DOPPIOZERO

L’Italia è divisa tra Est e Ovest

Marco Belpoliti

23 Febbraio 2011

Anni fa, quando il problema della comunicazione tra nord e sud del paese era all’ordine del giorno, e ancora non si parlava di Grandi opere, si era aperta una discussione sulla "variante di valico" dell’Autostrada del Sole tra Bologna e Firenze. Negli stessi mesi veniva pubblicato un libro in due volumi in cui erano raccolti gli studi sul mutamento del territorio italiano: *Le forme del territorio italiano*, curato da Alberto Clementi, Giuseppe Dematteis e Pier Carlo Palermo, promosso dal Ministero dei Lavori pubblici e edito da Laterza (*Temi e immagini del mutamento*, vol. I; *Ambienti insediativi e contesti locali*, vol. II). La prima cosa che colpiva in questa ricerca era una considerazione sull’aspetto fisico del nostro Paese.

Per quanto l’immagine dell’Italia domini nelle aule scolastiche, e quella dello stivale sia la figura più impressa nella memoria collettiva degli italiani, gran parte della stampa continuava allora a parlare di strozzatura tra Nord e Sud, e altre cose del genere, ignorando una fondamentale questione, quella, per dirla con il titolo dello scritto di Franco Purini, architetto romano e saggista, compreso nel volume, dell’Appennino che a Bologna «passa da destra a sinistra».

Il nostro Paese – lo Stivale, per intenderci – non è infatti allineato lungo un asse verticale nordsud, ma inclina verso ovest, tanto che, osservando la linea dei paralleli, Imperia è all’altezza di Pesaro e Cuneo a quella di Ravenna. La lunga catena appenninica innerva l’Italia creando, come si legge in tutti i libri di geografia, una netta separazione, non tra Nord e Sud, ma tra versante tirrenico e versante adriatico. Questa simmetria, scrive Purini, è talmente forte da produrre una vera e propria identità osteologica che aiuta a definire la chiarezza e la permanenza della sua immagine mentale.

Dunque, il valico appenninico tra Bologna e Firenze non è tanto un nodo di passaggio tra la parte settentrionale e quella meridionale, ma tra due versanti costieri che appaiono valicati in tre altri punti dalla rete autostradale italiana, due dei quali quasi irrilevanti per il traffico merci. Per chi proviene da sud, gli

Appennini passano da destra a sinistra e al passeggero chiuso nell'abitacolo del suo autoveicolo «si apre con un'apparizione improvvisa la pianura padana, luogo della più interessante contraddizione strutturale dell'Italia». Qui infatti c'è la «grande stanza territoriale del Paese, che è sede delle più importanti attività produttive, la quale è economicamente proiettata verso occidente e verso nord, cioè verso la Francia e la Germania, mentre geograficamente guarda ad est, verso l'Adriatico, dove si getta il Po».

Questa inversione – e qui sta il nodo economico-politico – non è solo un accidente geografico «ma esprime con la massima esattezza un'ambiguità costitutiva della storia italiana, una storia – dice Purini – sospesa costantemente tra il richiamo dell'est (il mondo slavo, l'Austria) e la spinta all'Ovest. Un'ambiguità resa visivamente dall'inclinazione della penisola, il cui movimento verso ovest viene frenato da una forza uguale e contraria». Come si sa, la geografia è una materia negletta nelle nostre scuole, insegnata soprattutto attraverso una sequela di nomi e numeri, quando non del tutto abbandonata nei nuovi programmi scolastici, mentre in realtà si tratta di una disciplina visiva, fatta di immagini, decisiva non solo per comprendere la politica e la storia, ma anche l'arte e la letteratura.

Per questa ragione il libro curato da Clementi, Dematteis e Palermo, con ogni probabilità, è uno dei contributi più interessanti apparsi negli ultimi anni per capire chi siamo, per definire l'identità italiana. Per quanto questa espressione – identità italiana – vada maneggiata, con grande cautela, come suggerisce nel suo saggio l'antropologo Francesco Remotti, *Contro l'identità*, esiste una geografia che, alla pari delle lingue parlate, influenza fortemente i modi di vivere, i costumi, 1e abitudini, la mentalità e le aspirazioni degli abitanti del Belpaese.

Per esempio, scrive Purini, è la Pianura padana a permettere quel movimento est/ovest che costituisce un'alternativa a quello sud-est/nord-ovest e che rappresenta una delle risorse segrete del territorio italiano, detto altrimenti: la gran parte del paesaggio italiano, vario e differente come nessun altro paesaggio al mondo, è segnato dalla presenza costante dell'Appennino che ne stabilisce di continuo la direzione spaziale in senso monodirezionale, dall'alto delle montagne verso il basso delle coste e viceversa, mentre solo la pianura del Po permette di sperimentarne la vastità che è invece la costante di gran parte dei paesaggi europei.

