

Autostrade e templi.

La questione dell'archeologia, o meglio della gestione e fruizione delle aree archeologiche, non è purtroppo esente dai pregiudizi che caratterizzano la più generale questione dei beni culturali. Talvolta, infatti, la peraltro giusta istanza conservativa induce a sorvolare il problema della ibridazione che caratterizza qualunque manufatto storicizzato. Questo genera una tendenza metodologica, spesso inconsapevole, ad isolare artefatti, monumenti, siti paesaggi, "separandoli" dalla difficile, e compromessa, complessità contestuale. Isolamenti, ambientamenti, ricostruzioni, seppur apparentemente riconducono i beni culturali entro ambiti ad essi più adeguati, in realtà rinunciano al confronto ed alla commistione con il contemporaneo.

Peraltro l'isolamento che la teca museale o l'edificio del museo può mettere in opera sugli oggetti, con maggiori difficoltà può essere compiutamente perseguito quando, per scala e conformazione, l'ambito da preservare sconfinava nel territorio. Le aree archeologiche, per quanto si cerchi di circoscriverle, sono in questo senso sintomatiche. Esse oltre che documenti del passato sono spettacolari teatri della contemporaneità, cioè del confronto continuo tra segni che appartengono a tempi diversi. Il rapporto complesso, e mutevole, tra gli effetti fisici di processi antichi, e quelli recenti è in realtà il difficile, ma realistico, scenario sul quale intervenire. In questo senso infrastrutture, trasformazioni agricole, presenza di mezzi meccanici e qualunque altro sistema sono parte del territorio su cui operare.

Il territorio di Agrigento è, in relazione a queste riflessioni, un caso particolarmente significativo.

Probabilmente più dei templi, il paesaggio del territorio di Agrigento è fortemente caratterizzato dalla presenza di un sistema di strade e svincoli, molti dei quali su viadotti, la cui estensione è confrontabile con le parti di città che connette. Si tratta di un sistema infrastrutturale imponente, di grosso impatto visivo e decisamente sproporzionato alle attività che nell'area si svolgono.

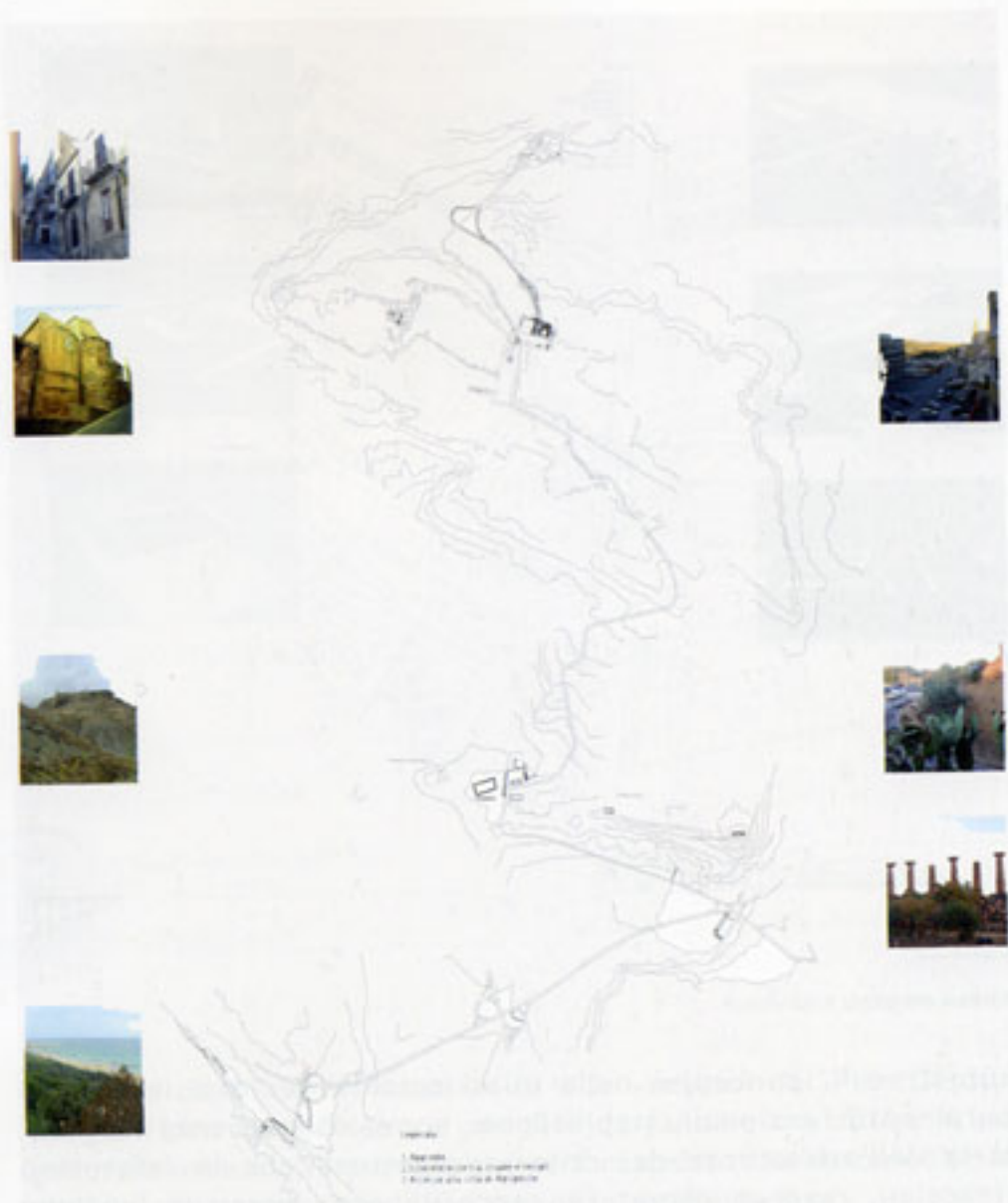
Esso mette in scena il problematico rapporto tra una rete infrastrutturale sovradimensionata e un territorio dalla articolata



