

## Il ruolo delle infrastrutture nella costruzione e nella percezione del territorio e del paesaggio

di Roberto BUSI<sup>1</sup>

Il piacere di essere ancora una volta in Basilicata, e in particolare il piacere di essere ancora una volta nella sede dell'Università degli Studi della Basilicata in Potenza (dove quattro lustri or sono, per due anni, ho lavorato come professore di Pianificazione territoriale e Direttore dell'Istituto di Pianificazione territoriale e trasporti) deve ogni volta confrontarsi con il disagio dell'accedere a questi luoghi tanto di grande fascino quanto difficilissimamente raggiungibili e praticabili. Se, pertanto, chi come me ha sentite motivazioni per arrivarci – primariamente dovute all'amore per luoghi e per genti che, quando conosciuti, sanno veramente farsi amare – trova ragioni per vincere le difficoltà del viaggio, e quindi ci arriva, chi invece tali motivazioni non ha (o troppo tenui sono) vi rinuncia. E costoro sono di gran lunga i più. E da ciò discende la sostanziale non notorietà di questa terra, conseguente cioè alla non conoscenza della medesima perché non è stato possibile conoscerla in quanto, sostanzialmente, non si è potuto accedervi<sup>2</sup>.

E' questa una ennesima "prova provata", se mai ve ne fosse ancora bisogno (e il discorso dal caso emblematico della Basilicata si potrebbe estendere a non poca parte del Mezzogiorno, e magari anche a non poca parte di altre zone d'Italia e non solo, con attenzione particolare a non pochi ambiti alpini ed appenninici), del ruolo primario delle infrastrutture – nella fattispecie cinematiche – come fattore di qualificazione e di promozione dei territori a bassa densità di antropizzazione.

E peraltro, quasi a mostrare l'altra faccia della medaglia, appare anche in tutta evidenza la problematicità che l'intensa infrastrutturazione, intesa sia come elevata densità di infrastrutture che come iperutilizzazione e congestione delle stesse, pone al territorio. Paradigmatica, in merito, è ad esempio la situazione di non poca parte della mia Lombardia, nella metropoli (continentale) di Milano come in quella (regionale) di Brescia<sup>3</sup>, ed altrove. Le infrastrutture sono, insomma, elemento strutturale della città come del territorio e fattore costitutivo del paesaggio, di quello urbano come di quello extraurbano.

Porto qui, innanzitutto, la testimonianza dello stupore che provo da sempre quando mi capita di osservare qualche ricostruzione grafica di Roma antica<sup>4</sup>, nel constatare come in essa il sistema delle aree pubbliche e della relativa infrastrutturazione (il sistema delle vie e delle piazze come quello di acquedotti e fognature, i luoghi del culto come quelli dello spettacolo, le attrezzature mercatali come quelle del governo, ed altro ancora) fosse del tutto

1 Ordinario di Tecnica e pianificazione urbanistica e Direttore del Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio e Ambiente nell'Università degli Studi di Brescia

2 Circa, fra l'altro, i diversi livelli di accessibilità della Basilicata cfr: R.BUSI e U.PETRUCCELLI, *Assetto urbanistico del territorio montano: in caso della regione Basilicata. Ia parte: inquadramento generale e metodologia; alcune sperimentazioni*, L'ufficio tecnico, 1989 n. 4 e R.BUSI e U.PETRUCCELLI, *Assetto urbanistico del territorio montano: in caso della regione Basilicata. Ila parte: ulteriori sperimentazioni e risultati emergenti*, L'ufficio tecnico, 1989 n. 5.

3 Cfr. R.BUSI (a cura di), *Metropoli e mobilità. Il caso di Brescia*, Sintesi Editrice, Brescia, 1994.

4 In merito, un eccellente riferimento bibliografico è: P.M.LUGLI, *Urbanistica di Roma. Trenta planimetrie per trenta secoli di storia*, Bardi Editore, Roma, 1998.

preponderante sia quantitativamente che come ruolo di strutturazione dell'organismo urbano. E se ciò era essenziale fattore di caratterizzazione della matericità della città della pietra (*urbs*) e della conseguente funzionalità della città sociale (*civitas*) lo era anche, e primariamente, della relativa percepibilità paesistica; ché, con tutta evidenza, le infrastrutture urbane di cui sopra abbiamo detto erano essenziali fattori della connotazione dei caratteri visivi di quella metropoli storica.