L'idea visiva del paesaggio trova il suo carattere unitario solo nella Padania che ne è infatti diventata una specie di metafora spaziale, come precisa Purini, il quale aggiunge che come sintesi e insieme antipolo dell'intero territorio nazionale, la maggior "stanza" italiana è tanto grande da contrapporsi all'intero

paese, ma non lo è sino al punto da sostituirsi ad esso; ed «è proprio questa condizione intermedia che vanifica la vocazione secessionista della Lega mentre non contraddice il suo progetto federalista».

Lo studio della geografia è dunque necessario, e non solo per fare la guerra, come si sottolineava negli anni Sessanta e Settanta. Questo libro che è opera in gran parte di geografi e *planners*, comprende studi di architetti, sociologi, studiosi del paesaggio e usa, nel suo linguaggio figurato, molte metafore di origine visiva. Anzi, la parola-concetto che circola con più frequenza nelle oltre ottocento pagine è *stanza* che è di provenienza non solo architettonica, ma anche letteraria, oltre che estetica.

La particolarità del paesaggio italiano è infatti quella della varietà o, come si dice qui, dell'essere composto di "interni" facilmente riconoscibili, di "stanze" territoriali. La loro dimensione è sempre contenuta e provoca, come dimostrano le descrizioni letterarie e pittoriche dei viaggiatori stranieri, un'impressione di "primo giorno della creazione", che poi sarebbe l'aspetto tellurico unito alla grande antropizzazione del nostro paesaggio: l'Italia è uno dei luoghi più modellati e lavorati del mondo.

Il senso di misura e proporzione, che si ha viaggiando nel paesaggio italiano deriva dall'assenza di sconfinato, d'illimitato; persino le pianure sono sempre chiuse dalle catene montuose che ne diventano i "confini visibili". Nelle regioni del nostro Paese i ritmi con cui si alternano le quinte collinari e montane, con i boschi, i fiumi, i centri abitati disposti in posizione elevata o in fondo alle valli, «si fanno sempre più ravvicinati con l'effetto di raccogliere le visuali all'interno di serrate sequenze spaziali nelle quali le ridotte distanze esaltano il valore del dettaglio così come amplificano il significato dell'insieme». Questa è la ragione, come ricordano i contributi di Barbieri, Clementi, Palermo e altri nel volume, per cui è difficile inserire in questo paesaggio manufatti fuori scala: travi, plinti e capriate di cemento di ponti e viadotti.

A questo riguardo è interessante fare dei paragoni con altri spazi e paesaggi. Bruno Gabrielli osserva che nella monotona e sempre uguale pianura tra Mosca e San Pietroburgo la linea ferroviaria costituisce un elemento di cucitura del paesaggio, un segno distintivo e un riferimento. Al contrario, la ferrovia e l'autostrada, e ora la linea dell'Alta velocità delle ferrovie, che attraversano la Pianura padana lambendone i centri abitati, sono invece un elemento di disturbo; la via Emilia, che di quelle città è la generatrice, non è mai un elemento estraneo, ma determina i ritmi territoriali e ne è a sua volta segnata.

Il problema dell'identità morfologica italiana è probabilmente una delle questioni centrali del prossimo futuro se, come si prospetta, nell'economia europea a noi spetterà, anche a causa del nostro destino geografico, il ruolo di "Paese delle vacanze". Sempre che nel frattempo l'incuria degli uomini, o i mutamenti climatici, non l'abbiano distrutto del tutto, come sembrano indicare anche le recenti leggi sull'edilizia, i condoni e la disattenzione per la forma del territorio che segna gli ultimi quindici anni di governo del Paese. A questo proposito Purini avanza un'ipotesi che non è affatto da scartare. Se l'unico contatto con l'infinito nel paesaggio italiano è dato dalle coste e dalla contemplazione del mare, il problema di restaurarle al più presto comporterà il ricorso allo strumento della demolizione, come si vede da alcuni piani regolatori in corso di discussione lungo la direttrice tirrenica. Ma più in generale l'idea di demolire si fa strada nel pensiero architettonico contemporaneo che non è più attanagliato, come negli anni Sessanta dal demone del costruire per creare ad ogni costo il "nuovo" (ma da allora, anni Novanta, in cui il volume fu edito a oggi, la furia costruttrice ha di nuovo preso il sopravvento, in particolare a Milano, ma non solo lì).