Viadotto per Agrigento.

morfologia e ricco di testimonianze storiche e archeologiche. L'andamento orografico e le vaste aree di scavo hanno infatti determinato che questa rete sia non solo estesa ma anche molto elaborata in termini di opere di ingegneria: notoriamente alcuni viadotti sono stati progettati da Morandi.

Tale rete ha in parte assecondato, ma anche di fatto ha generato, la frammentazione della città per isole connesse da autostrade: centro storico, Villaseta, Porto Empedocle, Agrigento bassa, Villaggio Mosè sono tutte parti di città separate, ma connesse dalle strade. Si tratta di una città che mette in scena un model-

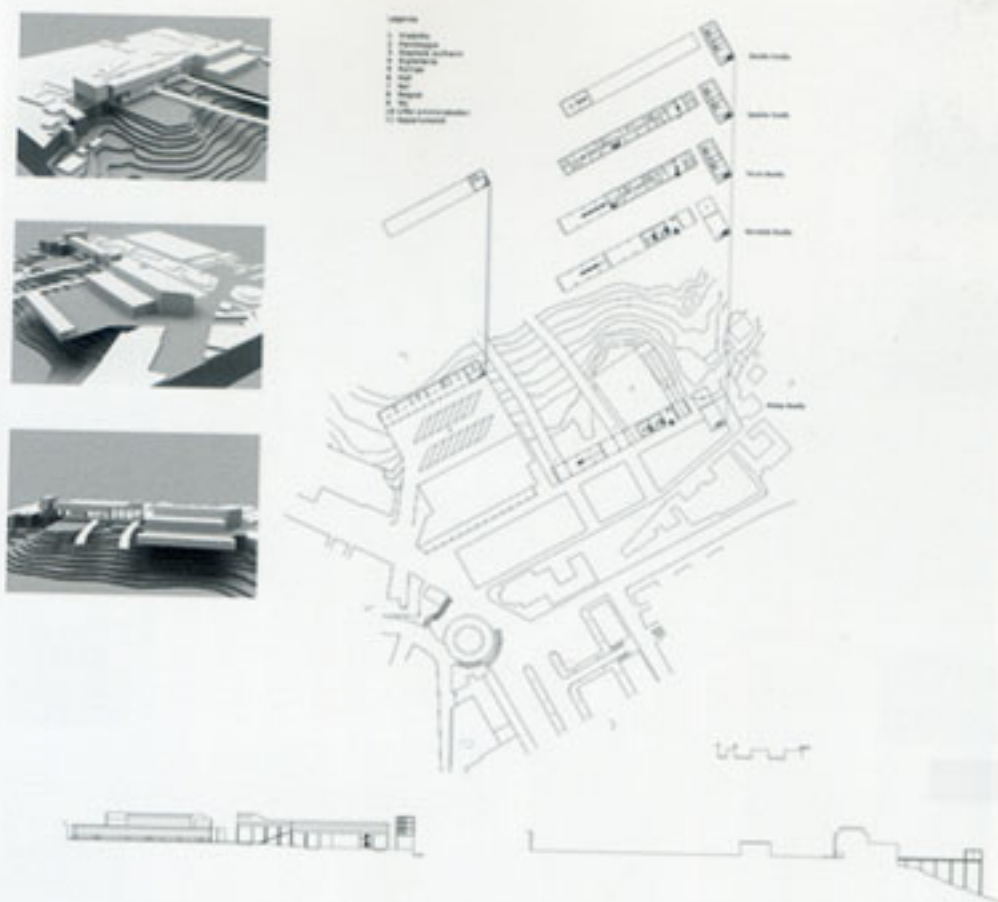


Planimetria generale.

lo spesso presente nel nuovo mondo anche se la scala è enormemente ridotta rispetto a quelle situazioni. Il caso di Los Angeles, *mutatis mutandis*, torna alla mente quando si percorrono i viadotti o ci si sposta, necessariamente in automobile, da un quartiere all'altro di questa città frammentata.

