

Arch. Aldo E. Ponis

## DALLA DIFESA DEL PAESAGGIO STORICO AL PROGETTO DEL PAESAGGIO CONTEMPORANEO. IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE

### 0      PREMESSA

Questa relazione vuole essere un contributo al Convegno organizzato da CATAP- ISPRA da parte di un professionista che si è trovato ad affrontare, da più di venti anni, i temi del rapporto tra Ambiente, Paesaggio e infrastruttura.

Si tratta quindi di un intervento che ha il carattere di un rapporto sullo stato dell'arte, di una analisi dei vari aspetti che, oggi, nel nostro paese, condizionano il **paesaggio delle infrastrutture**.

Da diversi anni l'importanza delle infrastrutture nella conservazione del paesaggio storico, inteso come il paesaggio che abbiamo avuto in consegna dal nostro passato, è stata nel nostro paese riconosciuta ed analizzata.

Questo almeno nell'ambito della cultura scientifica, che ha manifestato questo interesse con un numero di ricerche, pubblicazioni, convegni e studi che è andato crescendo di anno in anno e che, negli ultimi tempi, ha necessariamente trovato riscontro, sia pure in modo molto cauto, da parte dei politici e degli amministratori.

Per quanto riguarda procedure e normative, l'importanza delle infrastrutture viene oggi riconosciuta pienamente per quanto riguarda le implicazioni economiche e politiche sulle strutture produttive ed insediative del territorio e risulta egualmente ormai del tutto acquisita la consapevolezza dell'impatto che la strada o la ferrovia producono sulle comunità interessate in termini di rumore, inquinamento, frammentazione del territorio, disturbo visuale, pericolo, perdita di valore. A loro volta le componenti dell'ambiente naturale, vegetazione, fauna, geologia, idrografia, e dell'ambiente umano, testimonianze storiche, archeologiche e culturali, paesaggio e strutture rurali sono oggi oggetto delle normative specifiche della Valutazione di Impatto Ambientale, della Valutazione Ambientale Strategica, dei Piani di Incidenza e di Monitoraggio, delle Relazioni Paesaggistiche e delle varie procedure cui deve sottoporsi l'iter progettuale ed attuativo delle infrastrutture.

Bisogna peraltro prendere atto che questo interesse continua ad avere un effetto molto relativo nelle procedure di progettazione e di realizzazione delle nostre infrastrutture lineari, procedure che non sembrano variare sensibilmente dal tradizionale approccio al problema.

Un approccio di carattere sostanzialmente difensivo, che tende alla conservazione del paesaggio storico mediante l'occultamento ed il mimetismo delle opere in un contesto ambientale e paesaggistico che si ritiene ferito e minacciato dai nuovi interventi.

Ancora più limitati e sporadici risultano a tutt'oggi i tentativi di utilizzare l'infrastruttura come possibile valore aggiunto del paesaggio attraversato, restituendogli il ruolo che essa ha avuto in passato nella formazione del paesaggio storico in tante forme e contesti, dalla scala territoriale a quella degli ambiti locali. Un ruolo che dovrebbe essere conservato, con le dovute attenzioni, anche nella formazione del paesaggio contemporaneo.

Negli ultimi anni, in verità, si deve rilevare un notevole aumento dell'interesse per il recupero di questo significato dell'infrastruttura nei nostri paesaggi. Per citare solo alcuni esempi:

- da parte dell'ANAS, che con Autostrade e Italferr è da sempre il massimo protagonista nel campo delle infrastrutture italiane, vi è stato qualche anno fa un apposito convegno dedicato a questi aspetti.

Nel corso del convegno (L'Architettura della Strada, Roma 2001) veniva annunciata una *nuova stagione* nella concezione e progettazione delle grandi infrastrutture, con l'obiettivo di adeguarsi finalmente a quanto su questi aspetti era da tempo stato realizzato in altri paesi, dalla Francia alla Spagna alla Germania;

- da parte delle Regioni, il nuovo interesse per il paesaggio delle infrastrutture è testimoniato dalle indicazioni presenti in molte delle Linee guide elaborate in questi ultimi anni, nei convegni e nelle pubblicazioni che trattano questo tema.

