

IL CICERONE ★



Belgrado. Un portatore di corone sulla scalinata del monumento ai Caduti.

DIECI GIORNI IN JUGOSLAVIA

STRADE E NATURA

DI ANTONIO CEDERNA

I PRETESTI con cui il qualunquismo nazionale cerca di giustificare il malgoverno urbanistico del nostro Paese e la sistematica distruzione del suo patrimonio naturale sono di una disarmante rozzezza. Quando qualcuno illustra le superbe realizzazioni, mettiamo, dell'Olanda o della Danimarca, l'esemplare assetto delle terre procucinate, il civile sviluppo delle città, i grandiosi parchi pubblici eccetera, si sente rispondere che quelli sono paesi "ricchi" che possono permettersi certi lussi che a noi sarebbero proibiti; quando, al contrario, si parla di quello che si è visto, poniamo, in Jugoslavia, la bellezza incontaminata delle sue coste e delle sue foreste e l'illimitata possibilità per chiunque di goledne, ci si risponde che, già, quello è un paese "povero", che non ha avuto la nostra espansione economica, il nostro miracolo, il nostro incremento edilizio, e che quindi più facile risulta ad esso contenere certi fenomeni, risolvere certi problemi, eccetera, eccetera. Ragionamento brillante, che tuttavia, a dispetto del benpensante, ha il merito di farci riconoscere una verità incontestabile: l'inferiorità dell'Italia, in campo urbanistico, nei riguardi sia dei paesi ritenuti ricchi che di quelli ritenuti poveri.

In realtà, noi usiamo invocare la nostra povertà solo quando si tratta di rifiutare una seria politica di investimenti pubblici per opere di vero interesse generale, quando si tratta di difendere il

diritto dei privati ad accaparrarsi indebitamente il plusvalore dei terreni urbani, o come pretesto per giustificare l'inerzia dei pubblici poteri contro la rapina in atto delle nostre ultime risorse naturali: esaltiamo invece il "miracolo" e il benessere quando si tratta di buttare decine di miliardi in opere inutili e di parata, dai palazzoni per lo sport spettacolare ai colossi per esposizioni celebrative agli stradoni monumentali che valorizzano i terreni adiacenti, o quando si vuole spacciare per progresso sociale le più squallide lottizzazioni di litorali, pinete e brughiere, che vanno a vantaggio soltanto di alcuni privilegiati e portano alla distruzione della stessa materia prima del turismo, oltre che del prestigio storico e naturale del nostro Paese.

Povertà e ricchezza, come è ovvio, non c'entrano: si tratta della nostra incapacità di stabilire un programma e una gerarchia di interventi, di operare determinate scelte, di anteporre l'interesse generale a quello particolare. Per immaturità politica e arretratezza culturale non siamo ancora coscienti dell'importanza che ha per la vita di tutti la pianificazione coordinata e democratica del territorio, e, in particolare, dell'estrema necessità di assicurare al godimento di tutti, come patrimonio comune e inalienabile, comprensori naturali sempre più ampi e intatti: tanto più necessari quanto più veloci sono le trasformazioni in atto e quanto più complessi i bisogni dell'uomo, primo fra tutti l'alternativa alla vita di città per la ricreazione, lo svago, lo sport, il

turismo, l'impiego del tempo libero, eccetera. Basta varcare, in qualunque direzione, i patrii confini, e osservare l'aspetto delle coste, delle spiagge, dei laghi, delle foreste, delle campagne, per istituire un istruttivo confronto con quanto succede da noi: così, anche dieci giorni di vacanza in Jugoslavia ci possono insegnare alcune cose interessanti su quella che si chiama protezione della natura e sua valorizzazione a scopi di pubblica utilità.

