



Valori artistici, culturali e ambientali della valle di Susa

L'autostrada A32, che collega Torino al Traforo del Fréjus percorrendo la valle di Susa, è unanimemente considerata una bella infrastruttura.

La sua progettazione e la sua costruzione hanno tenuto conto dei molteplici e complessi problemi di inserimento ambientale in una vallata stretta, con un ecosistema delicato, caratterizzato dalle montagne, dalla presenza del fiume, dalla preesistenza di una ferrovia e di due strade statali che rendevano problematico l'inserimento del nuovo corridoio autostradale.

Di tutto ciò va dato atto ai promotori, ai progettisti e a quanti hanno saputo portare a termine un'opera che rappresenta un fondamentale collegamento europeo per l'area metropolitana torinese e una connessione vitale per un territorio che rischiava, altrimenti, una marginalizzazione rispetto ai grandi flussi internazionali, alle relazioni umane e agli scambi commerciali.

La persistenza di seri problemi tecnici e finanziari non inficia questo giudizio positivo di fondo.

Infatti, ad esempio, si può ragionevolmente dire che difficilmente Torino avrebbe potuto ambire all'assegnazione delle Olimpiadi del 2006 se non ci fosse stato questo efficiente collegamento autostradale fra la Città e le sue montagne.

Compatibilità ambientale

La questione della compatibilità ambientale dell'opera però non finisce con la sua costruzione; continua con la verifica dell'uso e con il governo degli effetti che produce.

Per questo la Sitaf, che l'ha realizzata e la gestisce, ha da tempo attivato un capillare servizio di monitoraggio dei molteplici livelli e fattori di inquinamento, sviluppando in particolare un settore di bio-monitoraggio con una rete di controlli che rappresenta ormai un vero e proprio know how in questo campo.

Tali misure, gestite con l'apporto di società specializzate, di esperti e in un rapporto continuo con istituti universitari nazionali e internazionali, stanno consentendo di fronteggiare il repentino incremento di traffico conseguente alla chiusura del traforo del Monte Bianco, integrando il controllo con gli interventi innovativi in materia di sicurezza.

Ci sono però due ulteriori livelli di rapporto con l'ambiente che rimangono in parte irrisolti.

Veduta della fortezza di Exilles, fra Susa e Bardonecchia, che per molti secoli è stata un caposaldo del sistema difensivo della valle, ed è oggi uno dei principali monumenti storici della regione.

Nelle pagine precedenti, particolare di una porta delle mura di Susa realizzate dall'imperatore Aureliano, che insieme a molte altre vestigia romane fanno della città un punto di riferimento nel panorama storico/artistico europeo.



Il primo di questi riguarda il legame con i valori presenti sul territorio.

Da questo punto di vista la valle di Susa è un caso da manuale perché in meno di 80 chilometri concentra un patrimonio di risorse ambientali, turistiche, culturali, artistiche e produttive di assoluta eccellenza. L'autostrada A32 è l'itinerario che connette questi valori rendendoli accessibili ad un bacino di utenza amplissimo.

Quindi il primo tema di riflessione consiste nell'immaginare un nuovo ruolo dell'infrastruttura nel processo di conoscenza e valorizzazione delle risorse di valle propiziandone la fruizione in un quadro di tutela rigorosa.

Il paesaggio

Il secondo grande tema, in parte inesplorato, è quello del paesaggio, inteso come nuovo paesaggio comprensivo dell'opera.

Al momento della sua progettazione e costruzione si sono trovati i compromessi necessari per la sua ammissibilità ambientale, ma, da quel momento, non si è quasi mai riproposto il tema di un ridisegno territoriale che interiorizzasse l'infrastruttura come componente stabile dell'immagine della valle.

L'opera è rimasta "altro" rispetto al contesto storico e naturale, non è entrata a far parte del "genius loci" e, in molte parti, il "vulnus" iniziale è ancora visibile e non cicatrizzato.

Affrontare questo tema significa ri-progettare il contesto e ri-na-



Sopra, vista dell'abbazia tardogotica di Sant'Antonio di Ranverso, posta lungo la via Francigena, a metà strada fra Rivoli e Avigliana, un importante monumento storico nel quale sono presenti affreschi di Giacomo Jaquerio (secolo XV) e un polittico di Defendente Ferrari (1531).



A sinistra, resti del Dinamitiforcio di Avigliana, situato presso il lago omonimo.

Nella pagina accanto, veduta e particolare del complesso monumentale della Sacra di San Michele, che domina la valle di Susa con la sua basilica romanica e le rovine dell'antico monastero medievale.

Le foto sono di Marco Baldassari.

turalizzare ampie porzioni di territorio contiguo all'autostrada, ri-disegnando un nuovo paesaggio di cui l'infrastruttura è parte integrante come le rocce delle montagne, come le fortificazioni militari, come le abbazie, i boschi e il fiume.

Se si entra in quest'ottica si scoprono innumerevoli problemi e si coglie una caduta progressiva di immagine passando dal generale al particolare.

Infatti mentre i grandi viadotti hanno una forza espressiva e una qualità strutturale assimilabile a quella degli acquedotti romani, le anonime pilastrate minori, i rilevati delle massicciate, gli imbocchi delle gallerie e il design minuto dei manufatti più ordinari rivelano una caduta del livello di inserimento paesaggistico che si traduce in un'irrisolta alterità rispetto al contesto preesistente.

