

Sulle infrastrutture

di Francesco FORTE

La depressione del sistema Mezzogiorno persiste, pur in presenza della politica regionale europea, dell'intervento statale, e del ruolo acquisito dalle istituzioni regionali. Trattasi di depressione da decodificare attraverso valutazioni comparative nel quadro della nazione e dell'Europa, di condizioni civili, culturali, ed organizzative, dell'esercizio di diritti umani fondamentali, non più pertanto semplicemente conseguente a arretratezza di dotazione di capitale sociale ed infrastrutturale. La riflessione svoltasi tra saperi impegnati da tempo sulle motivazioni e caratteri della depressione ha consentito di intravedere la novità nel persistere della depressione; ma continua ad apparire inefficace ed inerte, poco permeata da contemporaneità nel delineare aspirazioni e visioni.

L'intenzionalità dichiarata dai tanti organi di governo di reimpostare le politiche pubbliche, per lo sviluppo della marginalità risente di questo flebile vagito. Si sono riproposti gli obiettivi storici, connessi alla modernizzazione infrastrutturale, senza tuttavia addentrarsi sul senso innovativo da attribuire a questa categoria dell'interpretare e dell'agire. L'esercizio della legalità delle azioni, l'attenzione al capitale umano e naturale, la modernizzazione istituzionale appaiono esito stanco di percezione di drammi collettivi evidenziati da osservatori, ma sfuggiti alla percezione degli attori primari operanti ai tavoli di decisione, come richiama il "Gomorra" di Roberto Saviano. La dinamica economico produttiva si evince dai nuovi termini dell'emigrazione meridionale, piuttosto che dallo standard di consumo manifestazione della condizione di benessere relativo, rimandando di conseguenza alla comparazione onde poter decodificare le motivazioni.

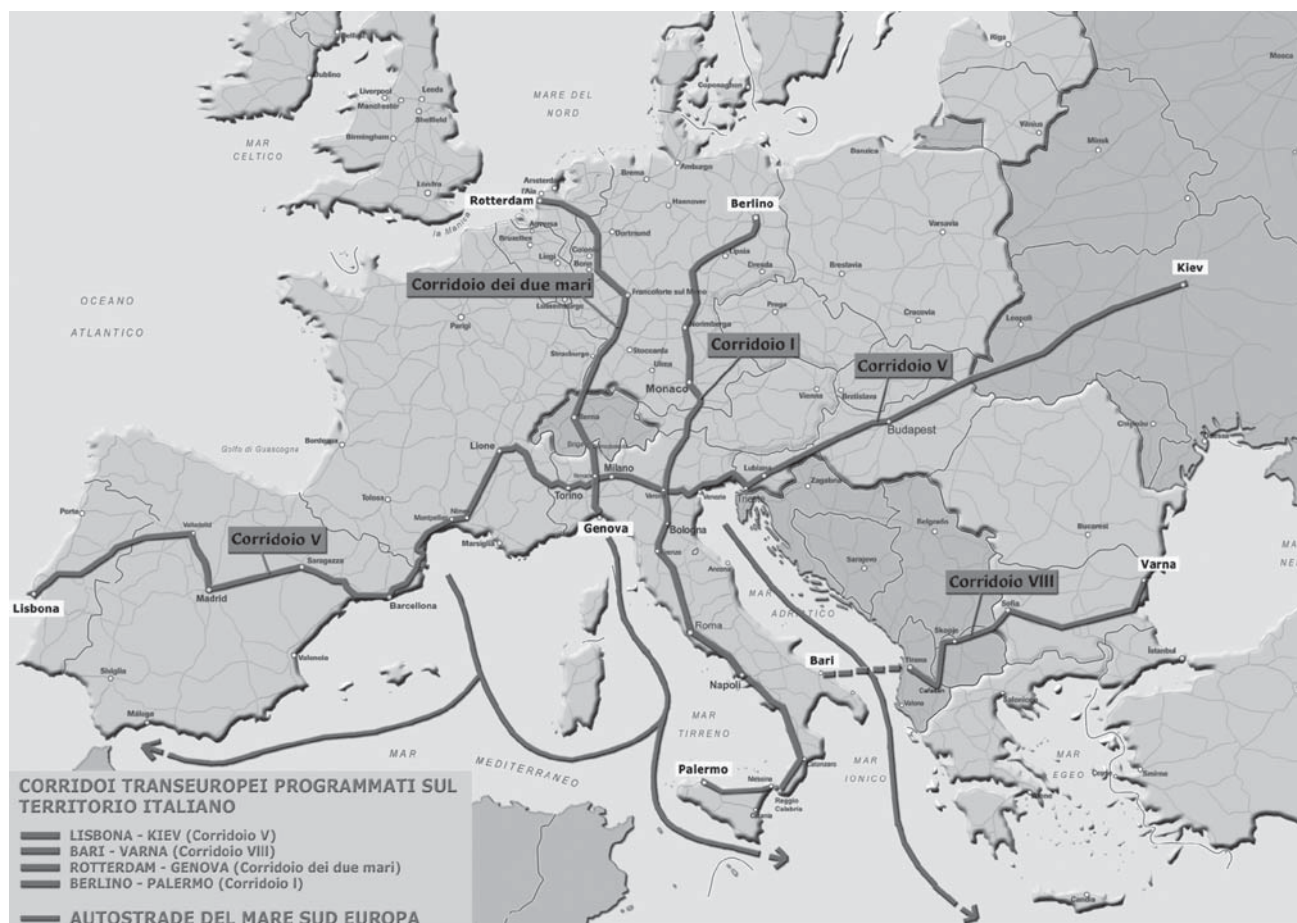
L'intenzionalità appare motivata da concezione utilitarista del presenziare, pressata dalle urgenze connesse alla programmazione degli impegni di spesa dei fondi europei 2007-2013, in un contesto che ha evidenziato l'inefficacia della strumentazione mirata promossa nel recente quinquennio, ed altresì la mancanza di una visione nazionale delle politiche di sviluppo, di cui si dichiara la necessità, ma poco si enuncia sui contenuti e caratteri. Se si considera che il futuro della portualità nazionale è tuttora demandato alla capacità di condizionamento di luoghi e managers interagenti con le potenziali allocazioni di investimenti pubblici statali in un indefinito quadro di priorità e scenari, ci si rende conto dell'arretramento sopravvenuto.