Già quanto si vede nel viaggio da Roma verso il nord è abbastanza riassuntivo delle piaghe nazionali. L'ignobile sorte toccata al litorale adriatico, trasformato in una miserabile e polverosa città lineare che degrada e frantuma spiaggia e entroterra in una sudicia e continua agglomerazione, ci illustra i nefasti della mancata pianificazione urbanistica e turistica; l'albergo costruito a ridosso della basilica di S. Apollinare in Classe è una graziosa testimonianza del disprezzo per ogni elementare principio di tutela ambientale e monumentale; la lottizzazione del Lido di Classe (trecentocinquanta lotti in cinquanta ettari) ci illumina sui metodi adottati dalla speculazione privata per distruggere e privatizzare le ultime foreste costiere, e ci richiama alla mente la distruzione di Migliorino e delle pinete del gressano; il disordine di Marghera e il caos selvaggio di Mestre rinfrescano il ricordo della clamorosa vicenda del piano regolatore di Venezia e la straordinaria somma di sforzi che ogni volta occorre impiegare nella polemica ur-

banistica; per ottenere alla fine alcune soluzioni elementari che il solo buon senso suggeriva; i magnifici platani lungo le strade venete, e l'inesauribile ristoro che recano all'automobilista, ridicolizzano l'insensata campagna contro le alberature stradali condotta dai presunti "tecnici" nostrani, e rafforzano l'animo contro la persistente minaccia rappresentata dalle loro pretese. Oltrepassata Fiume, e imboccata la strada costiera che in trecento chilometri conduce fino a Sebenico, pare di entrare veramente in un altro mondo.

Nato e cresciuto nella retorica della strada, l'italiano motorizzato lamenta spesso lo stato non buono delle strade in Jugoslavia; e in realtà lo sviluppo della rete stradale procede con lentezza commisurata alle difficoltà economiche generali; ma è anche vero che quando in questo paese, fanno una strada nuova o ne rimodernano una vecchia, c'è da cavarsi tanto di cappello. E non solo per l'esecuzione tecnica e l'accurata manutenzione, ma proprio per tutto quello che da noi viene solitamente trascurato, cioè per l'esatta valutazione dei vari elementi che condizionano la costruzione di una strada, per la scelta del tracciato in relazione ai suoi effetti sul paesaggio, alle sue conseguenze edilizie e di sfruttamento turistico, insomma per l'inquadramento urbanistico di tutte le funzioni cui una strada deve adempiere.

La prima sorpresa è di ordine elementare: da questa strada (cosa inaudita da noi, tranne nelle zone ancora non "valorizzate" e quindi da distruggere e deturpare nei prossimi anni) si vede sempre il mare, e non solo il mare, ma la costa, lo scoglio, la roccia, la spiaggia, il monte, il verde: è una strada panoramica sul serio, perché traccia per esaltare la natura e non per occultarla, straziarla, farla cadere ad accompagnamento casuale. Ponti e viadotti sembrano ridotti al minimo perché essa possa aderire il più possibile alla configurazione del terreno, a brevi distanze l'una dall'altra si staccano le strade minori che por-

tano al mare, ai paesi, alle insenature bellissime: essa è quindi, secondo fatto notevole, un invito continuo al riposo, al bagno, alla distensione, anziché un semplice "nastro d'asfalto", un canale di traffico dal quale sia poi difficile riemergere. Altro elemento determinante è che essa non diventa mai uno stupido lungomare, ma, tracciata a un'altezza ragionevole, rispetta quella continuità tra mare e costa, quell'unità tra mare e roccia, mare e pineta, riva e entroterra che costituisce il pregio intrinseco di ogni litorale, e che non si deve mai intaccare, pena la distruzione, come avviene da noi, di ogni suggestione ambientale e di ogni possibilità di autentica ricreazione in mezzo alla natura. Dal che risulta, non ultima ragione di meraviglia, che questa strada serve il turismo nel modo migliore, perché ininterrottamente per decine e decine di chilometri ai suoi piedi si stende il mare libero e accessibile a tutti in qualsiasi momento, ai turisti con Mercedes, come agli operai e agli impiegati in ferie: le case sono ridotte alla più semplificata funzione di soggiorno marino, le attrezzature balneari pubbliche al minimo indispensabile e concentrate in alcuni punti, tutto il resto è costa incontaminata, lungo la quale l'afflusso della gente si diluisce spontaneamente fino alla completa solitudine.