Riteniamo che il caso di Agrigento metta in evidenza in maniera emblematica una questione – quella del rapporto tra infrastruttura, territorio e città – che sempre di più assume un ruolo centrale nel dibattito contemporaneo sul paesaggio.

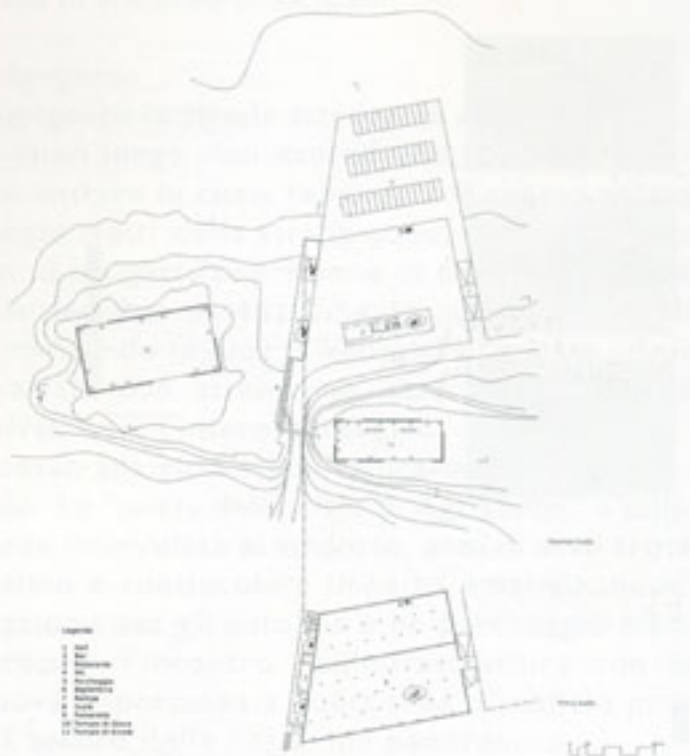
Le infrastrutture stradali, e in particolar modo le reti e i nodi



Accesso alla città.

autostradali, concepite nella quasi totalità dei casi in termini puramente funzionali, stabiliscono, come conseguenza involontaria dell'astrattezza dei criteri progettuali che le informano (tracciati, raggi di curvatura, raccordi, ecc., fissati in funzione della velocità di esercizio), un particolare rapporto con il paesaggio che attraversano: da una parte lo ridefiniscono, divenendone in qualche modo elementi di descrizione e misura; dall'altra ne offrono, a chi le percorre, una nuova visione.

