

La strada ed il Paesaggio: casi ed esperienza sul Lago Maggiore

La costruzione di un paesaggio è un processo lento che si sedimenta nel tempo; l'aggiunta di ogni nuovo elemento, in ragione di mutate esigenze contingente o posizioni culturali, comporta inevitabilmente profonde mutazioni nella percezione dell'ambiente. Le strade e le vie di comunicazione hanno sempre giocato un ruolo determinante nello strutturare un contesto; garantire l'accessibilità ad un luogo è, infatti, condizione necessaria per ogni intervento successivo su di esso.

In un paesaggio come quello del Lago Maggiore, luogo di transizione dalla fascia prealpina a quella alpina vera e propria, i percorsi in genere partivano dalle località lacuali per poi addentrarsi nelle valli interne più o meno estese. Le principali località, infatti, si attestano presso l'estuario di un fiume o un torrente: Luino ed il Tresa, Locarno ed il Maggia, Maccagno ed il Giona, Laveno ed il Boesio. La mobilità trasversale era affidata alla navigazione lacuale o a percorsi di mezza costa, ricavati laddove lo spazio non era così angusto e le rive non così ripide come nelle fasce più prossime al lago. La prima linea che collega i paesi rivieraschi, sulla sponda lombarda, è quella ferroviaria, realizzata per gran parte in galleria o trincea, alla fine dell'800. L'apertura della carrabile tra Luino e Laveno, invece, risale agli anni '30 del secolo scorso; questo percorso viene poi prolungato fino a

Maccagno, prima, ed al confine elvetico, successivamente. La realizzazione di questa infrastruttura costituisce anche il primo grande intervento di manipolazione del paesaggio su questo versante del lago, escludendo la collina artificiale che ospita lo scalo ferroviario di Luino. Il tracciato, nel tratto tra Laveno e Germignaga, segue l'andamento della costa in un alternarsi di curve e controcurve, dossi e motte; nel tronco tra Luino e Maccagno, invece, la natura più ripida dei versanti obbliga alla realizzazione di diversi manufatti per superare i valloni più angusti. Nel secondo dopoguerra la litoranea viene adeguata alle nuove esigenze della mobilità automobilistica: alcuni tratti vengono sostituiti da gallerie in modo da rendere il percorso più agevole e meno tortuoso. Sempre sulla Luino-Maccagno si realizzano, ove possibile, nuovi viadotti.

In un paesaggio come quello lacuale, ma lo stesso discorso si può fare anche per altri tipi di riviere addossate a forti declivi, la costruzione delle litoranee, sia strade sia ferrovie, introduce un elemento che diviene misura dello spazio: la quota costante dei percorsi, infatti, fissa un punto di riferimento per la lettura del territorio. Anche laddove i tracciati sono più evidenti, come ad esempio le arcate dei viadotti presso Maccagno, questi si inseriscono nel paesaggio seguendo la logica dell'eccezione, un elemento altro che crea una dicotomia con ciò che gli sta attorno. Questi oggetti costituiscono una cesura nel contesto, ma, come nelle tele di Fontana, il rapporto tra sfondo e taglio dà luogo ad una nuova unità compositiva. Un elemento isolato inserito in un contesto omogeneo è tale da ingenerare rapporti prossemici, da divenire misura dello spazio circostante; questa poetica, che trova il suo archetipo espressivo negli alberi isolati, è la prima forma di espressione adottata dall'uomo. Il posizionare grosse pietre in verticale, costruire rudimentali strutture trilitiche, è la presa di possesso e di consapevolezza dello spazio in cui l'essere umano va