Il discorso può essere poi, con tutta immediatezza, esteso al territorio extraurbano<sup>5</sup>. Fino da tempi lontani infatti, in particolare in territori di antica antropizzazione, anche al di fuori delle città e ben lungi dall'essere quello spazio naturalistico inviolato, intensa era l'infrastrutturazione (cinematica, idraulica, idrogeologica, a supporto dell'attività agrosilvopastorale, ecc.), con immanenti caratterizzazioni propriamente materiche ma anche – e fondamentalmente! – paesistiche.

Ci soccorre, in merito, la definizione di paesaggio dataci dal Codice Urbani<sup>6</sup> che, all'art. 131, recita: "...per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche integrazioni...". Dobbiamo senz'altro valorizzare, però, il caso "...dalle reciproche integrazioni..." poiché, e non da oggi, del tutto improbabile appare l'eventualità di territori i cui caratteri derivino esclusivamente "...dalla natura..." od esclusivamente "...dalla storia umana..." che, anzi, sembrano piuttosto delle astrazioni. Cosicché più chiara e condivisibile risulta la definizione di paesaggio che troviamo sul sito dell'UFAM<sup>7</sup> che suona: "*Il paesaggio è il prodotto dell'azione concomitante di natura e di uomo*"<sup>8</sup>.

E ci troviamo così di fronte alla corrente costruzione del paesaggio extraurbano effettuata dall'infrastrutturazione, come è, ad esempio, per il Versate Retico della Valtellina o per la Costa Ligure delle Cinque Terre dove, in entrambi i casi, il terrazzamento dei pendii tramite muri a secco, motivato congiuntamente dall'allevamento di vitigni (finalizzati a produzione di nicchia di qualità) e dalla stabilità idrogeologica dei versanti, ha generato paesaggi ognuno ineguagliabile nelle proprie peculiarità.

Ma di ben più ampia portata è il caso delle pianure basse ottenute in epoca storica (in genere a noi prossima) a seguito delle opere di bonifica idraulica. Le pianure basse, infatti, sono per loro natura luoghi acquitrinosi che, con la sensibilità della cultura contemporanea, noi ora valorizziamo per le relative valenze ambientali. Ma che, fino a non molti decenni or sono, erano universalmente considerati malsani (per malaria, o altro) e sottoutilizzabili, o addirittura inutilizzabili, all'uso antropico. E quindi da redimere a seguito di bonifica

5 Cfr. R.BUSI, *Pianificazione territoriale. La componente extraurbana*, CUSL, Milano, 1990.

6 Cfr. Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, *Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002 n. 137*, Supplemento ordinario n. 28 alla G.U. 24.02.2004 n. 45.

7 Confederazione Svizzera; Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni; Ufficio Federale dell'Ambiente (UFAM).

8 Sulla complessità e pregnanza del concetto di paesaggio cfr. E.TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia, 1998; M.VENTURI FERRIOLO, *Eliche del paesaggio. Il progetto del mondo umano*, Editori Riuniti, Roma, 2002 e R.MILANI, *Il paesaggio è un'avventura. Invito al piacere di viaggiare e di guardare*, Feltrinelli Editore, Milano, 2005.

idraulica, effettuata con la realizzazione della relativa infrastrutturazione (opere, talora congiunte, di drenaggio ed irrigazione; ecc.).

Il discorso può poi essere arricchito tenendo conto della varietà e della ricchezza delle diverse opere e sistemi di infrastrutturazione.

Facendo riferimento alla mia diretta conoscenza in merito, cito senz'altro la complessa ed entusiasmante compresenza di infrastrutture che ho rilevato e censito, con il prezioso ed insostituibile aiuto di chi con me lavorava, nel corso di una (quasi) recente ricerca PRIN<sup>9</sup> e, più in particolare, approfondendo il caso di studio riguardante le risorse paesistiche e la relativa percepibilità nel tratto di Adda ricompreso tra Brivio e Trezzo: si tratta di un ampio e variegato insieme di infrastrutture cinematiche (alzaie, il traghetto di Imbersago, i navigli della Martesana e di Paderno, ecc.), idrauliche (opere di regolazione e di derivazione delle acque fluviali, ecc.), industriali (centrali di potenza ad acqua fluente ed opifici, ecc.) ed altro, sedimentatesi nel corso dei secoli (ed attualmente in parte dismesse), ma sempre ed immanentemente connotanti il paesaggio, in simbiosi e complementarietà con le componenti naturalistiche.