È noto, non solo agli addetti ai lavori, ma ormai al vasto pubblico, come tale problematica sia affrontata in quella che si chiama *Valutazione di impatto ambientale*, un metodo quantitativo che tenta di "pesare" oggettivamente l'impatto, ma che stenta ad individuare temi progettuali latenti, condizioni qualitative e che risulta in fin dei conti inadeguato. La profonda riflessione di Le Corbusier, volta a superare l'inutile distinzione tra ingegneria civile ed architettura ed i suoi tentativi di cogliere l'architettonicità della infrastruttura stradale, appare oggi ancora un materia-



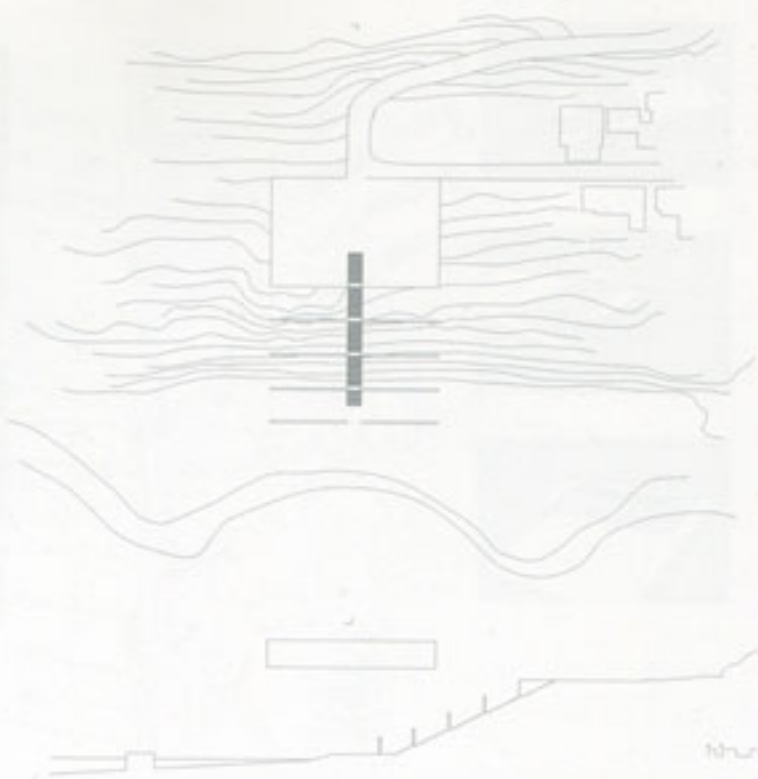
Interferenze tra strade e templi.

le valido da cui sperimentare: le due versioni del Plan Obus, i progetti per Montevideo e per Rio de Janeiro ma anche la sua generale ossessione per coniugare il rapporto tra automobile ed edificio sono materiali da cui ripartire e riflettere.

Il progetto che presentiamo riguarda proprio questo tema. Si tratta di un progetto fortemente condizionato dalla presenza della rete infrastrutturale ed è un tentativo di ripescarne le valenze ed il significato.

Il progetto qui presentato costituisce una parte del lavoro svolto per una mostra che si è svolta a Cipro in occasione del Congresso *Medi3ology* in un progetto più generale dal titolo *6 Project for the Mediterranean Island of Sicily*.

Il progetto è stato elaborato dagli studenti Giuseppe Alessi, Giorgio Burruano, Giovanni Campanella, Valentina Cerchia, Anna Russo, Marianna Sciortino, Massimo Scirè, Anna Zito, coordinati dal prof. Michele Sbacchi con la collaborazione degli architetti Filippo Amara, Regina Bandiera, Davide Branciamore,



Approdo.

Claudia Caracausi, Francesco Maggio.