Un esempio tra i tanti, il Convegno Paesaggio e Infrastrutture (Padova, 2009) promosso dalla Regione Veneto, che metteva l'accento sulla infrastruttura come valore costitutivo del paesaggio;

- da parte delle Province, vorrei solo citare il Convegno Nuove Infrastrutture per Nuovi Paesaggi (Trento, 2001), promosso dalla Provincia Autonoma di Trento e dal CITRAC. Anche in questo convegno esperti di varia nazionalità affrontavano il tema del nuovo possibile ruolo delle infrastrutture, e manifestavano il timore che le parole-guida, oggi così spesso ripetute, divenissero "*parole di niente*", vanificando lo sforzo culturale in atto su questi aspetti.

Ma quanto di questa nuova sensibilità, di questo impegno si traduce in realtà ed è oggi rilevabile nelle esperienze attuali del nostro paese, in progetti realizzati o in fase di realizzazione?

Quanto invece è rimasto sulla carta, o si è limitato a semplici manifestazioni di un interesse culturale destinato a rimanere confinate nel libro immenso delle buone intenzioni?

Nel dicembre del 2003, nell'ambito del congresso IAED (*International Association for Environmental Design*) su Identificazione e Cambiamenti nel Paesaggio Contemporaneo, una mia relazione dal titolo *Il Paesaggio delle Infrastrutture* richiamava l'attenzione sul ritardo del nostro paese nella realizzazione di una concreta, profonda integrazione tra obiettivi funzionali e obiettivi paesaggistico-ambientali.

Siamo alla fine del 2009, sono passati più di 5 anni, rileggere oggi quella relazione è deprimente, nulla è cambiato, in alcuni aspetti si nota anzi un peggioramento, come vedremo più avanti.

Cosa dunque si potrebbe fare per ottenere, anche in un momento di grave congiuntura economica come quello che stiamo attraversando, una maggiore considerazione per questo aspetto, per superare un ritardo che si fa sempre più grave?

Il mio intervento si propone di dare una risposta a queste domande e di proporre alcune misure, alcune linee guida che, sulla base delle mie esperienze sarebbero utili per superare questa fase di sterile e sofferto rapporto tra infrastruttura e paesaggio.

## **I IL PAESAGGIO DELLE INFRASTRUTTURE – ALCUNI ESEMPI**

Nella prima parte di questa relazione vorrei far riferimento ad alcune esperienze degli anni passati, esempi di segno diverso del rapporto tra grandi infrastrutture lineari e paesaggio.

### **Il paesaggio virtuale, il progetto cartaceo**

Cominciamo con un mia personale esperienza, condivisa con Carlo Blasi, che avete sentito prima di me parlare dell'*approccio ecoregionale* alla riqualificazione ambientale. E' una tipica esperienza del paesaggio virtuale, progettato (sino al livello esecutivo) e non realizzato, un paesaggio rimasto sulla carta.

Siamo all'inizio degli anni 90, con una equipe di tecnici di diverse discipline studiamo il tracciato della **Variante di Valico**, prima sul versante emiliano e poi su quello toscano. L' Appennino presenta un paesaggio quasi completamente antropizzato ma ancora di notevole qualità, con lembi residuali di bosco che compongono con il paesaggio rurale e con la vegetazione ripariale del fondo valle, quello che è stato definito un *ecomosaico*.

Con Carlo Blasi e gli altri esperti di settore si effettuano lunghi, accurati sopralluoghi, si discutono criteri e modalità degli interventi di inserimento, si elaborano le cartografie tematiche (senza il supporto delle tecnologie informatiche, GIS, *Corine - Land Cover* e Google allora non ancora disponibili, e senza gli obblighi introdotti successivamente dalle normative VIA), si individuano i sistemi di riferimento, si progettano i diversi episodi paesaggistici che si susseguono lungo il tracciato.

Nei sistemi ad alta e media naturalità, il tema principale è quello del *raccordo* con la serie della vegetazione autoctona (roverella, farnia, castagno, ginepro), con tipologie seriali di impianto (bosco misto, cespuglieto, cespuglieto arborato) che riprendono ed aiutano il *progetto della natura* interrotto dall'uomo, un tema di natura tipicamente ambientale che fornisce i criteri dell'intervento paesaggistico.