E, facendo riferimento alla narrativa del '900: quale universo di sistemi infrastrutturali del territorio ci si manifesta dalla lettura de *Il mulino del Po* di Riccardo BACCHELLI dove, con la ricchezza di significati e la pregnanza di contenuti del capolavoro letterario, si argomenta sulla infrastrutturazione del territorio come fattore assoluto di costruzione della relativa valenza sociale ed economica ma, primariamente, delle relative connotazioni paesistiche!

Ecco: le considerazioni finora qui proposte recano forse un qualche ulteriore contributo alla definizione della figura dell'urbanista tramite la individuazione del relativo campo operativo. Possiamo infatti arrischiarci a dire che l'urbanista è colui che ama la città, il territorio, il paesaggio e l'ambiente; e dà significato alle opere dell'ingegneria civile e dell'architettura col trasmettere loro ruolo funzionale e valenza paesistica.

Perché il punto è proprio questo: l'opera di pianificazione del paesaggio non può che passare attraverso la pianificazione delle componenti fisiche del territorio che, oltre agli indubitabili significati ed obiettivi funzionali, sono anche gli elementi costitutivi del paesaggio perché rappresentano le componenti percepibili del territorio medesimo; cosicché la pianificazione paesistica viene ad essere ad un tempo la diretta conseguenza e l'alta motivazione di quella urbanistico-territoriale conferendole motivi, fini e valori elevati.

E le infrastrutture sono, come detto, le componenti fisiche primarie dell'antropizzazione del territorio sia in quanto tali, sia in quanto fattore per eccellenza di eventi generanti componenti fisiche.

---

9 Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale (PRIN), come tale approvato e cofinanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR). Nella fattispecie si tratta del Progetto: "Mobilità non motorizzata e risorse territoriali: un confronto interdisciplinare per la progettazione", a seguito del bando 2003. Coordinatore nazionale ne è stato R.BUSI e sede amministrativa l'Università degli Studi di Brescia; unità di ricerca hanno anche operato nell'Università Bocconi di Milano (coordinatrice Magda ANTONIOLI CORIGLIANO), nell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano (coordinatore Enzo BALBONI) e nell'Università degli Studi di Bergamo (coordinatore Sereno INNOCENTI).

Il ponte è un elemento infrastrutturale di particolare valenza.

Prima di tutto dal punto di vista funzionale. Si tratta infatti, come noto, di una componente essenziale, qualificata e di elevata tecnologia del tracciato di un asse cinematico (strada, ferrovia, canale od altro), finalizzata al superamento di una depressione.

A sottolineare la rilevanza tecnologica del ponte bastino due riferimenti lessicali. Innanzitutto il vocabolo “pontefice” che, dal latino *pontifex*, ha il significato di “costruttore di ponti”, ad indicare il prestigio dovuto a capacità contigue al divino di chi sa realizzare il ponte. E poi il fatto che, a tuttora, il ponte fa parte – e in posizione preminente! – di quei manufatti che, nella tecnica stradale, vengono indicati come “opere d’arte”, a manifestare la relativa complessità di realizzazione che va ben oltre la nuda e fredda applicazione di tecnologia.

E’ fra le abilità del progettista dell’asse cinematico, a pari caratteristiche funzionali dell’asse medesimo, contenere la luce del ponte portando l’attraversamento nel luogo più acconcio, riducendone di conseguenza le implicazioni strutturali che dipendono, come noto, dalla luce stessa tramite un coefficiente di elevata potenza. Ed è fra le abilità dell’urbanista, a monte, di progettare un sistema cinematico che minimizzi, a pari obiettivi conseguibili, il numero e la lunghezza degli assi, e di conseguenza il numero dei ponti.

In altri termini: per igiene mentale e per amore di estetica prima ancora che in ossequio a razionalità si deve operare perché, a pari esiti funzionali, i ponti siano nel numero minore possibile ed ognuno della minore luce possibile. Di principio, insomma, il ponte non deve essere l’inutile ostentazione di potenza e di opulenza.

Peraltro vi sono ponti che, pur sempre concepiti e realizzati nel rispetto dei buoni principi sopra enunciati, sono anche delle rilevanti emergenze architettoniche ed arrivano a connotare il paesaggio nel quale sono inseriti costituendo addirittura alcuni l’immagine emblematica del luogo.

