

L'ARCHITETTO

Archiworld Magazine - Mensile del Consiglio Nazionale Architetti PPC

NOVEMBRE 2014 NUMERO 21

2019 MATERA APRE AL FUTURO



L'ARCHITETTO



▶ ANCORA PIÙ GIOVANI

Architetti europei che rivisitano i connotati tradizionali della professione. Parliamo di under 30

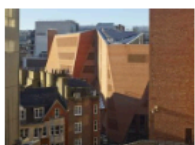
di Gianpiero Venturini



▶ AMICO TRAM

I vantaggi per la qualità della mobilità urbana. SlowScape permette di valorizzare lo scenario della città

di Antonino Saggio



▶ ARMONIE E DISSONANZE

Gli irlandesi Sheila O'Donnell e John Tuomey rispettano il contesto, ma rafforzano la personalità del progetto

di Gianluigi D'Angelo



▶ CINEMA, PERIFERIA E ASTRAZIONE METAFISICA

Il deserto rosso, L'imbalsamatore e Et in terra pax. Tre film che utilizzano elementi architettonici e urbani come chiave del racconto, a tratti surreale

di Massimo Sestini

SOMMARIO



AMICO TRAM

Per la qualità della mobilità urbana questo mezzo di trasporto presenta molti vantaggi. Lo dimostrano numerose esperienze. Il concetto di SlowScape permette di valorizzare lo scenario della città

di Antonino Saggio



Nella pagina precedente: un tram sbuca da mura storiche a Roma

Come si va da A a B? La risposta su un piano euclideo è semplice. La maniera più corta per andare dal primo al secondo punto avviene con un vettore lineare. La risposta pare così certa che non vale la pena neanche di pensarci oltre, giusto? Mica tanto, se si riflette in maniera più articolata.

Tutti gli automobilisti sanno, per esempio, che non sempre la strada più lineare è la più rapida. Questione di semafori, di limite di velocità e più in generale di traffico possono consigliare un percorso più tortuoso che alla fine può essere più veloce. Se poi ci interessiamo allo spostamento più rapido possibile invece che di un'automobile di un'informazione, scopriamo che queste non viaggiano mai linearmente, ma attraverso una rete molto complessa. Se mando un sms al collega che sta nella scrivania di fronte il messaggio non gli va direttamente, ma rimbalza da un'antenna a un'altra per finire su un satellite in orbita sulla terra per poi atterrare sul suo telefonino con un giro enorme, ma che è il migliore possibile. Come si sa, in informatica i percorsi più brevi sono infatti "negoziati" tra i nodi della rete e una email arriva facendo un giro tra server e linee meno intasate ogni volta con una strada diversa.

Quindi anche con il semplice criterio "rapidità" la

linea retta non è necessariamente la più rapida. Ma la questione varia ancora di più se ai primi due criteri (geometria e velocità) aggiungiamo quello della qualità, la qualità dello spostamento. Di questo ci occupiamo in questo intervento – il quarto della serie – all'interno del grande tema delle infrastrutture.

In Francia tra gli obiettivi delle nuove infrastrutture vi è quello di sostituire spesso i bus con il tram, definito "più piacevole, più affidabile, più confortevole e più silenzioso" (**leggi**), caratteristiche non da poco per definire una mobilità di qualità. Ed è interessante che il paragone avvenga con il bus e non con la metropolitana. Questa, infatti, è il prototipo industriale di un mezzo di trasporto che tenta di ottimizzare il raggiungimento di A e B puntando su un vettore astratto. Oggi tutte le città fanno un attento esame di costi-benefici tra la creazione di nuove linee metropolitane e altre ipotesi di mobilità.

D'altronde camminando a Roma lo sappiamo che magari, invece di andare nella rettilinea Corso Vittorio, via del Governo vecchio alla fine ha una maggiore qualità complessiva, i ciclisti usano sempre mappe mentali di percorsi alternativi (anni fa producemmo una tesi di laurea su questo argomento - **leggi**) e basta aprire una carta del glorioso Touring Club per scovare le fantastiche e meravigliose "strade marcate di verde": quelle cioè che ci fanno scoprire universi paesaggistici e naturali. Più *slow*, certo, ma di enorme qualità, ma su questo

AMICO TRAM





Su ferro su un ponte a Budapest

torneremo.

Oltre ai percorsi pedonali, magari sopraelevati come la High Line di New York o la Promenade Plantée di Parigi che abbiamo già visto, o a pedonalizzazioni mirate – per esempio a Roma sono studiati percorsi interamente pedonali per collegare alcune emergenze del centro, come quello tra Fontana di Trevi e il Pantheon – o a percorsi ciclabili o a quelli per mezzi ibridi o elettrici (*segway*, biciclette o motorini elettrici), vale la pena sempre sottolineare la centralità che riveste il tram come uno dei

sistemi di migliore costo-beneficio, anche per il peso che assume il criterio della qualità della mobilità.

