

di Michele  
Sbacchi

# Mediterranean Island of Sicily

*Il progetto qui presentato costituisce una parte del lavoro svolto per una mostra che si svolgerà a Cipro in occasione del Congresso Mdei3ology in un progetto più generale dal titolo 6 projects for the Mediterranean Island of Sicily.*

*Il progetto è stato elaborato dagli studenti G. Alessi, G. Burruano, G. Campanella, V. Cerchia, A. Russo, M. Sciortino, M. Scirè, A. Zito, coordinati dal prof. Michele Sbacchi con la collaborazione degli architetti Filippo Amara, Regina Bandiera, Davide Branciamore, Claudia Caracausi, Francesco Maggio.*

## Autostrade e Templi

Quasi più dei templi, il paesaggio 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: questa condizione è generalmente consi-

derata in termini di "impatto ambientale", evidenziando, spesso in maniera generica, il problematico rapporto tra una rete infrastrutturale per certi aspetti sovradimensionata e un territorio dalla articolata morfologia e ricco di testimonianze storiche.

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 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, etc., 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.

Il progetto che presentiamo riguarda la parte terminale della strada Palermo-Agrigento, che qui assume un ruolo centrale, divenendo l'elemento dominante 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.

## Accesso alla città di Agrigento

Nell'avvicinarsi ad Agrigento la strada attraversa una vasta vallata verde per mezzo di un lungo viadotto; quindi entra 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

Tavola generale  
degli interventi  
pubblicati



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, strettamente interrelato al viadotto: 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.

### 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



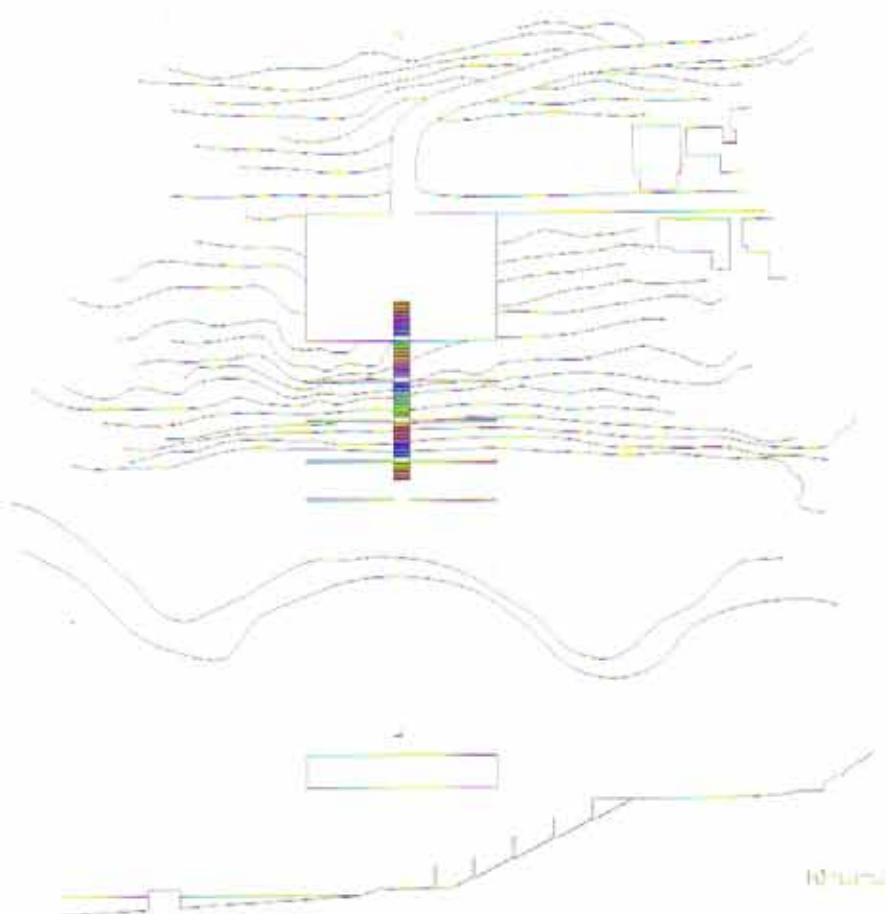
Tavola raffigurante gli accessi alla città

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. I servizi comprendono: un bar, un ristorante e un grande parcheggio. Un ponte pedonale scavalca la strada riconnettendo il per-



Tavola raffigurante le interferenze tra strade e templi





*Tavola raffigurante  
l'approdo*

corso tra il Tempio di Giove e il Tempio di Ercole e, più in generale, la passeggiata lungo la Valle dei Templi.

#### **Approdo**

La strada Palermo-Agrigento comincia e/o termina sulla splendida costa meridionale della Sicilia, purtroppo tristemente nota come teatro di numerosi e spesso tragici sbarchi di clandestini.

Una "porta di benvenuto" è collocata dove la strada interseca la costa, come simbolo di ospitalità per gli immigrati: è qui che comincia la loro nuova vita.

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. 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.

#### Michele Stacchi

è Professore associato di Laboratorio I di "Progettazione architettonica" presso la facoltà di Architettura di Palermo