Sì, perché il ponte può anche avere non irrilevanti valenze architettoniche e paesistiche.

E’ il caso dei ponti storici di Venezia sul Canal Grande<sup>10</sup>, tutti e tre senz’altro motivati da chiare esigenze di mobilità pedonali e sapientemente localizzati; ma anche, tutti e tre, realizzati con esiti architettonici, urbanistici e paesistici ineccepibili<sup>11</sup> tanto da essere, quello di Rialto in particolare, immagine emblematica della città. Non è banale, per quanto riguarda il ponte di Rialto, rimarcarne le complesse funzioni urbanistiche ricordando anche le attività commerciali dei negozi situati su di esso.

E, sempre a titolo di esempio, non possiamo qui tacere le complesse funzioni innanzitutto urbanistiche di Ponte Vecchio sull’Arno, a Firenze, pure interessato dalla presenza di attività commerciali. Anzi, Ponte Vecchio sintetizza esemplarmente l’insieme delle considerazioni sopra proposte. Attraversa infatti l’Arno nel punto più stretto, minimizzando la luce da superarsi. Ha una rilevantissima valenza paesistica, essendo immagine emblematica di

10 Quello dell’Accademia, quello di Rialto e quello degli Scalzi.

11 Più problematico credo sia argomentare sul quarto ponte veneziano sul Canal Grande, quello di Calatrava, attualmente in fase di finitura. Senza entrare nelle relative implicazioni architettoniche e paesistiche nutro, infatti, non pochi dubbi in merito alla necessità di tale innovativo attraversamento con la sola motivazione di attivare un percorso pedonale da Cannareggio e dalla Stazione di S. Lucia verso Piazzale Roma perché tale percorso è solo di pochissimo più breve rispetto quello tradizionale tramite il ponte degli Scalzi. Ma questo è un argomento che richiederebbe un approfondimento maggiore di quanto consente questa sede, per sua natura metodologica e generalista.

Firenze non meno di quanto quello di Rialto lo sia di Venezia. Ed inoltre ospita il Corridoio Vasariano nell'attraversamento dell'Arno; il Corridoio Vasariano, infatti, che conferisce unitarietà a Palazzo Vecchio con Palazzo Pitti (dall'altra parte della città e sull'altra sponda idrografica dell'Arno) attraverso il Palazzo degli Uffizi, costituisce mirabile intervento urbanistico medicco di cui Ponte Vecchio è componente essenziale.

Se il ponte è, usualmente, infrastruttura a servizio della città – cioè: la città, che è nata *prima*, costruisce il ponte per servirsene unendo sue parti – talora invece, è il ponte stesso a poter essere fattore di costruzione della città.

E' una situazione questa non frequente, ma neppure così rara, in particolare nei territori padani. Cito qui il caso di Vaprio d'Adda e di Canonica d'Adda.

Il primo è un comune di circa 6.600 abitanti, in sponda idrografica destra dell'Adda ed in Provincia di Milano. Il secondo è un comune di circa 3.700 abitanti, in sponda idrografica sinistra dell'Adda ed in Provincia di Bergamo.

Ebbene, i due abitati si sono da sempre fronteggiati sui due lati del fiume, fieri rappresentanti di modi diversi di essere lombardi: il primo, in terra insubre, avamposto secolare del Ducato di Milano, come il secondo, in terra orobica, lo era della Repubblica di Venezia.

Perché – ebbene sì! – lungo l'Adda si fronteggiavano queste due storiche potenze mondiali che allora dominavano la pianura del Po.

Ma l'Adda è lì scoscesa: un vero *canyon* strettissimo e profondissimo. Cosicché è bastato che il ponte ottocentesco collegasse efficientemente i margini superiori del *canyon* perché i due abitati ne risultassero, di fatto, conurbati, generando quello che nella sostanza è un'unica città di circa 10.000 abitanti, che come tale effettivamente funziona anche se sempre si tratta di due diversi comuni in due diverse province, tanto forte è l'inerzia all'adeguamento dei limiti amministrativi pur a fronte di evidenti innovazioni nella fenomenologia urbanistica.

Figura 1

*Percorrendo un'alzaia fluviale (di cui si intravede parte del sedime sulla destra in primo piano), è possibile fruire di un paesaggio arricchito dalle strutture di ponti (nella foto il ponte della diga di Robbiate sull'Adda).*



Ma non sempre il ponte è riuscito a costruire la città.