Anche questa manifestazione della vita socio culturale appare quindi dominata da "malessere", dal sonno della ragione. Alla decodificazione delle condizioni del malessere urbano abbiamo dedicato attenzione nell'impegno dipartimentale ("Il malessere urbano e la ricerca dipartimentale: le responsabilità dell'architettura – urbanistica", Bollettino del Dipartimento di Conservazione dell'Università degli Studi di Napoli Federico II., n. 8, Febbraio 2008).

Cogliendo l'opportunità di dialogo che la rivista sollecita, con questo contributo ci si vuole immettere nella riflessione sulle implicazioni positive conseguenti da percezione di stati di malessere infrastrutturale ed urbano.

Allorquando si è intrapresa la trasformazione del Ministero dei Lavori Pubblici in Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, si è attribuito senso all'innovazione per effetto della intravista multivalente interpretazione delle correlazioni territorializzate tra le due categorie.

Interpretando il sistema urbano quale significativa “infrastruttura” vitale della nazione, si riteneva possibile l’affermarsi di visioni integrate tra bisogni dell’urbano e bisogni di mobilità, su cui fondare la “politica delle città e delle reti”, mai affermatasi nella nazione. Si intravedeva nello sfondo una motivata enunciazione di politiche e pratiche dedotte da trasversalità di enunciati, sinergie tra settori, forme multiple di intenzionalità di investimento, coordinamento sagace nell’attuazione. Le innovazioni nella governance verticale e orizzontale necessarie al consolidarsi del regionalismo mirato al federalismo apparivano strumentali ai nuovi contenuti. Le due condizioni intraviste, sancite dalla territorialità e dalla multivalenza, conducevano a evidenziare l’indispensabile “selettività” delle azioni intersettoriali, sempre condizionate dalla “scarsità” di risorse, e dalla difficoltà della governance. Le categorie dello “strutturante, del complementare, e del dettaglio”, già intraviste nel nostro sapere in quanto sperimentate nella ricognizione semeiotica delle qualità del territorio, ispiravano l’enunciato della “selettività”, da perseguire attraverso le politiche pubbliche volte a evitare dispersione e frammentazione, della cui inefficacia si era ampiamente consapevoli.



La selettività multivalente territorializzata attribuiva all'innovazione programmata il significato di "concentrazione di azioni strutturanti" il rafforzamento urbano e le correlazioni di rete in spazi predefiniti, dedotti da cultura di piano di tutela e uso del territorio, di area vasta. Con queste intenzionalità appariva coerente il consolidarsi della percezione dello "spazio europeo", con le conseguenti politiche di "corridoi", fasci complessi di innovazione urbana e logistica; ed altresì l'istanza all'innovazione legislativa statale, lungo i tre percorsi già presenti nella storia giuridica incidente nell'uso del suolo, ovvero la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, il governo del territorio, le politiche e pratiche ambientali; e lungo i percorsi imposti dai nuovi termini delle politiche volte a formare e ridistribuire valori finanziari ed economico produttivi.

