

"Dare Senso e Speranza - Significato delle Infrastrutture"

di Antonino Saggio

Pubblicato su "L'Architetto" marzo 2015

Le nuove infrastrutture da realizzare nella città esistente per invertire la direzione dello sviluppo [L'Ar, 4/'14] oltre che essere MultiTasking [L'Ar 6/14], formare dei Green Systems [L'A 9/'14] incentivare una fruizione Slow di qualità [L'Ar 11/'14], creare una Schiuma di dati (L'A 1/'15) devono avere un significato per la collettività, essere magicamente belle per galvanizzare anima e cuore.

Nell'antichità le grandi mura (una classica "infrastruttura" che ovviamente si dava per via di estrusione lineare di una sezione tipo) correvano per chilometri a recintare città, oppure per migliaia per dividere paesi. Avevano senza dubbio una funzione primaria (la difesa), ma anche quella di camminamento, di strada, di avvistamento, in parte anche di alloggio e di deposito. Ma come già Romolo aveva chiaro quando con l'aratro segnò Roma tra le colline di lava, le mura oltre a una funzione pratica rivestivano il più alto significato simbolico. Segnavano l'esistenza di un nuovo sistema di valori e di leggi. Il significato di queste infrastrutture era spesso talmente importante che affondava nel mito e con esso nel dramma e nella crisi (Michel Serres, *Rome le livre des fondations*). Chi viola questo segno, pagherà un prezzo altissimo, fosse anche mio fratello.

Il disegno di una infrastruttura si lega quindi a forma e significato insieme, un significato che deve essere civico, per fare della infrastruttura un vero catalizzatore di intenti e di volontà.

Paesaggio condiviso

È interessante notare come le infrastrutture si trasformano per diventare porte, o torri, o camminamenti. Gli acquedotti nei secoli si sono modificati in abitazioni con un processo di ibridazione che non è stato solo strutturale, ma anche termico, ambientale, climatico eccetera. Quindi se l'infrastruttura si dà per via di estrusione, e se la sua natura è plurifunzionale, la morfogenesi ne è caratteristica basilare come le relazioni che essa instaura con gli altri elementi che formano la nozione, usata sempre più nel dibattito contemporaneo, di paesaggio.

Se la natura si poneva in maniera "esterna" rispetto all'architettura, il paesaggio ibrida e interconnette. Terra di conquista per la città industriale pensata in continua espansione, o risorsa puramente igienica (di sole, di aria, di luce) la natura "serviva" all'architettura. Invece il paesaggio è rappresentazione estetica, condivisa collettivamente e culturalmente, ma in costante evoluzione, di una parte del mondo. Il terreno privilegiato in cui questo avviene è spesso proprio quello del disegno dell'infrastruttura.

Almeno tre opere possono essere ricordate per esemplificare. **La stazione ad alta velocità Shinkansen di Makoto Sei Watanabe in Giappone è una architettura infrastruttura intessuta di variazioni, di slittamenti, di sovrapposizioni realizzate con la manipolazione di un lungo pannello che come una faglia minerale crea gli involucri in un continuo gioco di trasformazioni.** L'International Port terminal di Yokohama di Foreign Office Architects Foreign Office Architects è un progetto che assolve a tutte le esigenze di parcheggio, attracco e servizio di un terminal portuale,

ma che si caratterizza come un vero e proprio parco urbano. Un paesaggio artificiale-naturale in continua mutazione lungo l'andamento della copertura dell'edificio ospita infatti il nuovo parco-passeggiata e fa quasi dimenticare la complessa macchina d'uso sottostante. L'antesignana di una idea infrastrutturale e paesaggistica di architettura è l'architetto Zaha Hadid. A Saragozza in Spagna crea un ponte che è contemporaneamente uno spazio espositivo. Hadid ibrida i confini tra aspetti funzionali e costruttivi dell'infrastruttura e crea un simbolo stesso della Expo di Saragozza del 2008, che appunto era concentrata sul tema dell'acqua e sugli sviluppi sostenibili.

L'infrastruttura diventa un condensatore di significati e di speranze. Non si tratta semplicemente di creare una opera bella e interessante, ma di prefigurare un intreccio complesso di fattori in cui giocano un ruolo chiave gli aspetti del significato.