Nei sistemi prevalentemente antropizzati, gli interventi sono di riqualificazione e caratterizzazione, l'impianto del verde assume valenze prevalentemente paesaggistiche con quinte, nuclei, filari ed esemplari isolati, sempre di specie rigorosamente autoctone..

Altre importanti indicazioni sono contenute nei protocolli progettuali che riuniscono indicazioni coordinate di varia natura (morfologica, vegetazionale, visuale e paesaggistica).

Così l'adozione di pendenze variabili nei rilevati, al fine di consentire il raccordo più naturale con il contesto, e l'adozione di muri in pietra e di altezza non superiore ai 3 m. nei tratti in trincea, separati da altri muri, nel caso di tagli profondi, da fasce di cespuglieto.

Quando, anni dopo, il progetto inizia ad essere realizzato, poco o nulla di quanto avevamo previsto viene eseguito.

Rimangono, di quella lunga e faticosa esperienza, disegni e relazioni, testimonianza di un paesaggio virtuale, immaginato e progettato che, come in tante altre esperienze vissute in questi anni, non verrà mai realizzato.

## **Il paesaggio negato, i margini delle infrastrutture**

In molti casi il **margin**e, questo delicato elemento di contatto tra l'infrastruttura ed il contesto, quasi una *fascia ecotonale* tra i due sistemi, ha significato la definitiva rinuncia ad ogni integrazione paesaggistica e visuale,

Alcune immagini mostrano come, in passato, il necessario elemento di contenimento del terreno a monte della strada consentiva una importante integrazione tra infrastruttura e contesto o comunque proponeva un margine che, per disegno, materiali e finiture completava ed arricchiva il paesaggio della infrastruttura.

Gli esempi presentati sono quelli delle strade statali che attraversano, quasi sempre con tracciati antichi, il paesaggio collinare dell' Umbria, delle Marche, di tante altre nostre regioni.

Ragioni economiche (la pietra costa troppo), di tempo (bisogna far presto) e di sicurezza (bisogna evitare possibili pericoli per gli automobilisti) hanno oggi portato a soluzioni diverse.

I margini non cercano più l'integrazione, ma la contrapposizione, muri di frammenti di pietrame, spesso sormontati da copertine in cemento, chiudono le pareti rocciose con un segno estraneo, privo di qualsiasi riferimento al contesto.

E quando, come in certi ambiti urbani, il margine ricerca una integrazione con il verde, il risultato non convince, i muri cellulari e simili compongono un paesaggio anonimo, del tutto decontestualizzato, senza alcuna qualità formale.

## **Episodi di un nuovo paesaggio**

Altre volte l'infrastruttura sembra uscire dall'anonimità dei progetti *passe-partout*, come li chiamano i francesi, e raggiungere il livello espressivo di un nuovo paesaggio.

E' il caso di alcuni ponti, di svincoli e sovrappassi, di particolari trattamenti dei margini che interrompono la standardizzata monotonia di tante nostre strade.

Vorrei citare un'altra mia esperienza progettuale, lo **Svincolo di Baveno**, sul Lago Maggiore, dove, dopo una prima serie di soluzioni che tendevano a mimetizzare la struttura nella vegetazione della riva, su precisa richiesta della Regione Piemonte, il progetto si è proposto di dare una nuova immagine, con un *land-mark* che segnalasse il passaggio dalla viabilità del lungo lago a quella dell'autostrada che corre alta sul versante, consentendo inoltre la realizzazione di una passerella pedonale e ciclabile sospesa sull'acqua al fine di assicurare la continuità di un percorso turistico-ricreativo che sarebbe stato interrotto con altre soluzioni.

Si tratta di un tipo di esperienza fino ad oggi non frequente nel nostro paese, e che per questo viene spesso citata come *case-study* (ad esempio nel volume *The landscape in the contemporary infrastructure* attualmente in fase di editing per l'Università di Lovanio, ed in quello del *Paesaggio attraversato*, in fase di edizione per l'Università di Firenze).

## Il paesaggio salvato

Mi piace chiudere questa breve rassegna di immagini con alcuni esempi di segno positivo, di un paesaggio salvato, a cui l'infrastruttura ha conferito un nuovo significato.

