

# **IL CANTIERE TRA EFFIMERO E PERMANENTE**

**Walter Tocci**

Consulente del Sindaco di Roma per il Centro  
Archeologico

"Il cantiere vive con la città" è un titolo suggestivo per il nostro incontro. Si tratta, in sostanza, di restituire al cantiere non solo la qualità, ma l'immaginario e direi anche il prestigio di un'opera pubblica. In tal senso sono oggi orientate molte buone pratiche, ma nella gran parte dei casi c'è ancora molta resistenza delle vecchie abitudini. C'è ancora molto da fare per diffondere il nuovo approccio; perciò questo convegno è un prezioso contributo.

Credo sia molto importante riflettere sulla relazione intima tra il momento dell'effimero, cioè del cantiere, e il momento del permanente ovvero della realizzazione dell'opera.

Si tratta di una relazione generativa: è come se l'effimero a un certo punto dovesse sacrificarsi, dovesse venir meno, per lasciare la scena allo svelamento dell'opera nel magico momento dell'inaugurazione. Di solito è un momento di grande intensità simbolica e narrativa.

Potrei raccontare la vicenda di Roma negli ultimi 10-15 anni partendo dal tema del cantiere. Abbiamo avuto per una decina d'anni un mormorio depressivo: "Non si vedono cantieri, non ci sono le opere, in altre città europee succede di tutto". Poi sono apparsi i cantieri, ed è cambiato il refrain, è diventato un mormorio lamentoso: "Non se ne può più di tutti questi cantieri, non sappiamo dove andare".

Quando si sono concluse alcune opere, ad esempio Piazza Pia o via Ottaviano, è cambiato radicalmente il tono del dibattito e siamo passati al mormorio del meraviglioso: la gente è corsa a vedere i nuovi paesaggi urbani di Piazza Pia, dei parchi fluviali sul Tevere, della ciclabile che scende a San Pietro da Monte Ciocchi. Si tratta di semplici opere di riqualificazione, che però hanno un effetto di amplificazione della qualità urbana. D'altronde, nella nostra città non sono necessari interventi estemporanei, basta togliere la solita incuria e il pervicace disordine per restituire la parola a Roma: poi ci pensa lei a farci sognare.

Tutto ciò conferma quanto sia importante il passaggio da effimero a permanente: l'evento colpisce così profondamente l'immaginario da

modificare lo spirito pubblico di una città nell'arco di 10-15 anni. E allora dovremmo fare di tutto per prolungare e approfondire quel momento magico in cui vengono giù i bandoni e nasce la nuova opera. Dovremmo in qualche modo dilatarlo, farlo accadere prima e prepararne anche un riscontro per il dopo.

Quando perdiamo di vista, invece, questa relazione generativa tra effimero e permanente, è come se questi due termini si impoverissero l'uno rispetto all'altro.

Così l'effimero diventa quel luogo brutto che vedevamo nei cantieri di una volta, con i bandoni di latta ondulata, sporchi, rumorosi, fangosi. Quando diventano luoghi banali non vediamo l'ora che finiscano, sono un impaccio per la città.

Anche l'opera, però, quando si separa così drasticamente da quanto è accaduto prima, sembra quasi voler dimenticare il travaglio che pure l'ha prodotta. E diventa un'opera perbenista, tutta pulita e carina. Come accadeva nel salotto borghese di una volta, tutto lindo e pinto, in cui arrivavano le pietanze dalla cucina, che però non si doveva vedere. Poi, il moderno design dell'abitare ci ha insegnato il valore dell'open space in cui convivono il cucinare, il lavorare e il perder tempo.

Al contrario, nella riscoperta della relazione generativa l'effimero e il permanente si esaltano a vicenda.

L'effimero dispiega la sua manifestazione sia nel presente sia nel futuro.

Nel primo caso il cantiere diventa esso stesso, anche a prescindere dal rapporto funzionale con l'opera, un allestimento capace, se ben progettato, di generare un'esperienza di meraviglioso urbano.