In questo quadro di riferimenti si attribuiva significato alle politiche di rete, alla logistica, alla portualità commerciale connessa alle città storiche, al potenziamento dei nodi aeroportuali. Su questi paradigmi si sarebbe dovuta impostare la qualificazione delle politiche pubbliche, nazionali e locali, in conseguenza del ruolo che questo referente ha assunto nel processo di globalizzazione onde immettere i luoghi nella rete di flussi transeuropei, transmediterranei, e transcontinentali. La cultura necessaria a promuovere le nuove politiche appariva accessibile, risultando già sedimentata nella storia delle idee e delle pratiche sperimentate nel ventesimo secolo in tanti luoghi dell'occidente. La responsabilità consapevole conduceva a riflettere sulla storia delle trasformazioni avvenute, o di valori annunciati anche se non praticati, con lo scopo di non disperdere le memorie dei successi ed insuccessi, il loro valore di testimonianza, riconosciute quale apporto alla teorica della decisione da esercitare nel contemporaneo. L'annuncio sotteso alla città del sogno o dell'alternativa – il Vanvitelli di Caserta – riscontrava attualità nella pedagogia dell'azione.

Consapevoli della pratica esorbitante e negativa dell'azione per settori, singole opere, frammenti che incidono sulla forma di struttura attraverso incrementalismo destrutturante, sembrava possibile che la ricercata responsabilità consapevole potesse fondarsi sulla comprensione del senso complessivo dell'azione, sulla sua razionalità sistemica, non puntuale, dedotta dalla teorica della "città organismo" (L. Piccinato, 1948), o della "modificazione contestuale" (V. Gregotti, 1984) volta a soddisfare bisogni e aspettative socio culturali. Nel contesto delle negazioni che si sperimentavano, si riteneva che sulla questione urbana le responsabilità potessero definirsi nel consolidarsi della consapevolezza della spazialità dei diritti di cittadinanza, poiché ampiamente negati; nel consolidarsi della strumentazione incidente nell'elevare la qualità dei beni di servizio all'uomo ed alle attività che svolge, consapevoli del rigetto avvenuto della strumentazione nel nostro contesto, e dei motivi sottesi; nel valutare la probabilità di successo o insuccesso delle pratiche progettuali, meditando sull'inconcludenza della proposizione "virtuale", anch'essa motivo degli insuccessi che abbiamo riscontrato. L'innovazione sopravvenuta nelle scienze applicate – informatica e telematica – rendeva esercitabile l'elaborazione tecnico progettuale sul referente, la multicriterialità delle valutazioni appropriate ancorate ai contesti, agli scopi ed alle specificità, conseguenti dall'esercizio della ricognizione accurata congrua con le opportunità tecnologiche del nostro tempo; dall'esplorazione delle praticabili linee di azione dedotta da immagini e visioni intenzionalmente trasversali.

Si era consapevoli del ruolo assunto dalle pratiche di “concentrazione selettiva e multivalente” mirata all’innovazione civile e produttiva, nelle politiche urbane di nazioni europee affermatesi nel secondo dopoguerra, ed incidenti nella formazione di generazioni di tecnici, progettisti ed amministratori. L’intersectorialità del programma era parte essenziale dei saperi dell’ingegneria dei trasporti, fondata sulla correlazione tra “transportation and land use”, a noi trasmessa al MIT di Cambridge, Usa, negli anni sessanta. La percezione sistemica delle complessità proprie al territorio aveva ispirato il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica sul finire degli anni sessanta a sollecitare la redazione del “Progetto 80”, visione di orizzonte della possibile territorialità della nazione. Che occorresse selettività e precauzione nel programma volto a incidere nel configurare il futuro veniva segnalato dai “Limiti dello sviluppo”, edito dal Club di Roma nel 1971. “The economics of natural environment”, del 1975, aveva insegnato il ruolo del valore intrinseco, oltre quindi al valore d’uso ed al valore di scambio. La visione di orizzonte aveva indirizzato azioni qualificate svolte dagli organi dell’intervento statale nel Mezzogiorno italiano, attraverso i progetti speciali interregionali e multisettoriali, volti all’innovazione infrastrutturale non solo viabilistica, ma estesa alle acque, ai reflui urbani, alla dotazione di capitale sociale.

Richiamare questi riferimenti acquisisce attualità qualora li si correli da un lato alle pratiche affermatesi, connotate essenzialmente da settorialità e trasandatezza, esito di “movimentiamo” destrutturato e labile pur se animato da buone intenzioni, e dall’altro alla richiamata istanza di cambiamento, che potrebbe fondarsi sul ricercare le tracce del percorso interrotto, praticandone le qualità virtuose. Le intraviste opportunità positive sono state infatti negate nell’evolversi delle vicende politiche amministrative nazionali e regionali sopravvenute negli ultimi lustri del secolo breve.