Crisi e significato

Il tema non è nuovo. Si pensi al piano di Sisto V sul finire del Cinquecento. Il piano sistino è stato un grandioso disegno infrastrutturale che legava in un insieme di assi e le grandi basiliche. I pellegrini dell'anno santo del Seicento si trovarono davanti ai loro occhi una città nuova e stupefacente, segnata da queste nuove strade in cui la lontana cupola di una basilica o la punta di un obelisco luccicante direzionava i percorsi e le processioni. Soprattutto il piano sistino dava senso e significato a quello che la capitale del mondo post-riforma voleva essere. Percorrere oggi a piedi o in bicicletta gli assi sistini rappresenta una emozione (ma deve essere fatto la notte o la

mattina molto presto), perché si sente ancora, pur nel corpo della città trasformata, la forza di quell'insieme di volontà e significati.

L'infrastruttura segna spesso la capacità di affrontare una crisi e di superarla, abbiamo ricordato il mito della fondazione di Roma che si trasforma da insieme di villaggi in Stato-città. Una diga che affronta il tema della siccità o della mancanza dell'energia, una muraglia che protegge dalle invasioni, un ponte che collega due parti prima separate, una infrastruttura che serve a riannodare ridare vita e senso a parti di città abbandonate oppure che vogliono cambiare il significato alla città esistente.

Immediatamente il pensiero corre alla riscoperta del fiume urbano Cheonggyecheon a Seoul, Corea del sud o sulla ormai famosissima High line (L'A 4/2014)¹, ma a New York sta ormai prendendo piede il progetto della Low Line² anch'esso che si attacca a una grande crisi. Nella zona est di Manhattan, il lower east side, il verde è scarsissimo ma dei giovani architetti hanno scoperto un immenso antro sotterraneo. Serviva a deposito di tram, ed è abbandonato da decenni. Questo rudere urbano, questo vuoto irrisolto, questa crisi per di più sotterranea genera una grande meravigliosa idea.. quella di trasformare il sotterraneo in parco urbano per la cittadinanza. Non si scherza con queste cose in America e passo dopo passo anche questo progetto prende forma. L'idea è possibile attraverso una intelligente creazione tecnologica, dei dischi crateri che facendo rimbalzare la luce la portano all'interno del grande spazio sotterraneo. Così il sotterraneo vive sia simbolicamente - la luce dall'altro come fanno bene tutti i creatori di cupole è "magicamente divina," che nelle specie vegetali che vi avranno posto. Ora il progetto del [Delancey Underground Park](#), come spiegano gli architetti [James Ramsey e Dan Barash](#) non può che

basarsi come è stato per l'High line su un aspetto chiave della ricetta. Si tratta del "Citizen Engagement" che vuol dire che una idea forte è sostenuta attivamente dalla comunità. e il Citizen Engagement è insieme simbolico, galvanizzante, economico, ecologico. Siamo ottimisti per New York. A Roma anni fa anche noi abbiamo scoperto un tratto di una ferrovia abbandonata da Mussolini. La ferrovia viaggiava sotto il parco di Centocelle e ne proponemmo, l'utilizzo all'interno della Urban Green Line, l'anello ecologico e infrastrutturale per Roma Sud. L'architetto Ledian Bregasi vi disegnò una bella stazione sotterranea che era anche [museo del tram a Roma](#). Poco dopo si scoprì che questa ferrovia era stata usata sì, ma dalla Mafia, come tunnel della droga che vi aveva impiantato una coltivazione artificiale di erba³.

In realtà l'idea dello scavo del terreno e la stessa idea di infrastruttura ecologica era basata su una precedente scoperta, quella delle Vie cave, con cui chiudiamo questo viaggio nel tema del "significato" delle infrastrutture.

Vie Cave

Il territorio laziale è di origine vulcanica. Dai crateri che oggi sono i laghi di Bolsena o Bracciano a nord e di Castelgandolfo e Nemi a Sud, fuoriesce la lava che si solidifica a valle in monticelli e colline. Il vento sagoma i sedimenti e la pioggia li scava creando gole e forre.

Nasce in questo ambiente la città dei colli, terra di pastori già dal Neolitico. I primi insediamenti sono stati trovati nel colle più alto, il Campidoglio che è anche punto di osservazione astronomica (necessaria per calcolare il tempo e le stagioni) e religiosa. Ma su questa popolazione pastorale si impianta un seme fecondo. È un matrimonio

felice della storia. Forse vengono dal medio oriente, sono fenici, o forse dalle isole vicino a Troia. Questa popolazione approda via mare e, risalendo lungo quelle forre, penetra all'interno e incontra i pastori. Dal loro matrimonio nasce quella che noi chiamiamo la civiltà etrusca.