Di tale esperienza a Roma c'è una prestigiosa tradizione: pensiamo alla festa barocca, al fascino di quelle installazioni che per un determinato periodo coloravano di vita le piazze; pensiamo all'effetto di una delle prime grandi installazioni di Christo alle Mura Aureliane; pensiamo soprattutto a Renato Nicolini, l'inventore teorico-pratico dell'effimero

inteso come meraviglioso urbano, che proprio a partire dalla Capitale si diffuse in tutta Europa come nuova politica culturale urbana.

Ancora, nel Giubileo del 2000 inventammo per la prima volta a Roma il cantiere come dispositivo culturale. Ricordo l'esperienza dei Cantieri Poetici: sulle recinzioni colorate era riportata una poesia di un famoso poeta che parlava di Roma. Tante persone si fermavano a leggere, altri declamavano i versi, altri ancora li spiegavano ai viandanti; era diventato anche un po' un gioco cittadino: a chi piaceva quel verso e quindi quel cantiere, a chi ne piaceva un altro.

Il titolo della campagna era "Roma per Roma", cioè Roma che comincia a curare se stessa, cioè l'effimero che prepara un permanente migliore per il futuro.

Anche adesso, nel cantiere più importante, più difficile, più complesso - quello di Piazza Venezia - potete vedere una sorta di galleria a cielo aperto di arte contemporanea: i grandi silos di ripulitura del terreno scavato sono arricchiti con l'esposizione di opere di artisti diversi che si avvicendano ogni 6 mesi.

Quindi, la durata decennale di quel cantiere è una fortuna per la cultura artistica, lo è molto meno per l'organizzazione della vita urbana. Non sono un tecnico, non sono un ingegnere, ma mi sembrano tanti dieci anni per una stazione, anche se molto complessa, con un volume di scavo pari al volume del soprastante Vittoriano. È lo stesso tempo che ci vuole - secondo le previsioni - per portare la metropolitana da Piazza Venezia a Piazzale Clodio.

Quando l'impresa annunciò questa durata, mi sarebbe piaciuto vedere un advisor di alta competenza ingegneristica valutare il progetto per conto del Comune e suggerire eventuali soluzioni diverse. Purtroppo, questo non c'è stato, perché non abbiamo nell'amministrazione pubblica ciò che dovrebbe essere essenziale per una stazione appaltante, cioè un'intelligenza progettuale almeno pari a quella della impresa realizzatrice.

Qui si apre un altro tema molto importante relativo all'ingegneria del cantiere, la quale dovrebbe essere una disciplina di alto livello specialistico, supportata da adeguate sperimentazioni e ricerche, da innovazioni tecnologiche, da rendiconti di opere concluse e da comparazioni di casi differenti. Tutto il contrario del monopolio da parte dell'impresa che spesso presenta come indiscutibili le sue soluzioni unilaterali.

Nella relazione generativa, come dicevo, si esaltano i rapporti tra effimero e permanente, fino al punto che il primo può svelare il carattere dell'opera anche prima della sua compiuta realizzazione. In tal caso l'effimero salta il presente e anticipa il futuro lavorando sull'immaginario prima che nella materialità.

Questo è l'approccio delle esperienze che si vanno diffondendo sotto l'imprecisa etichetta di urbanistica tattica, cioè allestimenti che prefigurano la sistemazione finale dei luoghi facendo capire ai cittadini cosa si vuole realizzare e quindi rendendoli più consapevoli e più partecipi delle decisioni pubbliche. Consentono anche alle amministrazioni di verificare gli effetti delle opere e se necessario modificare i progetti.

Mi piacerebbe applicare questo approccio su via dei Fori Imperiali: se riuscisse in quel luogo, lo si potrebbe applicare ovunque. È un luogo molto delicato, basta disegnare una striscia per terra e si ottiene un forte impatto visivo.

A conclusione dei lavori della stazione della metro C, i responsabili dell'opera, per errore, hanno disegnato sei corsie sul nuovo pavimento stradale. Appena smantellato il cantiere è apparsa un'inutile e volgare autostrada in un'arteria che da dieci anni è vietata alle automobili. Ci passano solo gli autobus del trasporto pubblico e non è stata neppure disegnata la corsia riservata. Lo racconto come un caso estremo dell'incuria della sistemazione dell'area nel dopo cantiere.

