

# Arte urbana contro il degrado. La nuova vita dei sottopassi (e qualche alternativa)

Mario Panizza

SPREAD



1



*Esempi virtuosi per combinare le esigenze funzionali, estetiche e psicologiche. L'analisi di Mario Panizza, professore ordinario di Composizione Architettonica e Urbana all'Università degli Studi Roma Tre, già rettore dell'ateneo dal 2013 al 2017*

Quando entriamo in un sottopasso, il disagio, almeno psicologico, sorge istantaneamente. La sensazione è quella di infilarsi in un luogo ignoto, che potrebbe riservare sorprese spiacevoli: buio, cattivi odori, qualche bottiglia rotta, alcune siringhe, forse un malintenzionato nascosto dietro un angolo, ecc. Quindi, se è possibile, evitiamo di utilizzarlo.

Eppure, quando fu realizzato a Roma il sottovia di Largo Chigi, era convinzione comune che avrebbe risolto tutti i problemi di traffico e di incolumità. Negli anni invece, proprio nei centri storici, dove i sottopassi dovevano servire a rendere più scorrevole il passaggio delle auto e più sicuro quello dei pedoni, essi hanno perso gran parte del loro interesse funzionale. Molti

sono ormai inutilizzati e, proprio per evitare che si trasformino in luoghi sudici e inaccessibili, sono stati definitivamente chiusi.

Quali interventi prevedere per eliminare quella discontinuità che rappresenta il reale disagio tra i punti che vengono collegati dal sottopasso? Ordinando una classificazione molto semplificata, possiamo distinguere i sottopassi in due categorie principali: quelli che collegano due punti abbastanza vicini, distanti circa quanto la larghezza di una strada; quelli che servono a smistare più punti, anche lontani, e che pertanto delineano una vera e propria piazza sotterranea.

In sintesi, in entrambi i casi, è necessario prevedere interventi capaci di risolvere una condizione urbana, liberandola dal senso di luogo di risulta, privo di controllo sociale. Non è semplice, soprattutto perché la "creazione di un'atmosfera" non si lega automaticamente alla dotazione di ben individuati strumenti.

Questi devono essere in grado, nel loro insieme, di arricchire l'ambiente fino a farlo partecipare alla vita ordinaria della città. In ogni caso, risulta prioritario assicurare luce e sorveglianza, accompagnate da una costante manutenzione che preveda pulizia e ripristino tempestivo di ogni atto di vandalismo. Sappiamo bene che il degrado, se non repentinamente rimosso, provoca accelerazioni immediate. L'inserimento di rivestimenti artistici o l'esposizione di reperti archeologici del sottosuolo hanno favorito, e non solo nelle stazioni delle metropolitane, comportamenti virtuosi e di controllo verso gli altri.

Per contrastare ogni forma di vandalismo è necessario pertanto accertarsi bene sulla resistenza dei materiali e la loro capacità a essere puliti anche attraverso l'uso di sostanze chimicamente aggressive. Inoltre, il tracciato non deve prevedere ostacoli visivi che potrebbero trasformarsi in occasionali nascondigli. Quando il percorso è più articolato e la distanza dilata i tempi di permanenza nel sottosuolo, l'impegno progettuale travalica l'espedito tecnico e diventa necessario estendere a più funzioni l'uso del luogo. Vanno predisposte attività, soprattutto commerciali come nel sottopasso di uscita dalla Stazione ferroviaria di Firenze, che occupino parte della giornata, moltiplicando le occasioni di sosta interessata. In alcuni casi questo può essere realizzato facilmente, prevedendo box inseriti nel percorso, oppure veri e propri negozi, ma anche banchi esterni che, opportunamente dimensionati, non intralcino il passaggio.

Una alternativa al sottopasso potrebbe essere il sovrappasso, sicuramente più controllabile perché aperto verso l'esterno. Questa soluzione, possibile lungo i percorsi fuori dai centri urbani, è quasi impossibile nei centri storici, in quanto prevederebbe un impatto ambientale dirompente, oltre che un impegno costruttivo maggiore di quello di un sottopasso.

Alcune città, soprattutto in Oriente, hanno provveduto a risolvere importanti incroci, realizzando perimetri pedonali sovrelevati. A Tokyo e a Shanghai l'esito è molto piacevole, perché permette di vedere dall'alto alcuni punti della città e gustare traguardi altrimenti

inesplorabili. Tra gli esempi più noti è la piazza Dizengoff a Tel Aviv, un luogo ormai storico vissuto per anni percorrendo un anello pedonale sopraelevato che permetteva di vedere, da una posizione privilegiata, l'architettura Bauhaus della città. Recentemente questo anello è stato rimosso per valorizzare il disegno della piazza al piano di città. Ciò ha riportato l'incrocio a una condizione di promiscuità tra pedone e auto, ha però eliminato quel senso, decisamente sgradevole, che hanno le piazze quando diventano un "sotto" occupato solo dalle automobili. È un esempio che lascia ampio spazio di riflessione per combinare le esigenze funzionali, estetiche e psicologiche, tutte da prendere contemporaneamente in considerazione per risolvere i problemi degli incroci urbani.