Siamo in **Francia**, una viabilità regionale, la Route Departementale 136 tra Chadrac e Polignac, attraversa il paesaggio collinare con un tracciato morbido, adagiato sul terreno. L'architetto paesaggista è Bernard Lassus, che ha curato con semplicità e sicurezza l'andamento della strada ed il suo inserimento. Il segno della viabilità rispetta la morfologia, rispetta la vegetazione, non un muro viene a interrompere il rapporto tra l'infrastruttura ed un paesaggio che arriva fino ai suoi margini e prosegue oltre di essa.

Un altro esempio, siamo in **Svizzera**, il Viadotto autostradale di Chillon sul Lago Lemano. A differenza dello Svincolo di Baveno che abbiamo visto prima, in questo caso il tracciato passa alto sulla costa, ma il suo inserimento nella quinta del verde del lungo lago è perfetto, il segno della viabilità è pulito e deciso ma in qualche modo rispettoso del versante in cui si inserisce senza interromperlo, del verde che continua sotto le sue campate, sino all'acqua.

Il disegno del viadotto è pulito, le pile sono agili, escono dal verde con una leggerezza che testimonia del grande amore del suo autore per il sereno paesaggio della riva. E, come a Baveno, ai di sotto del viadotto, le strutture inquadrano visuali importanti, aggiungono un nuovo significato al paesaggio del lago.

Un ultimo esempio, ancora in **Francia**, ad ovest di Parigi. La RN 12 attraversa un ambito agricolo ma con residui lembi di verde. Anche in questo caso il taglio dell'infrastruttura è deciso, ma dal lato a contatto con la boscaglia naturale, un impianto plurispecifico delle stesse specie ricrea un margine continuo e richiama la vegetazione naturale. Al centro, la siepe spartitraffico riprende la varietà ed i cromatismi del margine, un'ultima presenza del verde prima dell'inizio del paesaggio agricolo.

Non un muro, solo un fosso idraulico del tutto naturale lungo il margine aperto, e una recinzione in pratica invisibile.

L'infrastruttura aggiunge anche in questo caso significato ed identità al paesaggio della campagna attraversata.

## II IL PAESAGGIO DELLE INFRASTRUTTURE – LE RAGIONI DI UN FALLIMENTO

Parlare di fallimento del nuovo paesaggio dell'infrastruttura oggi, nel nostro paese, può sembrare un po' eccessivo. Non sono mancati esempi di segno positivo, soprattutto nel Nord Italia e non si possono trascurare gli sforzi che da varie parti si rilevano per migliorare l'inserimento delle infrastrutture nel contesto (soprattutto con l'affermazione degli interventi di Ingegneria Naturalistica), ma la situazione generale non può certo dirsi soddisfacente.

Se andiamo un po' più in profondità nell'analisi di quanto è successo e sta succedendo, alcuni condizionamenti e vincoli emergono con chiarezza.

In particolare:

### **- la riduzione ai minimi termini dell'ambito di intervento**

rigorosamente delimitato dalla recinzione, l'ambito dell'intervento di inserimento e raccordo dell'infrastruttura con il contesto paesaggistico-ambientale deve contenere oltre alla sede stradale o ferroviaria, scarpate e rilevati, imbocchi di gallerie e spalle di viadotti, canalette, presidi idraulici ed impianti vari.

Questo corridoio è chiaramente ridotto al minimo nel caso di infrastrutture nuove o da adeguare che interessano ambiti urbani o para-urbani, ma viene solitamente considerato ai minimi valori anche nel caso di nuovi tracciati, in ambiti di territorio dove ancora sarebbe possibile a costi limitati un esproprio di maggiore ampiezza.

Ora, se il vantaggio economico ed operativo di un corridoio ridotto al minimo è evidente, egualmente evidente risulta la difficoltà di un efficace intervento paesaggistico-ambientale e di possibili successivi adeguamenti del tracciato (si pensi ai problemi ed ai costi che si debbono affrontare per la realizzazione della terza e quarta corsia autostradale o per il raddoppio di una linea ferroviaria).