Scendendo su queste rocce e in quest'acqua limpidissima non si può non pensare con raccapriccio alle pinete e ai promontori di Punta Ala, alla vengogna nazionale che è rappresentata dalla riviera ligure (da queste parti, per capire cos'è natura e attrattiva turistica dovrebbe essere spedito il sindaco di Rapallo, tanto furente nei giorni scorsi con la stampa che a buon diritto ha denunciato la turpe congestione della città); pensiamo agli abitanti di La Spezia che, con tanto di "gelo dei poeti" davanti, quasi non sanno dove andare a fare il bagno, dove da Porto Venere a Fiascherino l'unità tra terra e mare viene spaccata da stradacce e da case costruite a picco sulle scogliere, e ogni pezzo di mare libero fatto sparire; pensiamo al litorale di Sbaudia tutto occupato di ville verso il mare, come verso il lago, privatizzato, ciufato, liquido.

Di fronte abbiamo le isole. Da un certo senso di soddisfazione e di tranquillità anche solo il sapere che qui nessuno può comprarle, rivenderle e lottizzarle, nessuna società immobiliare o consorzio di speculatori può fare a pezzi, nessun Aga Khan può disporre impunemente, come è invece lecito in Sardegna, nell'indifferenza completa delle autorità (tremila ettari, cinquantacinque chilometri di costa, ottanta spiagge, costruzioni per cinquantamila turisti e villeggianti, eccetera, è stato precisato in una recente intervista: e naturalmente si conta sullo Stato per strade e acquedotto, e naturalmente sono andati a scegliersi gli architetti peggiori, quelli della via Arona Antica per intenderci). Visitiamone una, l'isola di Rab (Arbe): il paese antico nitido, le antiche chiese restaurate, la baia stupenda senza moli né panfili con la pineta che scende fino nell'acqua, la pineta tenuta in modo esemplare, coi sentieri pedonali curatissimi, panche e tavoli e cesti per i rifiuti, senza chioschi né stabilimenti né recinzioni, senza ville né baracche, coi colombi sui pini che nessuno arimazza, il verde e il mare insieme e in immediato contatto, il bagno e il riposo all'ombra, tutto pubblico e disponibile e frequentabile in ogni punto purché si voglia camminare, le case e gli alberghi concentrati dalla parte opposta, sul porto.

Qui, su questa costa straordinaria, come nelle foreste e nei laghi all'interno, appare evidente un'altra concezione dell'attività turistica e delle relative sistemazioni; è vero, certe cose funzionano ancora in modo un po' approssimativo, i servizi d'autobus e di piroscifo sono scarsi, le attrezzature ricreative non sempre all'altezza o perfezionate all'enorme afflusso di stranieri, i distributori di benzina e le officine di riparazione poche per noi che siamo abituati a considerarle elemento predominante del paesaggio, eccetera: ma ovunque si ha l'impressione che si stia provvedendo all'essenziale, perché quello che oggi è imperfetto può essere migliorato in avvenire, mentre l'importante è evitare gli errori definitivi e irreparabili, il tracimamento sbagliato di una strada, l'iniziativa edilizia disordinata, lo

sfruttamento intensivo della costa, la degradazione della natura che, sia per l'efficienza delle leggi che per una più radicata consuetudine o per una più progredita coscienza sociale, è qui veramente considerata un bene comune e un capitale da non intaccare. E abbiamo la riprova che al contrario di quanto i fautori dell'"Italia in lotti" vanno sostenendo, solo la disponibilità pubblica delle riserve naturali, come esige il turismo moderno di massa, ne garantisce la conservazione, mentre disastroso e pestifero si rivela quello che chiamiamo turismo qualificato e di élite, il quale, promettendo la villa o la casa al mare a qualche migliaio di ricchi, distrugge e frantuma quello che pretende di conservare, privatizza un patrimonio che dovrebbe essere pubblico e copre l'Italia, da un capo all'altro, con un'anonima e repellente crosta edilizia semiurbana. La natura si salva proprio in quanto se ne favorisce la frequentazione e la dimestichezza e quindi il rispetto da parte di masse sempre più grandi, in quanto si impara ad usarla senza contaminarla, e non già invadendola e cancellandola sotto nuove intrusioni edilizie e favorendo la trasposizione in essa di modi e costumi cittadini.