Siamo oggi consapevoli della modesta efficacia delle politiche pubbliche infrastrutturali ed urbane nell’incidere sulla mancata modernizzazione delle nostre regioni. Persiste il “dramma di Napoli e della Campania” manifestazione del malessere urbano, non scalfito dall’azione pubblica seppur adeguatamente finanziata. Il sistema illegale si è rafforzato contestualmente alla crisi produttiva, all’affievolirsi della tensione educativa, all’accentuarsi della crisi della scuola e della formazione universitaria, al ripiegarsi della città su se stessa, nel mentre si manipolava la retorica di un presunto “rinascimento”. Se “svegliare lo Stato dal lungo sonno” è l’auspicio indicato da Francesco Paolo Casavola nel marcare le responsabilità della politica (in “Il Mattino”, Lunedì 31 Marzo 2008), l’urgenza del definire le modalità di questo risveglio si pone anche con riferimento alla questione urbana e delle infrastrutture. La dissociazione tra enunciati, e prassi operativa, deve ritenere partecipe del lungo sonno da cui risvegliarsi. Ed in effetti la riflessione sul senso da attribuire alle politiche di tutela, ed alla categoria del “governo del territorio”, sancite nella formalizzazione legislativa avvenuta o in corso, appaiono porsi in parallelo, frequentemente prive di raccordo, con accentuarsi della dissociazione tra decisionalità settoriale efficace in quanto promuovente innovazione ma incoerente negli esiti, e consapevolezza di valori, purtroppo inefficace, rinunciandosi ad esercitare la sottile e intelligente trama di correlazioni resa percepibile dalla pratica della disciplina dei suoli, innovata nei contenuti.

La correlazione tra infrastruttura urbana e rete di trasporto, agendo su fattori determinanti la sopravvivenza di ruoli, appariva congrua con correlazioni territoriali già intraviste nelle nostre riflessioni di area vasta maturatesi nel corso degli anni ottanta con riferimento a unità territoriali significanti del nostro Mezzogiorno continentale.



La rete infrastrutturale viaria a metà anni ottanta tra Campania, Puglia e Basilicata.



I suggerimenti volti ad evidenziare la necessità di correlazione trasversale tra le regioni.;



La correlazione a rosario dell'armatura storica urbana della Campania interna, connessa all'innovazione nella rete della mobilità.

Le immagini sono tratte da nostre pubblicazioni.

La legislazione concernente le grandi opere (legge 21 Dicembre 2001, n. 443; D.L. 20 Agosto 2002, n. 190, e successive integrazioni e modifiche) ha consolidato la dissociazione tra modernizzazione infrastrutturale e valori spaziali territoriali. Rincorrendo quella efficienza realizzativa ritenuta necessaria al fine di incrementare la competitività del sistema nazionale nel quadro euromediterraneo, ha scisso la progettazione dell'innovazione dalla territorializzazione, accomunandosi nella responsabilità delle scelte di procedimento lo Stato, e l'elaborazione regionale, di norma poco attrezzata in vaste parti del paese nel promuovere innovazione. La programmazione nazionale e regionale che abbiamo sperimentato, pressata dall'efficienza degli impegni di spesa e di erogazione nel perseguire l'innovazione volta a incrementare la crescita delle opportunità nelle unità territoriali di sviluppo riconosciute, ha prestato modesta attenzione al quadro delle coerenze necessarie dedotte dalla domanda di modernizzazione sostenibile nel contesto di scarsità, coltivabili attraverso processi di pianificazione e progettazione sistematica ed accurata, indispensabili requisiti per una correlata e coerente costruzione di nuovi valori, di paesaggio ma anche di competitività e formazione di ricchezza.

Si è resa estremamente frastagliata la legislazione in materia ambientale, pervenendosi dapprima alla legge 15 Dicembre 2004 n. 308 "Delega al governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale, e misure di diretta applicazione"; e nel 2006 al D.L. 3 Aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale". E questa positiva attenzione alla "promozione, conservazione e recupero delle condizioni ambientali conformi alla qualità della vita" e quindi alle condizioni di acqua, aria e suolo ed alla biodiversità, ha inciso sul valore attribuito alla tutela e valorizzazione della forma sensibile delle terre e della vita, per il naturale prevalere del funzionalismo nella decodificazione del tema. L'assimilazione a valori di paesaggio delle reti ecologiche regionali restituisce questa matrice del latente conflitto interpretativo, che disorienta nell'esercizio della pratiche di tutela e pianificazione paesaggistica.

Dalla fine degli anni novanta si assiste ad un tortuoso rielaborarsi della legislazione di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale. Ma l'esito di questo tortuoso percorso deliberativo non conduce ad una efficace e perseverante azione di conservazione, che dovrebbe impegnare politiche plurivalenti sancite dallo Stato, Regioni, Enti territoriali, operando su dimensioni fisico morfologiche, sociali, educative, tributarie e finanziarie, pur se si sono proposti "piani di gestione" concernenti queste parti privilegiate dell'insediamento storico. Ed in parallelo languono gli investimenti nella tutela e valorizzazione del patrimonio culturale; si depotenzia la struttura gestionale statale preposta alla tutela pur nel moltiplicarsi delle direzioni ministeriali; si soffoca la visione di orizzonti idonei nella ricerca di pragmatici contingenti successi, fondati su accordi, progetti, opere, quasi sempre avulse dalla sagacia del piano.