Su questo problema Autostrade, Anas, Ferrovie, Regioni e Provincie hanno mostrato fino ad oggi una totale negativa chiusura, con l'esclusione anche al ricorso di dell'esproprio temporaneo, una misura che poteva in molti casi assicurare l'efficacia dell'intervento di inserimento.

L'attuale, difficile congiuntura economica non ha certamente favorito una diversa attitudine su questo problema.

### **- la cementificazione dei margini**

Da diversi anni è in corso un processo di cementificazione dei margini della grande viabilità. Ragioni, più o meno valide, di sicurezza hanno portato alla ormai generale trasformazione dei guard-rail in new-jersey, una fascia di cemento e ferro di varia altezza ha chiuso le visuali a chi percorre le strade (con l'unica eccezione dei guard-rail in legno adottato in qualche strada di montagna).

La necessità di contenere i tagli nel terreno evitando il rimodellamento del versante è stata inoltre quasi sempre risolta con muri ed opere d'arte spesso di notevole altezza, con le soluzioni tecniche e l'impatto visuale che abbiamo già messo in evidenza. .

Gli imbocchi delle gallerie, le spalle dei viadotti sono stati spesso risolti con altri muraglioni, con i muri in *terra armata* o con i profili, quasi sempre innaturali, della *terra verde* o dei *muri cellulari*.

Tutto questo, saldato con la superficie del nastro di asfalto, ha costituito la nuova forma della infrastruttura, un taglio deciso e irrimediabile nella continuità del paesaggio. E, con il ricorso a soluzioni tipologiche standardizzate, ha comportato la continua negazione della varietà dello spirito del luogo che caratterizza il territorio attraversato del nostro paese.

## **- la sparizione della siepe spartitraffico**

Come se tutto questo non bastasse, anche quella linea o fascia di verde che separava le due carreggiate della grande viabilità, è oggi scomparsa. Lo spartitraffico, oltre che ad evitare l'abbagliamento delle vetture, costituiva in molti casi, un notevole valore paesaggistico aggiunto. Come non ricordare le siepi di grandi cespugli di oleandri dai colori alternati della vecchia Salerno-Reggio Calabria, o le fasce fiorite di tante autostrade francesi, soluzioni in cui l'utilità funzionale si coniugava al valore estetico-visuale?

Ragioni di sicurezza (tutte da verificare, a mio avviso), ed economiche hanno oggi portato, nelle nuove autostrade, all'adozione di sezioni in cui ogni accenno di verde è scomparso, sia

al centro che ai margini della carreggiata.

La strada si presenta oggi come un corridoio di cemento, del tutto indifferente al contesto attraversato, una frattura irrimediabile nella continuità del nostro paesaggio, un invito a correre che solo il pericolo degli autovelox e del *tutor* riesce a contenere.

## **- il disastro delle barriere**

Un altro gravissimo fattore di impoverimento e degrado del paesaggio delle infrastrutture è senza dubbio quello delle barriere antirumore. Di materiali, altezza e disegno diverso, ultimamente anche appesantite dai pannelli del fotovoltaico, queste barriere hanno ulteriormente accresciuto il distacco tra il corridoio delle infrastrutture ed il contesto.

Le barriere dell'A1 nell'area di Bologna e di Firenze sono esempi di esigenze di protezione che modificano profondamente e condizionano irrimediabilmente il paesaggio autostradale.

Solo in pochissimi casi, nel nostro paese, si è sentito il bisogno di studiare il problema del loro impatto, e di arrivare ad un progetto dove le esigenze di mitigazione del rumore e dell'inquinamento fossero considerate assieme a quelle dell'inserimento paesaggistico delle barriere nei diversi contesti paesaggistici.

## **- l'anonimità paesaggistica delle aree di servizio e di sosta**

Quasi sempre, quasi ovunque, una occasione sprecata. Come spesso avviene in altri paesi europei, in particolare in Francia dove si parla espressamente della *politica della sosta*, queste aree possono assumere un significato ben più ampio di quello puramente funzionale e commerciale a cui ci hanno abituato nel nostro paese.