Vediamo, infatti, quest'altra situazione diversamente esemplare. E' il caso di Soncino e di Orzinuovi. Il primo è un comune di circa 7.500 abitanti, in sponda idrografica destra dell'Oglio ed in Provincia di Cremona. Il secondo è un comune di circa 11.100 abitanti, in sponda idrografica sinistra dell'Oglio ed in Provincia di Brescia.

Anche qui i due abitati si sono da sempre fronteggiati sui due lati del fiume, anch'essi fieri rappresentanti di modi diversi di essere lombardi: il primo, pure in terra insubre, era roccaforte del Ducato di Milano, come il secondo, in terra cenomane, era inespugnabile (e mai espugnata) città fortificata della Repubblica di Venezia.

Perché – ebbene sì! – anche lungo l'Oglio si fronteggiavano queste due storiche potenze mondiali che allora dominavano la pianura del Po.

Ma l'Oglio – e questa è probabilmente la situazione che differenzia il diverso esito di questo caso rispetto al precedente – scorre lì in zona di bassa pianura, con gradienti di quota praticamente non percepibili. Le due fortezze si sono da sempre controllate reciprocamente riguardandosi in cagnesco dalla distanza di circa tre chilometri. E non è bastato che il ponte ottocentesco collegasse efficientemente le due basse sponde perché ne conseguissero interazioni significative sotto il profilo urbanistico.

Anzi, ognuno dei due abitati ha continuato a funzionare in ampia autonomia urbanistica rispetto l'altro, non avendo interrelazioni più di quanto, correntemente, se ne abbiano tra comuni con i capoluoghi, pur contermini, distanti alcuni chilometri, specie se appartenenti a province diverse.

Anzi, fino all'altrieri, i ragazzi dei due comuni, dalle opposte rive dell'Oglio, si scambiavano invettive e si tiravano sassi. Oggi questo non accade; ma solo perché i ragazzi non si recano più sulle rive dei fiumi. Mi si dice però che i giovani dei due comuni, nelle discoteche, non usano frequentarsi; e magari si scambiano addirittura gratuite villanie e corre qualche ceffone. Qui il ponte non ce l'ha fatta!

Da ultimo, qualche battuta per rimarcare il ruolo della mobilità dolce<sup>12</sup> nella fruizione del paesaggio. Faccio qui riferimento alla ricerca PRIN prima ricordata ed ai relativi risultati<sup>13</sup>. Ebbene, se da un lato è provato che la mobilità dolce costituisce la modalità ottimale per fruire del paesaggio, dall'altro lato è pure provato che, perché tale mobilità possa esplicarsi, è necessario che il territorio sia adeguatamente attrezzato con un'ideale infrastrutturazione la quale, nella fattispecie, risulta poter consistere nell'insieme dei sistemi di mobilità storica costituita da vari possibili itinerari, quali ad esempio strade antiche (romane, medioevali, ecc.), tratturi e trazzere, alzaie di fiumi e canali, strade militari, sedimi di ferrovie dismesse e simili; naturalmente se rese disponibili ed opportunamente recuperate ed attrezzate.

12 Con l'espressione "mobilità dolce" si indica quella che non richiede mezzi motorizzati, come è il caso dell'andare a piedi, in bicicletta, a cavallo od altro. Mobilità dolce per eccellenza è, evidentemente, quella pedonale.

13 Cfr. R.BUSI e M.PEZZAGNO, *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi Editore, Roma, 2006 e R.BUSI e M.PEZZAGNO, *Camminare sull'Adda. Un sistema di percorsi per la mobilità dolce*, Gangemi Editore, Roma, 2007. Sull'argomento cfr. anche: R.SOLNIT, *Storia del camminare*, Mondadori, Milano, 2005 e D.DEMETRIO, *Filosofia del camminare. Esercizi di meditazione mediterranea*, Raffaello Cortina Editore, Milano, 2006.

La possibilità di fruire di mobilità dolce è pertanto da vedersi come fattore di alta qualificazione di un territorio. E la relativa infrastrutturazione come elemento di importante elevazione delle dotazioni cinematiche del territorio stesso.

