Giunta Provinciale fin dall'Ottobre 2003, una seria e rigorosa politica dei "varchi inedificabili". Si potrà poi ottenere che nella redazione dei

PGT (Piani di governo del territorio) i Comuni procedano ad una revisione delle zone produttive previste dai vigenti PRG (Piani Regolatori Generali).

(34) Intanto bisogna comunque porsi nella logica di attuare interventi che tendano a riqualificare il paesaggio dequalificato.

I principali strumenti per ottenere questo obiettivo possono essere così riassunti:

- Mascheramenti a verde: alberature, siepi, rampicanti
- Progetti di riqualificazione dell'aspetto esteriore degli edifici di scarsa qualità (migliorie alle facciate ed alle coperture finalizzate anche al risparmio energetico, tetti verdi)
- Eliminazione o mascheramento delle barriere cementizie della ferrovia
- (35) Nuova politica della cartellonistica stradale, per la quale va parimenti introdotta una immediata moratoria alla posa di nuovi cartelli e tabelloni e definita una normativa che preveda la rimozione di buona parte di quelli esistenti; in tal senso nelle Norme del PTCP non ancora entrato in vigore vi è già fin dal 2003 l'articolo 29 che individua la cartellonistica stradale *"come un elemento di deturpamento del paesaggio e di negativa interazione con le viste attive delle bellezze naturali e paesaggistiche e di edifici e luoghi di interesse storico artistico ed ambientale e prevede di limitare l'installazione di nuovi cartelli, di insegne d'esercizio e di altri mezzi pubblicitari e di procedere ad un riordino di quelli esistenti."*; e nello stesso articolo delle NTA del PTCP sono elencate le disposizioni per il divieto di collocazione di nuovi cartelli e per la rimozione di quelli esistenti. I testi dell'art 23 del Nuovo Codice della Strada, degli articoli dal 47 al 59 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada e dell'art 49 del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio contengono norme di riferimento in merito che lasciano ampi spazi di azione.

(36) Presento ora alcune proposte, visualizzate da una serie di fotosimulazioni e realizzate con le tecniche del Rendering, che mostrano come, con interventi improntati a criteri di semplicità, economicità e realismo e supportati da un poco di buona volontà, si possano correggere visuali degradate modificando e migliorando in modo sostanziale la percezione del paesaggio.

Per alcune di queste simulazioni mi sono avvalso della collaborazione del collega Architetto Gianmatteo Romegialli; ringrazio anche Andrea Murada e la Società Stelline S.I. per il supporto nelle elaborazioni grafiche.

Le aree prescelte hanno carattere esemplificativo e riguardano i seguenti contesti:

1. (37) Piantedo 1 Porta della Valtellina
2. (38) Piantedo 2 Rotatoria
3. (39) Piantedo Delebio Cabina FFSS
4. (40) Piantedo Delebio Zona produttiva

5. (41) Delebio ingresso
6. (42) Carcano 1
7. (43) Carcano 2
8. (44) Carcano3
9. (45) Viadotto di Piagno
10. (46) Rogolo
11. (47) Cosio Valtellino
12. (48) Ingresso a Morbegno – Regoledo di Cosio
13. (49) Talamona rettilo
14. (50) Talamona rotonda
15. (51) Talamona piazza
16. (52) Ingresso a Sondrio dalla Sassella
17. (53) Sondrio Condominio Campello
18. (54) Sondrio Piazza Cavour
19. (55) Sondrio Zona Artigianale
20. (56) Ingresso a Sondrio da Montagna
21. (57) Zona artigianale di Montagna dal Grumello
22. (58) Ingresso a Tirano da Villa di Tirano
23. (59) Bormio Pentagono

Dunque intervenire si può! sia nel porre fine al processo di dequalificazione del paesaggio sia nel porre rimedio con piccoli, misurati e diffusi interventi ai punti di maggior degrado paesistico.

(60) In conclusione del mio intervento voglio sviluppare una breve riflessione sul rapporto che intercorre fra il nostro paesaggio e la nostra identità, fra la "Valtellina" ed i "Valtellinesi".

(61) Il sentirsi smarriti in un paesaggio, il senso dello spaesamento ci prende quando non ci riconosciamo in un luogo, quando non riusciamo più a percepire quel qualcosa di familiare, quel qualcosa di consuetudinario, quel " nescio quid", quel qualcosa di indicibile che è proprio, solo ed esclusivamente, dei luoghi nei quali siamo nati e cresciuti, in sintesi quando non ritroviamo la nostra identità nel contesto che ci circonda.

Dobbiamo quindi meditare a fondo sullo stato attuale del rapporto fra l'identità della popolazione valtellinese e le forme permanenti del paesaggio della Valtellina, che vengono riconosciute come valori impliciti in ciò che si offre al nostro sguardo ed ai nostri sensi e sforzarci di ritrovare nel paesaggio invisibile, che sta sotto al paesaggio visibile, il senso della nostra identità.

(62) Ci dobbiamo domandare come e perché questo rapporto sia evoluto e mutato così profondamente nel tempo fino ad essere per taluni aspetti completamente sovvertito ed (63)

abbia generato situazioni spaesanti e stati d'animo di smarrimento e di perdita o di indebolimento di quella identità che, pur con i suoi limiti, pur con le sue inevitabili ristrettezze e nonostante la sua impronta di severità, ha dato comunque per secoli e secoli sicurezza, certezza ed orgoglio di appartenenza ad un certo particolare modo vivere nel solco tracciato dal ghiacciaio abduano nel cuore delle Alpi.

Sono il substrato culturale dal quale non si può prescindere nel momento delle scelte sul futuro di questo silenzioso paesaggio ora così sconvolto e di quella identità (64) ora forse parzialmente perduta nel frastuono della modernità; (65) poiché come ha suggerito Eugenio Turri, " il tempo del paesaggio non è il tempo dell'uomo. Il tempo del paesaggio è il tempo del silenzio, il tempo dell'uomo è quello del rumore."

Solo in tal modo potremo consegnare alle future generazioni un territorio in cui è possibile scoprire la bellezza del trascorrervi una vita di qualità ed alimentare nei giovani la passione per un paesaggio in cui ritrovare la propria identità, ora in via di dissoluzione nella bruttezza e nella sciattezza della omologazione globale assunta acriticamente.

(66) Si tratta solo di avere il coraggio di cambiare musica e di far suonare i tasti di una ritrovata armonia con la natura e con la cultura del paesaggio.

(67) E provare anche noi ad entrare in sintonia con la "sinfonia del nuovo mondo": YES WE CAN!

NOTA : i numeri fra parentesi si riferiscono alle pagine del PP di supporto visuale alla relazione.