Punto di contatto tra l'infrastruttura ed il territorio attraversato, possibile chiave di lettura di un paesaggio, naturale o culturale che sia, prezioso supporto al turismo di città e regioni, tutti questi possibili significati vengono del tutto ignorati lungo le nostre strade, anche in ambiti di grande interesse ambientale e paesaggistico

Oltre a questi temi specifici, due aspetti di carattere generale si riscontrano quasi ovunque nel paesaggio attuale delle nostre infrastrutture:

## **- la mancanza di contestualizzazione delle opere d'arte**

ponti, viadotti sovrappassi sono quasi sempre progettati con programmi computerizzati

standard, che producono lo stesso disegno per i contesti più diversi. Per giunta, il disegno stesso delle opere raramente raggiunge la qualità che sarebbe necessaria per assicurare un efficace contributo alla formazione di un nuovo paesaggio. Si pensi ai viadotti autostradali che, dopo la felice stagione delle strutture ad arco di Morandi e di alcune, sporadiche opere di pregio, si sono appiattiti in soluzioni banali e ripetitive, oggi spesso aggravate nel contesto urbano dalla presenza delle barriere acustiche.

Viene quindi meno quella ogni contributo dell'infrastruttura a quella che deve essere considerata la caratteristica straordinaria del nostro territorio, la varietà delle diverse componenti che concorrono alla formazione della identità del paesaggio.

E l'infrastruttura, senza qualità e senza specificità, concorre inevitabilmente a quella *proliferazione dei non luoghi* a cui ci siamo ormai abituati.

### - la scarsa efficacia dell'impianto del verde e dell'intervento morfologico

quasi sempre realizzato con impianti modesti, non *site-specific*, e sofferente per una manutenzione del tutto assente o comunque insufficiente, il verde riesce molto raramente a costituire il necessario elemento di raccordo, di sutura tra l'infrastruttura ed il suo contesto paesaggistico.

Per quanto riguarda l'impatto sul contesto ambientale siamo quindi ben lontani da quel contributo alla ricostruzione delle reti ecologiche ed all'incremento alla biodiversità che l'infrastruttura dovrebbe proporsi come obiettivo, secondo i criteri che vengono discussi in questo Convegno.

Eguale quasi sempre sottovalutata l'importanza dell'intervento morfologico, essenziale opera di raccordo tra contesto e tracciato e di preparazione dell'impianto del verde.

## III IL PAESAGGIO DELLE INFRASTRUTTURE – PER UN NUOVO APPROCCIO

Vorrei concludere questa relazione con un richiamo a quelle che, sempre secondo la mia esperienza, devono essere considerate le condizioni necessarie per un sostanziale, effettivo miglioramento della situazione, condizioni che dovrebbero essere a mio avviso considerate di importanza decisiva nella redazione di quelle **linee guida** che rappresentano l'obiettivo principale di questo Convegno.

1. la **conoscenza e la comprensione del paesaggio** in cui si deve operare, premessa indispensabile per la contestualizzazione della infrastruttura (per il passaggio dall'anonimità alla specificità) e per la definizione dei possibili contributi alla conservazione ed al miglioramento della situazione ambientale e paesaggistica.

Una conoscenza in grado di arrivare a quella che Anne Spirn, già richiamata in questo Convegno, definisce la "struttura profonda del paesaggio", una conoscenza che necessariamente prevede

- per i paesaggi naturali e di residua naturalità, l'analisi degli *ecosistemi ambientali*, delle unità di paesaggio individuate dalle analisi specialistiche, degli indicatori dello stato e delle potenzialità dei fattori biotici, della individuazione delle reti ecologiche, delle implicazioni

per la conservazione della biodiversità. Analisi che oggi non possono ignorare il ricorso ai criteri della *Landscape ecology* e dell'approccio ecoregionale.

- per i paesaggi costruiti, la comprensione dell' *ecosistema umano*, della cultura ambientale, dei processi storici ed evolutivi, dell'uso del suolo, delle esigenze degli abitanti, delle tradizioni socio-economiche, del *genius loci* dei diversi siti.

2. l' **integrazione delle competenze** tecniche, professionali, decisionali che influiscono nel rapporto tra infrastruttura e paesaggio, intervento non limitato al progetto di inserimento, ma esteso a tutte le componenti e quindi attivo in tutte le fasi progettuali, a partire da quelle iniziali, con un approccio multidisciplinare ed una visione olistica dei problemi che fino ad oggi è stata molto raramente realizzata.