Tuttora non si dispone di una innovativa legislazione in materia di "Principi per il governo del territorio", degli insediamenti urbani, delle infrastrutture, oggetto di inconcludente esame parlamentare da lustri, mentre le politiche pubbliche tendono ad attenuare il ruolo nella prassi della conservazione degli strumenti di pianificazione urbanistica generale comunale, soccombenti nella frammentazione decisionale sollecitata dai troppo sperimentali e frammentati "programmi complessi".

Sicché l'uso del territorio della Repubblica continua a proporsi quale campo di "conflitti permanenti", tra Ministeri, dei Beni ed Attività Culturali, dell'Ambiente e tutela del Territorio e del Mare, delle Infrastrutture e Trasporti; tra Ministeri e Regioni titolari del ruolo di valorizzazione e di legislazione concorrente; tra Ministeri-Regioni-Autonomie locali. A rischio appare l'efficacia dell'interpretazione delle garanzie di cui all'art. 42 della Costituzione da perseguire attraverso la regolamentazione urbanistica promossa dalle autonomie locali, invero poco autonome per le continue interferenze della ben più accorsata amministrazione centrale dello Stato, e della accorsata, dispendiosa e frequentemente incolta burocrazia regionale. Intese ed accordi facilitano la parcellizzazione decisionale, che appare quale l'effettiva "politica", poco incidente nella valorizzazione e innovazione, e tanto più nella competizione transnazionale che l'Europa e la dimensione geopolitica del contemporaneo richiederebbe. E mentre si svolge il conflitto si degrada il patrimonio delle città storiche, dei borghi storici, della memoria storica, si accentua lo squilibrio tra centro e periferia, si consolida una nuova periferia in luoghi centrali pervasivi per valori di storia e memoria, il fuoco devasta le terre tutelate, l'insicurezza erode il valore retoricamente attribuito ai beni culturali. Né la parcellizzazione di programmi, poco accurati anche se retoricamente definiti "complessi", o la retorica virtuale ambientale soffocata dal realismo del disagio può arginare il perverso processo. Ed il paesaggio come "istinto" si sostituisce al paesaggio come "pensiero" riflessivo, condizione necessaria per la comprensione del "Bel Paese" di Antonio Stoppani (1874). Ed il paesaggio come istinto condizionato da interessi di parte domina lo scenario degli investimenti regionali, della spesa pubblica, manifestazione esplicita di quel "sonno della ragione" da cui occorre svegliarsi, accantonando le illusioni virtuali, e riformulando il realismo delle previsioni, valutazioni, proposizioni.

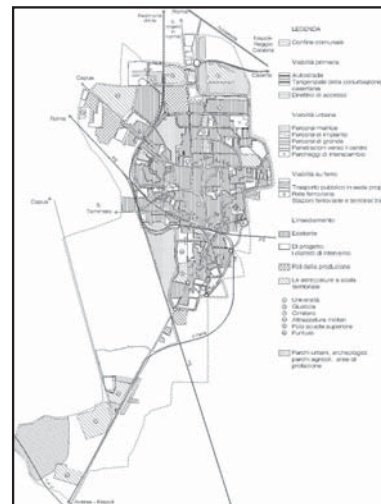
Agli albori degli anni novanta abbiamo suggerito di reimpostare politiche di riequilibrio della Campania (immagini allegate) attraverso la correlazione dei poli interni di Benevento ed Ariano con la nuova direttrice interregionale di flusso nord sud, nel contesto della traccia suggerita dalla "metropoli regionale". Aeroporto, rete autostradale, e città attrezzata si proponevano quali magneti attrattori della delocalizzazione dalla congestionata fascia costiera campana.

Questa percezione problematica del futuro ha indirizzato la nostra capacità di proposizione urbanistica. L'innovazione aeroportuale ha ispirato la forma della struttura urbana suggerita negli studi redatti per la formazione del piano urbanistico di Benevento. L'innovazione nella rete della viabilità urbana ha connotato la forma di struttura proposta negli studi volti alla formazione del piano urbanistico redatto per il comune di S. Maria C.V. narrato nel volume "Architettura-Città, dal programma al progetto, S. Maria C.V. nella Regione Campania", Esi, 2007.