a collocarsi: come l'uomo si erge sulla terra, così queste strutture si elevano dal suolo. Questo tema è stato declinato in diversi modi nel corso del tempo, bisogna osservare, però, come anche manufatti puramente strutturali calati in ambiti naturalistici od agricoli, contribuiscono a creare nuovi paesaggi, spesso con una altissima figurabilità. Grandi infrastrutture territoriali, inizialmente percepite come fattori di disturbo, possono divenire elementi strutturanti un paesaggio, cesure, strappi nel contesto che portano alla riflessione, mutano i rapporti spaziali preesistenti per costruirne di nuovi e più complessi. *“La tragedia di Oreste in un teatrino di marionette! [...] Se nel momento culminante, proprio quando la marionetta che rappresenta Oreste è per vendicare la morte del padre sopra Egisto e la madre, si facesse uno strappo nel cielo di carta del teatrino, che avverrebbe? [...] Oreste sentirebbe ancora gl'impulsi della vendetta, vorrebbe seguirli con smaniosa passione, ma gli occhi, sul punto, gli andrebbero lì, a quello strappo, [...] Oreste, insomma, diverrebbe Amleto.”*¹

Nell'ambito del Verbano, il ponte di Malnate, il cappellificio di Ghiffa, come anche il San Carlo di Arona, sono tutti esempi ascrivibili a questa logica.

Quando i tagli diventano troppi, però, alla fine si distrugge la tela; benché il paesaggio abbia la capacità di assorbire molte eccezioni, quando queste divengono troppe e strutturate tutte secondo logiche estremamente diverse si perde la regola generale di riferimento, il contesto si frammenta in una serie di particolarità ristrette che male si coniugano le une con le altre. L'inserimento della viabilità autostradale sul Lago Maggiore, opera necessaria per rispondere alle odierne esigenze di mobilità, è avvenuto in alcuni contesti in modo estremamente spregiudicato, basti come esempio lo svincolo sopra Baveno. La realizzazione di questa opera tecnologica in questo caso supera la portata della semplice cesura, poiché incide sulla percezione del paesaggio ad una scala

¹ Luigi Pirandello, *“Il fu Mattia Pascal”*, capitolo XII.

estremamente vasta senza ingenerare nuovi rapporti con ciò che la circonda. La breccia che è stata aperta non si coglie come un elemento tale da fornire una nuova chiave di lettura al contesto del golfo Borromeo, ma appare, piuttosto, come un fatto rovinoso al pari di uno smottamento o di una valanga. Nel caso di cesure molto forti, come le cave di Baveno o quelle sulle Alpi Apuane, la figurabilità dei tagli è elevata, ma in entrambi questi casi è chiaramente leggibile la logica che ha portato a costruire questo paesaggio, lo stesso non si può dire per alcune infrastrutture territoriali.

Le mutate condizioni culturali hanno profondamente inciso sulla percezione delle vie di comunicazione: in epoca storica il viaggio era sempre accompagnato da una serie di elementi simbolici chiari e riconoscibili che, nel contesto del Verbano, erano naturalmente legati alla cultura dominante, ovvero a quella Cristiana. Tutti i percorsi, sia quelli principali che quelli secondari, vedevano nei luoghi e nei punti di rilievo sempre edicole o piccoli luoghi di culto. Negli incroci, laddove la strada abbandona una valle per gettarsi in un'altra, in presenza di viste particolari, si trova sempre un manufatto che rimanda alla credenza popolare. L'attuale percorrenza automobilistica, ad esempio, non permette di cogliere lo spettacolare panorama che si ha sulla Valcuvia e sulla Valtravaglia dal tornante delle Madonna sulla strada del Brinzio. Con l'avvento della motorizzazione e la relativa costruzione di percorsi ex novo, è nata anche l'esigenza di dotare la strada di nuovi riconoscibili punti di riferimento: in questa ottica si inseriscono le case cantoniere che, oltre a garantire la manutenzione del tracciato, erano simbolo delle nuove istanze culturali.

Gli interventi realizzati alla fine del '900, a cui è ascrivibile anche l'autostrada per Fondotoce, sono spesso carenti non solo di considerazioni sull'impatto ambientale, ma anche sull'impatto

culturale dei nuovi manufatti. La vigente legislazione dovrebbe oggi limitare casi di intrusioni così forti, il rischio, però, è che si continui ad ignorare una riflessione complessiva sul paesaggio per adagiarsi su posizioni mimetiche o vernacolari. In realtà la corretta progettazione di una infrastruttura, corretta non solo dal punto di vista funzionale, può essere occasione qualificante un paesaggio ed un contesto.

[Mirko Guaralda]