Cosa sia oggi l'Italia dal punto di vista morfologico e territoriale lo racconta il contributo di Alberto Clementi, *Oltre le cento città*, che riassume molte delle osservazioni raccolte nel secondo volume del libro, tutto dedicato alle ricerche sugli ambienti insediativi e i contesti locali esaminati regione per regione, seguendo la tripartizione dell'impianto generale della ricerca: grande regione del Po, dorsale adriatica e arco tirrenico. Clementi mette in evidenza la frantumazione, la dispersione degli insediamenti abitativi, la molecolarizzazione del territorio, e dimostra come l'immagine dell'Italia delle cento città non sia più vera.

Oggi, vista dal satellite nel corso di una ricognizione notturna, l'Italia è segnata da alcuni grandi continuum edificati: il denso agglutinamento della regione padana, lungo l'arco prealpino, dal Piemonte al Friuli; la direttrice della via Emilia, cui si accosta l'infittimento più debole della microregione Firenze- LivornoLa Spezia, che però prosegue lungo la dorsale ligure senza interruzioni fino a Barcellona, cosi da costituire un'unica forma luminosa nel buio della notte; poi la consistente area metropolitana romana con le sue propaggini verso il Frusinate e l'area metropolitana napoletana con la sua corona di insediamenti che si spinge fino ad Avellino e oltre. Più modeste, ma pur sempre rilevanti, la direttrice costiera medio-adriatica, che assume la forma di un pettine che dalla fascia litoranea risale le valli; poi la singolare configurazione ad alveoli della penisola salentina e della fascia costiera del Basso Adriatico, dove la rete degli insediamenti sembra conservare la struttura tradizionale.

Le descrizioni di questi insediamenti rilevati dal satellite sono seguite da puntigliose analisi, soprattutto nel secondo volume, che costituiscono il fascino di quest’opera che analizza in modo minuzioso il nostro territorio, quello che scorre davanti a noi, oltre il parabrezza o che sfugge dallo specchietto retrovisore, un paesaggio che in realtà noi vediamo costantemente solo a distanza, poiché quasi nessuno si avventura a piedi o in bicicletta in questi "luoghi".

Ecco perché tra tutte le descrizioni di questa ricerca quelle che colpiscono di più sono le pagine scritte dal gruppo di ricercatori veneti che fanno capo a Bernardo Secchi. Invece di ricorrere ai parametri statistici, alle valutazioni econometriche e ai grafici, questi studiosi hanno provato a pensare il territorio della loro regione come un palinsesto, uno spazio fisico e sociale continuamente scritto e riscritto dalle pratiche degli uomini che lo abitano, restituendo alla parola "geografia" il suo vero etimo di "scrittura della terra".

Rilevare questo territorio significa fare sopralluoghi, passeggiare, percorrere e persino camminare; il ricercatore è dunque dentro il paesaggio, lo osserva e lo annota, pone attenzione ai dettagli oltre che all’insieme; i "materiali" dell’habitat non sono per nulla indifferenti, ma sono osservati nel loro modificarsi nel corso del tempo. Ecco la tipologia della «casa isolata su lotto» che si erge su una collinetta artificiale, le innumerevoli tipologie dei garage – insieme magazzino, cantina e taverna – e il capannone che con la sua modularità è divenuto una delle costanti del paesaggio italiano. E ancora le strutture "cinematiche" disposte lungo le autostrade o i raccordi anulari, la cui forma esterna è pensata per una fruizione in velocità, come ha notato da tempo Arturo Lanzani. I grandi «segni artificiali» hanno sostituito in molti luoghi i "segni della natura", assumendosi il compito di assicurare le connessioni tra le diverse parti del territorio italiano, scrive Clementi.

E la *città diffusa* di cui tanto si parla? Esiste, ed è ben visibile, accanto però alla campagna urbanizzata, al distretto produttivo e al distretto urbano, alla metropoli tradizionale e a quella reticolare. Di quest’ultima parla il sociologo Guido Martinotti nel suo stimolante saggio, ma, come ricorda ancora Purini, l’interesse per i «non luoghi», considerati la nuova frontiera della rivoluzione immateriale del tempo e dello spazio postmoderni, rischia di presentare, alla prova del paesaggio italiano, una pervasività tale da renderla generica. Non che non esistano, ma, come dimostra l’occhio incantato di fotografi come Luigi Ghirri o Walter Niedemayr, in questo paesaggio composto tutto di *dettagli* o di *stanze*, anche le villette a schiera, i distributori solitari, i capannoni industriali si trasformano in luoghi, alla pari delle pievi rurali o dei vicoli delle antiche città.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