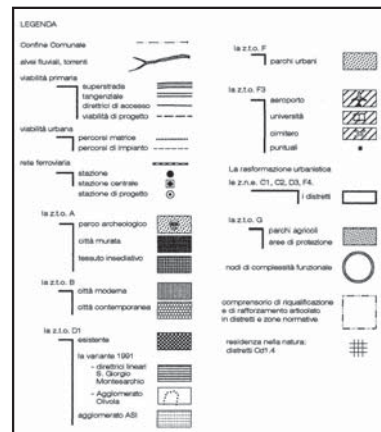
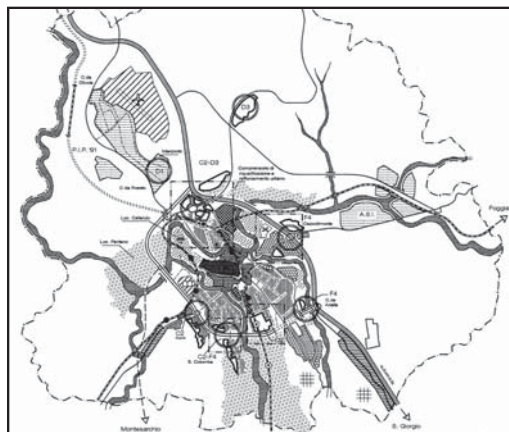
interventi monotematici

La forma di struttura della metropoli campana coinvolgente le polarità del territorio interno.

La forma di struttura nel piano urbanistico generale del comune di S. Maria C.V. Si individua il ruolo assolto dalle nuove linee di gronda.



La forma di struttura nel piano urbanistico generale del comune di Benevento. Si individua il ruolo assolto dall'ipotesi di nuova pista aeroportuale.

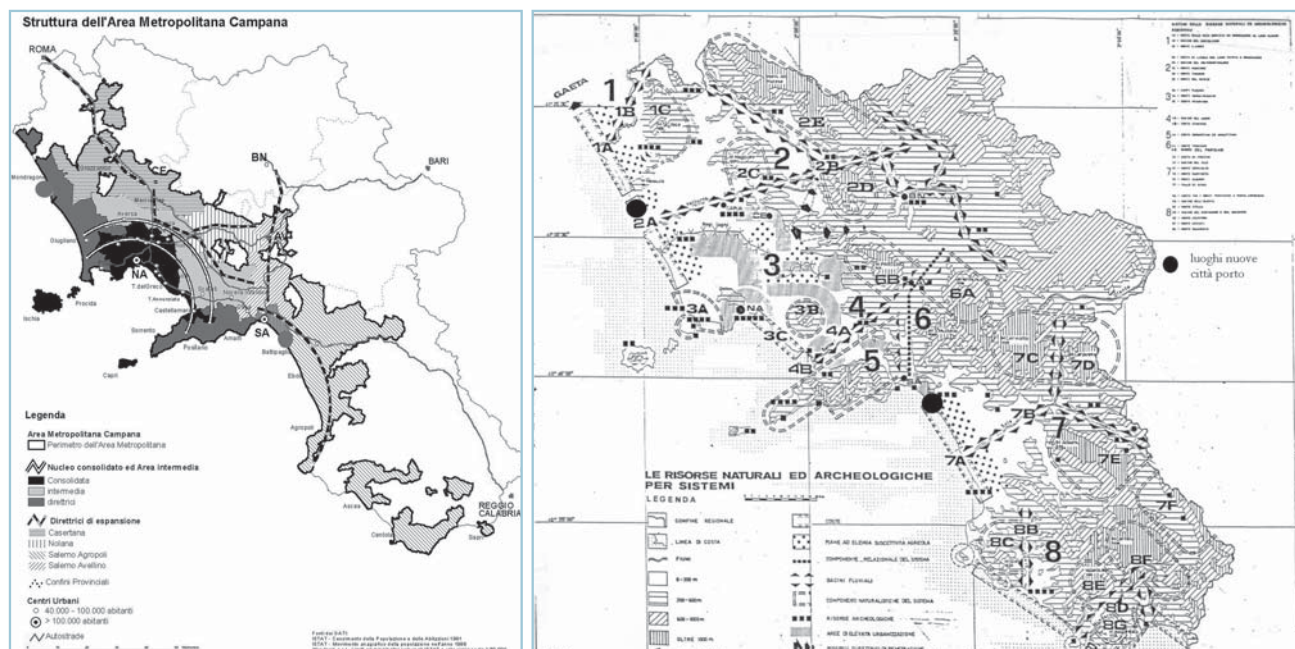


Il minimalismo interpretativo ha condotto ad accantonare i paradigmi generali concernenti la natura dell'innovazione, e con essi, anche i lunghi studi svolti per conto di quei comuni sul futuro delle loro città. E queste città appaiono emblematiche del sonno della ragione da cui risvegliarsi ; affaticate dagli impegni di spesa conseguenti dalla improprie matrici assunte nel riparto dei fondi europei, non hanno un'idea di città cui aspirare, autorizzando di conseguenza il ricorso all'arroganza dei settori autonomi di investimento, alla settorialità dell'azione dei corpi separati connessi all'affermarsi di analogo minimalismo nell'innovazione infrastrutturale, alla destrutturazione urbana conseguente dalla localizzazione nei luoghi privilegiati dell'accessibilità territoriali delle grandi strutture di vendita.