3. la **continuità del contributo** dei tecnici che si occupano di questo specifico aspetto dei progetti di infrastrutture e che devono intervenire dall'inizio alla fine del processo progettuale (e non solo, come quasi sempre succede nel nostro paese, nelle sole limitate attività che servono per superare i possibili ostacoli di natura paesaggistico-ambientale posti dalle procedure di approvazione dei progetti).

4. l' **adeguamento di procedure, capitolati, prezzari, specifiche tecniche** per tener conto delle reali esigenze di una progettazione non limitata ai semplici obiettivi di mitigazione e per consentire una più agevole valutazione tecnico-economica degli interventi proponibili.

Ad esempio, le poche voci che negli elenchi prezzi ANAS ancora oggi riguardano l'impianto del verde portano i progettisti ad utilizzare solo alcune specie di alberi ed arbusti o, nel caso in cui gli interventi non rientrino nella tipologia dell'Ingegneria Naturalistica, rendono necessario il ricorso a nuovi prezzi, spesso di non semplice elaborazione.

5. il **riconoscimento dell'importanza di questi temi** nelle gare, negli appalti, nei concorsi, come elemento di importanza primaria nella valutazione delle proposte progettuali, e come intervento non soggetto a sconti e modifiche nelle fasi attuative. Una importanza che dovrebbe trovare un primo riconoscimento nella valutazione di questo aspetto nel SIA (il paesaggio è nella normativa attuale una delle 7 componenti ambientali, mentre dovrebbe essere un aspetto trasversale, da analizzare e verificare rispetto a tutte le altre componenti) e nell'attribuzione di punteggi adeguati all'importanza di questo aspetto.

6 il **controllo e la verifica della effettiva esecuzione** delle indicazioni del progetto di inserimento, spesso e volentieri disattese in fase di realizzazione delle opere. Controllo che non dovrebbe essere elusivamente affidato alle procedure previste come i piani di monitoraggio, ma che dovrebbe essere anche una cura degli *stake-holders*, i portatori di interesse, che quasi sempre si limitano ad intervenire nelle fasi precedenti la realizzazione delle opere ma sembrano del tutto indifferenti alle verifiche di una effettiva attuazione e manutenzione degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale

## CONCLUSIONE

Vorrei concludere questa relazione con un preciso riferimento, con un richiamo ad una esperienza concreta ed a noi – almeno geograficamente - vicina. Mi riferisco a quanto in Francia è stato fatto, negli ultimi due decenni, per affrontare concretamente il tema del paesaggio delle infrastrutture, una esperienza ben nota a chi si occupa di questi problemi ma che sembra del tutto ignorata nel nostro paese.

Sono iniziative che molti di voi conoscono e che illustrano quella che, alla fine degli anni 80, è stata definita come la ***politique du paysage***, una politica che ha prodotto interventi come quelli che abbiamo appena visto.

In particolare nel 1989 la Direction des Routes del Ministero de l'Aménagement è intervenuta concretamente su questo problema con l'istituzione della politica nota come "1% Paysage et Developpement " (1% del costo delle autostrade destinato ad interventi paesaggistici entro il campo di visibilità dell 'infrastruttura), cui si è venuto ad aggiungere un ulteriore 1% messo a disposizione per lo stesso scopo dalle amministrazioni territoriali interessate.

Un comitato di esperti in ambiente e paesaggio è stato quindi costituito, coordinato da Bernard Lassus, uno dei protagonisti di questa esperienza, ben noto a chi si occupa di questi temi.

Negli stessi anni veniva inoltre istituito, dallo stesso Ministero, le Ruban d'Or, premio biennale da assegnarsi alle realizzazioni più significative del nuovo paesaggio stradale.

A mio avviso questi sono alcuni esempi di quanto si può fare nell'immediato futuro, per evitare che l'imponente mole di studi, norme e direttrici che oggi su questi temi si produce nel nostro paese, rimanga confinata nei limiti di una teorica, inconcludente e frustrante esperienza (mentre ambiente, paesaggio ed infrastruttura continuano a seguire una micidiale logica di percorsi ed ambiti separati).

Grazie a tutti voi per l'attenzione