Ciò soprattutto sotto il profilo della qualità. Sì, perché, se è determinante sul piano della competitività territoriale un'elevata capacità di mobilità motorizzata (e questa è la ragione della dovuta priorità che, sempre, nella pianificazione territoriale deve essere data alla relativa infrastrutturazione<sup>14</sup>) la fruibilità piena del territorio sotto il profilo della percezione delle sue qualità si ha soltanto quando è possibile viverlo pienamente, per la profondità delle proprie specificità, come massimamente con la mobilità dolce è ottenibile. E ciò vale innanzitutto avendo attenzione alla popolazione residente, che il residente è il primo – e per eccellenza – fruitore del territorio, ma anche come elemento caratterizzante e qualificante l'offerta turistica<sup>15</sup>. I tempi sono maturi infatti, forse già da oggi, perché vada vieppiù affermandosi la figura del turista curioso e rispettoso del territorio, che abbia come obiettivo conoscere intensamente i luoghi vivendoli prima di tutto con l'immedesimarsi nelle loro cultura. E tale virtuoso approccio ha come momento essenziale la percezione profonda e sintetica dei luoghi stessi tramite l'approccio che la fruizione del paesaggio consente. Fruizione, come già argomentato, tanto più proficua quanto più esercitata percorrendo il territorio stesso con mobilità dolce.

Figura 2

*L'alzaia fluviale dell'Adda prosegue nell'abitato di Brivio (sulla destra, nella foto). Anche qui è possibile fruire di un paesaggio arricchito da un ponte che ha visto, all'inizio del '900, le prime applicazioni del calcestruzzo armato.*



14 Cfr. R.BUSI, *Mobilità e territorio. Riflessioni e proposte per un approccio integrato*, in A.BELLI, G.DE LUCA, S.FABBRO, A.MESOLELLA, S.OMBUEN e P.PROPERZI (a cura di), *Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza*, Franco Angeli, Milano, 2008.

15 Cfr. R.BUSI, *Premessa: vivere un territorio per conoscerlo e per imparare*, in M.FRANCINI (a cura di), *Atti della scuola estiva 2006 su Modelli di sviluppo di aree interne ad alta ruralità*, Centro editoriale e librario dell'Università della Calabria, Cosenza, 2006 e R.BUSI, *Vivere e camminare sull'Adriatico*, *Atti del Convegno su Mare nostrum: turismo e mobilità*, Senigallia, 2007 (in corso di pubblicazione).

Ma l'insieme delle considerazioni che abbiamo sin qui prodotto ci conducono, circolarmente, all'incipit di questo intervento dove, infatti, ho preso le mosse dicendo della difficoltà di accesso dall'esterno alla gran parte del Mezzogiorno d'Italia, ma soprattutto alla Basilicata.

Ecco: le caratteristiche di qualità della regione lucana la propongono come un eccellente esempio di insiemi di territori ben appetibili per quel turista curioso e rispettoso che sopra abbiamo indicato come desideroso di immergersi nella cultura dei luoghi. La intensità e la varietà dei paesaggi lucani certo lo interessano fino, forse, al punto di catturarlo, con tutte le positivissime conseguenze in ordine, innanzitutto, all'affermazione ed al consolidamento della relativa immagine regionale, ma anche al ritorno economico. La Basilicata è, insomma, il luogo ottimale perché la mobilità dolce possa, se adeguatamente incentivata con un idoneo sistema di infrastrutturazione, produrre i benefici effetti che le sono propri.

Ma, forse, la forte difficoltà di accesso dei territori lucani è il massimo fattore di fascino di questa regione. Da essa dipende, innanzitutto, il mantenimento di connotazioni storiche e ambientali altrove andate annacquandosi nel tempo od addirittura irrimediabilmente perse. Qui, insomma, viene solo chi ha motivo di venire e vuole farlo. Ed apprezza la selezione che ha escluso il superficiale ed il consumista.

Ecco il paradosso: è forse meglio che si privilegi, nell'interesse della regione e del turista curioso e rispettoso di cui stiamo dicendo, l'attivazione di un sistema di mobilità dolce interno (per fruire adeguatamente di territorio e paesaggi lucani) piuttosto che migliorare più di tanto l'accessibilità dall'esterno, che potrebbe essere addirittura possibile fonte di degrado di quelle peculiarità territoriali e paesistiche locali che costituiscono la massima risorsa lucana.

Corretta declinazione dell'innovatività è anche – e forse innanzitutto – saper conservare il territorio ed il paesaggio e renderlo fruibile in modo adeguato. E, di conseguenza, saper puntare sui sistemi di mobilità adeguati. Nel caso della Basilicata, io credo, prioritariamente quello per la mobilità dolce.