Il richiamato possibile risveglio dovrebbe fondarsi sul ricercare le tracce del percorso interrotto, attraverso l'esercizio di memoria storica, praticandone le qualità virtuose.

Politiche condizionate dalla percezione dell'indispensabile sostenibilità dello sviluppo dovrebbero riproporre obiettivi già affermati nel passato, volti alla redistribuzione territoriale dei fattori di produzione, e quindi della popolazione, come teorizzato negli anni settanta,

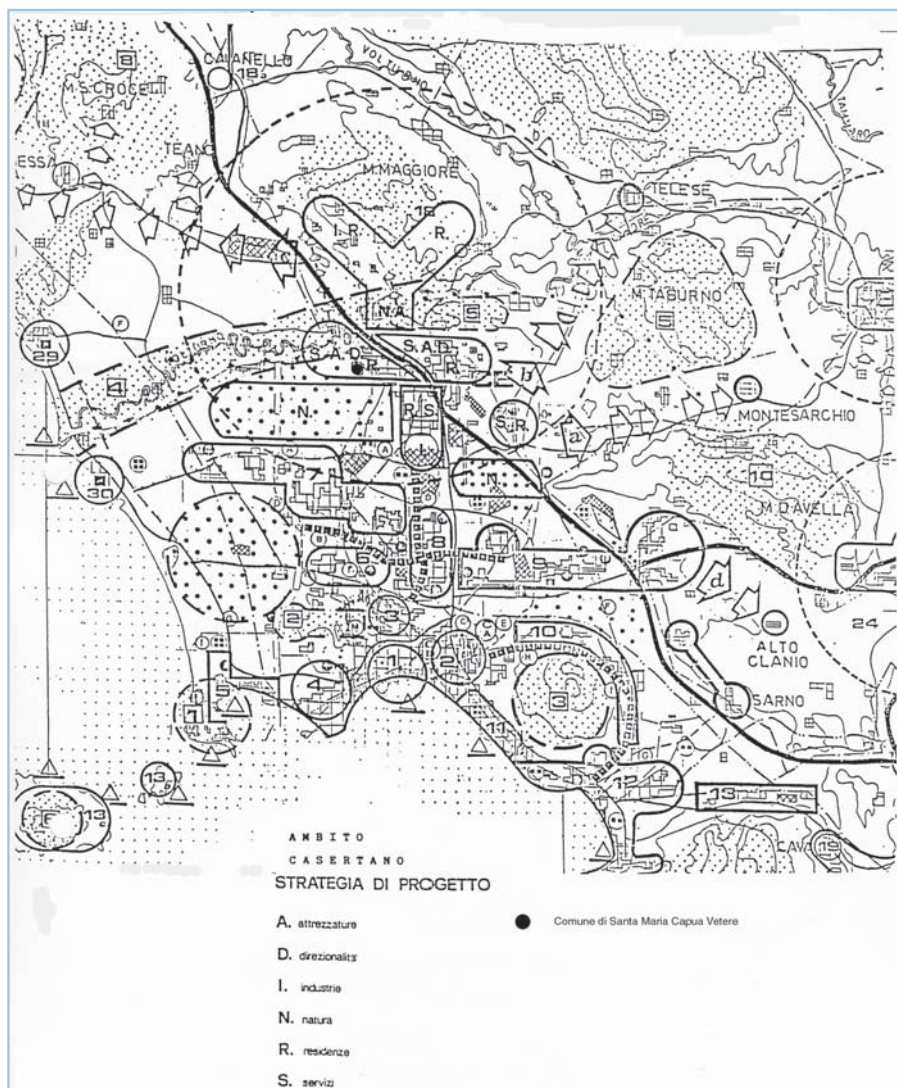
attraverso innovazione territoriale multivalente mirata alla genesi di nuovi magneti urbani attrattori, e nuovi assetti delle reti.