Un'altra opera degna della massima considerazione è l'autostrada Zagabria-Lubiana, centoquaranta chilometri in tutto. Non ha banchina spartitorrente, è larga come una qualunque nostra statale, il suo carattere autostradale consiste semplicemente nella mancanza di incroci a livello. Ebbene qui dovrebbero venire i nostri presuntuosi tecnici a imparare come si traccia un'arteria veloce. Le nostre autostrade sono del tunnel a cielo aperto, tra recinti invalicabili, una pista per sparare l'automobile alla massima velocità da un posto all'altro, uno squarcio sciato e volgare completamente indifferente al paesaggio, tale da rendere alla lunga uniforme e insopportabile lo stesso bel paese. Questa, tra Zagabria e Lubiana, ci insegna cosa vuol dire inserimento di una strada nella natura, giusta integrazione tra traffico e paesaggio, rispetto per l'equilibrio psicofisico del guidatore. La mano dell'architetto paesaggista ha guidato la progettazione: la strada aderisce intimamente all'ambiente con agilità ed eleganza, evita i rettilinei deprimenti, approfitta dei leggeri dislivelli, trae il massimo profitto da ogni variazione panoramica. Ora sola una foresta di abeti, ora è stretta fra le rocce, ora lambisce in dolce curva basse colline, ora si apre in mezzo a prati e pascoli, mostrando paesi, fattorie, campanili, continuamente avvicinando e allontanando l'orizzonte, restringendo e allargando il campo visivo su vedute ampie o raccolte, distensive o stimolanti, che riposano l'occhio, evitano la monotonia, la noia, l'ebetudine, abbassano automaticamente la velocità e quindi aumentano la sicurezza, oltre a invitare a fermarsi e a passeggiare liberamente nei boschi e nelle campagne. Altro pregio non trascurabile la riduzione al minimo delle segnalazioni e dei cartelli (e l'assenza di pubblicità), per turbare il meno possibile con elementi artificiali il contatto della strada con la natura: e la molestia e la semplicità delle stazioni e aree di servizio, che fanno un bello e civile contrasto con quelle grottesche e monumentali che si costruiscono da noi, che accentuano l'estraniamento ambientale e spirituale del viaggiatore dal paese attraversato, segregandolo in un'atmosfera di oppressione cementizia, di stupido gigantismo e di falsa comodità.

Destinazione pubblica dei grandi comprensori naturali, giusto rapporto tra strada e paesaggio, tra strade e loro funzione urbanistica: questo è forse il primo aspetto che colpisce chi passa una vacanza in Jugoslavia. Così, pensiamo cosa sarebbe diventato in Italia quel famoso luogo di villeggiatura che è il lago di Bleil, tra colli e montagne e vallate di fiumi, con la sua isola verde e il suo castello imponente. Qui le "esigenze della valorizzazione" servono, al contrario che da noi, a preservare intatto il predominio della natura, nei suoi vari aspetti, sulle attrezzature, e a garantire il libero uso di essa da parte di tutti, scopo è ragione ultima del turismo. In questo campo, noi che già fummo il giardino d'Europa, abbiamo quasi tutto da imparare anche dalla Jugoslavia: come molto da imparare abbiamo anche per quanto riguarda la conservazione dei centri storici, il verde urbano e l'espansione moderna delle città, come cercheremo di vedere la prossima volta.

ANTONIO CEDERNA