La civiltà etrusca ha delle affascinanti particolarità dal punto di vista costruttivo. È infatti una civiltà della "sezione", dello scavo, del matrimonio tra la terra, la roccia e l'artefatto, tra la vegetazione e la costruzione. Basta vedere le necropoli e i tanti siti immersi nei boschi del centro Italia a Norcia, a Monte Casoli, a Vulci, a Blera.

In particolare nel territorio alto laziale nei pressi di Sovana e Pitigliano, gli etruschi ci lasciano un reticolo di percorsi costruiti a una scala, diremmo noi oggi, paesaggistica. Sono le Vie Cave. Andiamo a vedere i resti antichi di paesi lontani e non conosciamo le Vie cave, che sono tra gli spazi più affascinanti che esistono.

Si tratta di dei percorsi scavati nel tufo per molte centinaia di metri di lunghezza, in alcuni casi quasi un chilometro, e per molti metri in altezza anche una quindicina. In molti casi questi canyon artificiali in cui la vegetazione cresce in alto ed erode la roccia, sono disseminate di altre tracce in particolare coppelle, piccole nicchie. E in alcuni casi questi affascinanti percorsi sono uno accanto all'altro a formare un reticolo, in prossimità delle necropoli. Ma a che "servivano "queste vie cave?"

Ed ecco alla domanda così posta non si può che avere altrettanto banali risposte...Erano strade!, oppure notando le scanalature che le incidono, sono .. solchi di carro !. Per capire invece quale è il senso delle Vie cave bisogna ragionare in maniera sistemica, in una scienza delle connessioni di cui gli etruschi sono portatori. "Propongo

- scrisse Gregory Bateson in *Verso Un'ecologia della mente* - che nella ricerca di una testa di ponte tra i principi fondamentali si risalga ai primordi del pensiero scientifico e filosofico; certamente a un periodo anteriore alla scissione di scienza, filosofia e religione in attività distinte, separatamente coltivate da specialisti di discipline separate.”

Gli etruschi danno vita ad un sentire “organico” perché per loro la natura è viva, parla e lancia continuamente segnali all'uomo. La terra è sacra e ogni atto dell'uomo si deve inserire “organicamente” in questo sentire. Le Vie cave servono a celebrare il mito della terra viva attraverso la creazione di percorsi “processionali” che accompagnano i defunti alle necropoli e che celebrano il rito della terra ma anche dell'acqua - la linfa, il sangue della vita - in una serie di riti. (Giovanni Feo, *Le vie cave*)

Ed ecco il nesso che ci mancava. L'idea etrusca “sezionale” ed organica, si trova esaltata nelle Vie cave. L'atto dello scavare è collegato ad una infinità di altri e si spiega solo all'interno di una logica ecologica complessiva.

Nelle Vie cave non vi è una operazione di ottimizzazione di una singola caratteristica (come la logica analitica ci ha abituato a pensare), ma una rete di relazioni ed interrelazioni in cui il significato collettivo è il catalizzatore. Una infrastruttura che non si ponga l'orizzonte di significato di cui abbiamo parlato, che non si ponga l'obiettivo di essere magicamente bella per galvanizzare le persone rimane sorda, mentre le Vie Cave parlano ancora oggi.

A. Saggio

Legenda

Sul ponte di Saragozza di Zaha Hadid

Ne ho inserite due, credo che sia interessante anche la planimetria

<http://www.zaha-hadid.com/design/zaragoza-bridge-pavilion/>

Folder Vie cave

Vie Cave etrusche nel territorio di Sovana

immagini tutte mie, scegliete quella che preferite

Folder Low Line

James Ramsey e Dan Barasch, Lowline Park, proposta di riuso del Delancey Underground, New York

Foreign Office Architects, International Port terminal, Yokohama 1995-2002

Makoto sei Watanabe, Stazione **Shinkansen, Minamata 2004**

http://www.makoto-architect.com/three_st/shin01_2e.html

Folder Bregasi Museo Del tram

Museo del Tram nella Ferrovia Abbandonata, progetto di Ledian Bregasi nel progetto della Urban Green Line una infrastruttura ecologica per roma

¹ <http://magazine.larchitetto.it/aprile-2014/gli-argomenti/attualita/nuova-generazione-di-infrastrutture.html>

² <http://onoffmagazine.com/2014/07/26/2350/>

³ http://roma.repubblica.it/cronaca/2012/08/30/news/tram_ortaggi_e_un_museo_nel_tunnel_della_droga-41689815/

<http://www.arc1.uniroma1.it/saggio/ugl/ImmaginiDaInserire/RepubblicaSaggioRomaldoUgl.jpg>