Un amico mi dice: “Quando vado in visita in una città prendo sempre prima il tram: guardo la città in movimento e cerco di capirla, vado dal centro alla periferia e ne intuisco le strutture, capto sensazioni.

L’ho fatto a Rotterdam dalla stazione al porto lungo il nuovo parco canale, a Friburgo dal centro antico con l’università alle nuove periferie, a Zurigo dove il tram incrocia rotonde-stazioni dove si condensa la vita

incrocia rotonde-stazioni dove si condensa la vita pubblica, naturalmente nei saliscendi di Lisbona che a ogni angolo apre una scena, a Budapest con il grande Danubio ma anche a Bucarest, dal centro sino alle ampie periferie socialiste. Anzi, a Bucarest mi è capitato un episodio curioso: ho scoperto che i cani sono passeggeri dei tram! Entrano attenti e precisi, si mettono in fila, guardano fuori ed escono alla fermata prevista, il tutto da soli, senza alcun padrone". Incredibile, gli dico, ma mi mostra le foto.

Sempre in Francia molteplici iniziative si legano all'idea della qualità della mobilità per la quale il tram è un utensile di sensibilizzazione pubblica e permette di attivare reti per l'arte contemporanea proponendo vere e proprie gite (**leggi**).

Anche in diverse città italiane sono previsti sui tram cene e matrimoni (**leggi qui** e anche **qui**) e l'idea della qualità della mobilità si può spingere molto oltre, accoppiando il viaggio all'evento. Per esempio ricordo sempre l'iniziativa del Treno dei Poeti promossa in Sicilia da Antonio Presti che organizzò un festival letterario sul trenino a nafta che gira attorno all'Etna (**leggi**): copiando l'idea anni fa proposi un simposio per lanciare l'Urban green line sulla ferrovia urbana Roma Ostia, partendo dalla bella stazione Porta San Paolo disegnata dal giovane, in quel momento Liberty, Marcello Piacentini (**leggi**).



In Portogallo, qui siamo a Porto, il tram è un elemento tipico delle città

A Barcellona spesso i tram sono inseriti in spazi di rinaturalizzazione



In alcuni tratti delle poche linee sopravvissute a Roma il viaggiatore del tram può fare dei salti spazio temporali incredibili, per esempio quando attraversa la collina del Celio tra San Gregorio e il Colosseo. Il tram percorre un parco puntellato di ruderi, di oggetti, di ville e passa da uno scenario all'altro. In basso il grande Circo Massimo, sopra la dimora imperiale del Palatino, a destra il complesso di San Gregorio e alla fine l'arco di Costantino e il Colosseo.

Esattamente lo stesso percorso, una fortunata coincidenza nella mia argomentazione, si può fare in metropolitana. Ora seguire questo percorso in

metropolitana o in tram equivale alla differenza che esiste tra un *cheeseburger* in un *fast food* e una ribollita in uno *slow food*. E qui non bisognerebbe dilungarsi oltre, perché tutti sanno in Italia della forza economica che per noi ha questa differenza.

Ecco perché la qualità della mobilità è un criterio fondamentale da tenere in conto.

In altre parole, riassumendo le argomentazioni degli articoli precedenti, siccome non c'è sviluppo senza infrastrutture, dobbiamo creare infrastrutture per riqualificare la città esistente, anche per limitare il consumo di suolo esterno. Queste infrastrutture devono

essere *multitasking*, cioè fare più cose contemporaneamente, devono essere *green* e devono fornire come abbiamo visto una mobilità di qualità.

È in questa logica che bisognerebbe rilanciare a Roma il progetto redatto da Italo Insolera ([leggi](#)), che è stato uno dei più rilevanti urbanisti italiani, come dovrebbe essere ben noto. Nel capitolo a sua firma, insieme a Domitilla Morandi, nel volume scritto nel 2008 con Walter Tocci *Avanti c'è posto* ([leggi](#)) si descrive dettagliatamente il progetto di rendere "L'archeologia protagonista" e si fa appunto la proposta della **creazione dell'ArcheoTram**. Il progetto è dettagliato sia nei tracciati che nella filosofia e nelle tecniche. Propone specificamente delle linee che valorizzino l'archeologia a Roma, intercettando tra l'altro i parcheggi dei pullman turistici.

Insomma l'idea che una infrastruttura abbia al centro anche la qualità della mobilità e dei contesti che attraversa e che questo sia volano di molte altre scelte è centrale e indispensabile. Per condensare il concetto si potrebbe allora usare il termine di *SlowScape*, riferendosi non solo alla valorizzazione ambientale e dei monumenti, ma esattamente alle infrastrutture. Un po' più *slow* consente di inalare lo *scape*, lo scenario sia urbano che archeologico o naturale (e spesso tutte e tre insieme). In un paese ricco di risorse storiche, artistiche e ambientali su queste idee si costruiscono politiche, piani e progetti

sostenibili per domani.