C'è però da chiedersi se questo non sia il panorama standard delle grandi infrastrutture italiane e se il tema della ri-naturalizzazione non debba diventare una grande questione per la cultura dell'ambiente e per le discipline che affrontano i problemi del territorio, del paesaggio e del disegno dello spazio fisico in generale.

Da un altro punto di vista si potrebbe osservare che forse questi problemi scontano l'assenza della cultura architettonica dal mondo delle infrastrutture.

La prevalenza di un'ottica quantitativa porta spesso a considerare quelli indicati come problemi minori e come questioni di dettaglio: a questa obiezione rispondiamo con le parole che il poeta Paul





Valery fa dire a Eupalinos: “...il n’y a pas de détail dans l’architecture...”, sottolineando come tutto si leghi e nulla possa essere trascurato quando si progetta l’ambiente da vivere.

Costruire una cultura del Paesaggio

Occuparsi di questi problemi significa anzitutto riconoscerli come tali, padroneggiarli con modelli culturali adeguati, inserirli in processi tecnicamente ed economicamente sostenibili, sapendo che se l’affrontarli in sede di realizzazione iniziale sarebbe stato relativamente semplice, risolverli a posteriori è impresa assai ardua.

Sitaf è all’inizio di questo processo: occorre anzitutto creare in azienda una cultura del paesaggio così come si è costituita, negli anni, la cultura del controllo ambientale e quella della sicurezza.

Per questo si è chiesto al prof. Franco Berlanda, già direttore del Dipartimento Urbanistica dell’Istituto Universitario di Architettura di Venezia di collaborare con la Direzione Ambiente all’avvio di un lavoro preliminare di impostazione delle tematiche qui richiamate, socializzando le conoscenze che gli derivano anche dalla partecipazione al Comitato Scientifico all’Agenzia Nazionale per la Protezione dell’Ambiente.

Uno dei primi atti di questo percorso di approfondimento culturale è consistito in un viaggio per immagini fra i valori e i problemi del territorio della valle di Susa.

Si è quindi chiesto a un esperto come Marco Baldassari un aiuto, con la sua macchina fotografica, per leggere l’ambivalenza del rapporto

Particolare del castello di Rivoli e, sopra, vista dell’abbazia benedettina di Novalesa, importante punto di riferimento religioso, ma anche storico e artistico, databile al 726 dopo Cristo.

Nella pagina accanto, in alto: veduta del centro storico di Avigliana, con in evidenza la chiesa di San Giovanni nel Borgo Nuovo.

A sinistra, un’immagine del bosco di Villarfofchiardo, nella bassa valle di Susa, e vista dell’Orrido di Foresto con i resti del Lazzaretto, poco a est di Susa.

Le foto sono di Marco Baldassari.



autostrada-territorio, come sistema di opportunità e risorse da un lato e come contraddizioni dall'altro; ne è nato un controcanto figurativo alle immagini istituzionali di cui Sitaf, come ogni azienda, già disponeva per le sue iniziative di marketing, cominciando a raccogliere un indice fotografico di valori e di problemi che vengono proposti come appunti per un lavoro da fare. Il panorama presentato è lungi dall'essere esaustivo: ci sono innumerevoli lacune e scelte opinabili ma l'intento non poteva essere quello di censire la totalità delle questioni ma, più modestamente, quello di proporre alcune suggestioni emblematiche alla cultura della progettazione.

Ri-naturalizzazione di un'infrastruttura

Quante sono in Italia le infrastrutture da ri-naturalizzare, quanti i paesaggi da ri-disegnare? Questi temi hanno probabilmente oggi la valenza che, negli anni '70, ebbe la "scoperta" del recupero dei centri storici. Questo processo deve poter trovare risorse e procedure idonee, cioè deve diventare un'area di mercato, ma deve in primo luogo produrre cultura disciplinare sul tema.

Il caso della A32 presenta tutte le specificità di un'"autostrada territoriale" con in più lo stimolo di riflessione che viene dall'appuntamento con le Olimpiadi del 2006.

Tali premesse suggeriscono l'opportunità di dar vita ad un nuovo progetto-pilota di ri-ambientazione paesaggistica di una grande infrastruttura di comunicazione.



Sopra, i resti del forte del Frejus, realizzato nel 1874 presso lo sbocco della galleria ferroviaria, come completamente delle fortificazioni difensive attorno a Bardonecchia e, soprattutto, per la difesa diretta della galleria.

A sinistra, l'imbocco di Bardonecchia del traforo ferroviario del Fréjus, posto a breve distanza dal traforo autostradale e realizzato fra il 1857 e il 1870.

Le foto sono di Marco Baldassari.

Così facendo la “venustas” (la qualità d’immagine) può accompagnare l’ “utilitas” (l’efficienza operativa) sposandosi con la “firmitas” (le condizioni di sicurezza) configurando un tema progettuale complesso e in parte nuovo. Su queste questioni si vuole dialogare proponendo alla cultura disciplinare un insieme di problemi e di opportunità fatti di viadotti, terrapieni, gallerie ecc..., ma anche di rapporti con il fiume, con le montagne, con i boschi, le fortezze e le abbazie, in una valle antica percorsa ieri dalla via francigena e oggi da uno dei principali itinerari autostradali europei.