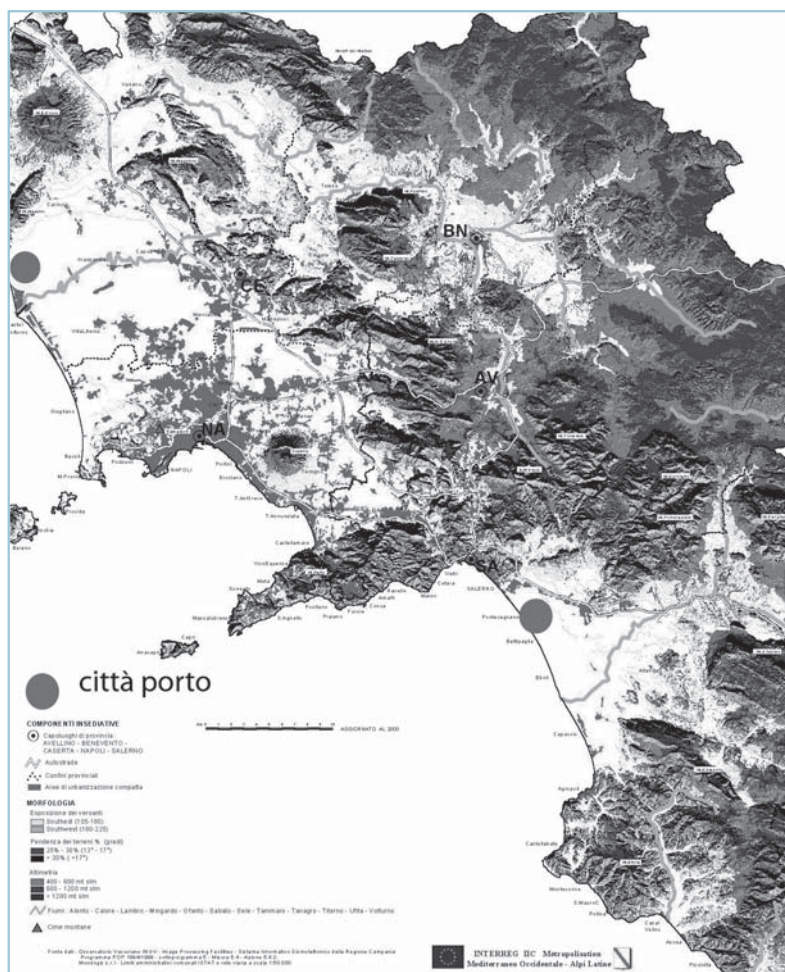


Aeroporti nel territorio interno e nuove città porto nei territori marginali costieri potrebbero connotare la strumentazione territorializzata di un innovativo raccordo tra azioni infrastrutturali e questione urbana, dando senso innovativo agli investimenti pubblici intrapresi volti ad adeguare la rete della mobilità locale e nazionale, per effetto delle implicazioni nella “logistica” transnazionale dei nuovi impegni.

La strategia degli interporti assunta nel sostenere l'esigua capacità di movimentazione merci dei nostri porti storici intesa il piano campano, incide sul costo unitario di trasporto, ha ridotta capacità di crescita, separa questione urbana dall'innovazione infrastrutturale incidendo negativamente sull'uso di risorse scarse, persegue nel negare i diritti di cittadinanza, appare poco vagliata nell'orientamento strategico, mai potrà competere con i programmi espansivi intrapresi nelle città porto del mediterraneo occidentale talloni d'Europa (Genova-Marsiglia). Appare più esito di vivacità di promotori privati che hanno suggerito percorsi validi in specifiche condizioni della nostra recente storia decisionale, che di vagliate definizioni di interesse generale. Si abbia quindi il cinismo di sottoporre a valutazioni sistematiche le visioni connesse alle alternative strategiche, dando senso alle ispirazioni di medio lungo periodo capaci di orientare il percorso a breve, riprendendo la cultura della programmazione consapevole del rischio sotteso all'incerto futuro, accantonata nelle recenti prassi foriere di modesti risultati, ma meta possibile del risveglio della ragione e dell'ambizione di essere. In questa prospettiva hanno senso anche i nostri recenti impegni didattici e di ricerca, volti a sondare l'ipotesi e la conseguente progettazione di nuove città porto, di città nella città volte alla riqualificazione urbana, di nuovi magneti della

rete urbana, come si esplicita nel volume “Architettura-Città, dal programma al progetto, nuove città, città nella città”, Gangemi Editore, 2008. Ed ha senso il nuovo corso di laurea specialistica biennale “Architettura-Città : valutazioni e progetto”, intrapreso presso la Facoltà di Architettura dell’Univesrità degli Studi di Napoli Federico II. Il principio di precauzione nell’incerto volgersi al futuro che vorremmo sostenibile, conformando il capitale sociale, istituzionale, umano e finanziario, pone in risalto la necessità di ideazione, creatività, negoziazione, quali categorie di riferimento della “metodologia del progettare”, ovvero di una cultura che dovrebbe permeare il risveglio dal lungo sonno, dello Stato e dell’Architettura.





Proposta per una nuova città-porto alla foce del Volturno in Campania, progettisti gli allievi architetti Marco Manna, Martinez Peres LLanos, Silvana Merenda, Giovanni Velotti, Laboratorio di Progettazione Urbanistica, Corso di Laurea Quinquennale in Architettura, Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Napoli Federico II, anno accademico 2006/2007. L'ipotesi localizzativa innalza il saggio di rendimento degli investimenti connessi alla realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise, ed alle innovazioni connesse alla nuova bretella viaria a traffico specializzato S.Maria CV - Grazzanise - Domiziana.