Esso riguarda la parte terminale della strada Palermo-Agrigento, che nell'area di Agrigento assume un ruolo del tutto dominante, divenendo l'elemento ordinatore dell'intero territorio. Il ragionamento si fonda sull'ipotesi che le strade e gli svincoli che attraversano il territorio di Agrigento possano assumere il ruolo di elementi generatori delle forme architettoniche: viadotti, ponti, collegamenti sono conseguentemente trattati come *luoghi* e non come semplici pezzi di ingegneria depositati nel paesaggio. Le diverse parti che costituiscono questo lavoro, nell'affrontare situazioni anche molto diverse tra loro, mostrano come sia possibile ripensare al progetto di architettura a partire dal ristabilimento del rapporto strada-edificio, negato/rimosso nella costruzione della città contemporanea. Rapporto che, nel ridefinirsi, deve necessariamente fare i conti con la grande dimensione che, in maniera sempre più evidente, come conseguenza dei fenomeni di diffusione/dispersione urbana, connota le infrastrutture. Ancora, attraverso la ricostituzione del rapporto strada-edificio passa, forse, la possibilità di riconsiderare, con strumenti nuovi e più adeguati, la questione della forma urbana.

Il progetto si configura in tre aree principali:

Accesso alla città di Agrigento

Nell'avvicinarsi ad Agrigento la strada attraversa una vasta vallata verde per mezzo di un lungo viadotto ed alto; quindi si dirama in svincoli per poi entrare in città, separando il centro antico da quello nuovo. Lunghi tratti della strada sono, come abbiamo detto, su alti viadotti: il progetto si propone di rovesciare l'idea che tali viadotti costituiscano essenzialmente un problema di impatto ambientale, mettendo in luce la bellezza di questa infrastruttura che, se trattata con attenzione, può effettivamente strutturare significativamente l'intero paesaggio.

In questo senso l'accesso alla città viene radicalmente modificato dal nostro progetto. La "porta della città di Agrigento" è pensata come strettamente interrelata al viadotto, anzi di esso tenta di utilizzare il fortissimo e spettacolare impatto estetico: nuovi edifici, una nuova stazione per gli autobus e un parcheggio metteranno in scena proprio l'incontro dell'infrastruttura con la città, attribuendo nuova importanza a quest'area. L'edificio prospiciente la valle farà tesoro della posizione panoramica.

Interferenze tra strade e templi

Una volta entrata in città la strada attraversa la Valle dei Templi, tagliando la collina in prossimità del Tempio di Giove. Al di là della difficile praticabilità, innanzitutto economica, di un intervento che modifichi questo stato di cose mediante lo spostamento della strada, riteniamo che questa vicinanza costituisca in realtà una opportunità da sfruttare. Pertanto le necessarie attrezzature turistiche sono posizionate in modo da urbanizzare e razionalizzare questa inusuale unione di templi e autostrade. Gli edifici sono generati e concepiti come parti della strada, quasi una sua articolazione che ne costruisce un margine nuovo e meglio definito. Anche in questo caso si ripropone la strada come generatrice di forme. I servizi comprendono: un bar, un ristorante e un grande parcheggio. Un ponte pedonale scavalca la strada riconnettendo il percorso tra il Tempio di Giove e il Tempio di Ercole e, più in generale, la passeggiata lungo la Valle dei Templi. Strada e templi, in un inusitato incontro tra elementi di epoche diverse, entrano in gioco tra di loro in una realistica accettazione della contemporaneità.

Approdo

La strada Palermo-Agrigento comincia e/o termina sulla costa meridionale della Sicilia, purtroppo tristemente nota come tea-

tro di numerosi e, spesso tragici, sbarchi di clandestini. Il progetto prevede che una "porta di benvenuto" sia collocata dove la strada interseca la costa come simbolo di ospitalità per gli immigrati: è qui che comincia la loro nuova vita. Ma al di là di questa funzione civile, si vuole segnare dal punto di vista architettonico la fine di un manufatto ed il suo intersecarsi con la linea di costa. La strada viene così riconosciuta come luogo. Tre muri sono attraversati assialmente da una scalinata, e una piattaforma sul mare diventa il primo pezzo di Sicilia effettivamente raggiungibile. Pensiamo che un monumento in questo luogo assuma un alto valore metaforico e materiale e che sia, anche questo, generato per forma e posizione, dalla infrastruttura stradale. Esso costituisce la parte terminale di una grande infrastruttura stradale, che segna e disegna il paesaggio, che in esso svolge un ruolo centrale, e che deve essere pertanto riconosciuta nella sua condizione "architettonica", ancor prima che ingegneristica.