Anche se non con questa gravità, si vedono spesso opere che dopo l'inaugurazione presentano difetti e incongruenze nella gestione quotidiana.

Purtroppo, la mentalità corrente di tanti uffici tecnici e di molte imprese è ancora molto lontana dalle belle cose che stiamo dicendo nel nostro convegno. È quindi necessaria un'azione di formazione e di sensibilizzazione culturale.

Comunque, a breve lo scempio delle sei corsie automobilistiche verrà rimosso e si applicherà la nuova disciplina di mobilità: l'autobus passerà su due corsie al centro della strada e tutto il resto dello spazio sarà destinato ai pedoni, ampliando gli attuali marciapiedi. Ovviamente questa soluzione richiede una sistemazione di qualità dello spazio pubblico, non a caso progettata sulla base di un concorso internazionale di architettura vinto dal gruppo Labics, Openfabric e Orizzontale: nuove pavimentazioni e arredi, allestimenti del verde e balconate affacciate sull'area archeologica. Entro l'anno inizierà il cantiere nel tratto compreso tra il Campidoglio e largo Corrado Ricci. Il tratto successivo verso il Colosseo verrà realizzato il prossimo anno, ma nel frattempo si potrebbe simulare con la soluzione tattica la nuova organizzazione della mobilità che esalta lo spazio pedonale.

In questo modo avremmo nella prima metà della strada il cantiere della nuova via dei Fori Imperiali, e nell'altra metà, i cittadini potrebbero vedere un'anticipazione della soluzione definitiva. Questi interventi tattici sono molto utili per comunicare e verificare in anticipo i progetti prossimi all'attuazione.

Come dicevo, nella relazione generativa anche il permanente si riconcilia con l'effimero e sente il bisogno di coinvolgere i cittadini nella trasformazione in atto. Su questo ci sono ormai tante esperienze positive di "cantieri intelligenti" che offrono non solo un'adeguata informazione, ma anche visite guidate, spiegazioni delle tecniche in uso e ricostruzioni digitali di come verrà l'opera.

Il passo ulteriore, a mio avviso necessario, consiste nel raccontare non solo l'opera, ma come essa si inserisce nel contesto urbano, come interagisce con la città esistente e come ne trasforma le funzioni e gli assetti futuri.

Oggi prevale, invece una comunicazione restrittiva al singolo cantiere. Ma le trasformazioni più impegnative possono essere spiegate solo se si amplia la visione al sistema urbano.

Questa tematica è evidente quando si racconta la realizzazione di una tranvia, che è notoriamente il cantiere più difficile da gestire, ma anche la sfida più importante nella trasformazione della città. Non si tratta solo di trovare la migliore soluzione ingegneristica, non si tratta solo di posare i binari, ma di ripensare tutto lo spazio pubblico circostante e l'assetto urbanistico.

Così è avvenuta la rinascita del tram in Europa, a cominciare dall'esperienza pilota di Strasburgo del 1994, la quale ha utilizzato la nuova tecnologia come un vettore di progettazione di intere parti della città, soprattutto dei tessuti storici.

La massima difficoltà del cantiere, quindi, è correlata alla massima trasformazione del sistema urbano, come non sarebbe possibile con altre infrastrutture.

Tra i diversi modi di trasporto il tram è quello più narrativo, perché è in confidenza con la vita urbana, la rappresenta nell'immaginario come si vede in tante città, per esempio Lisbona.

Tutto ciò suscita l'invenzione del quotidiano che coniuga passato e presente, promuove la molteplicità dei modi d'uso dello spazio e parla i linguaggi dell'urbanità.

Ho provato a personalizzare i modi di trasporto per tirarli fuori dalla loro freddezza ingegneristica, cercando di immaginarli come diversi tipi umani. Il tram è felice di abitare in città. È il mezzo di trasporto più urbano, non solo nel senso tecnico urbanistico, ma nel significato di urbanità come stile di vita. La metropolitana, invece, vive la città come un incubo notturno, perché non vede mai la luce e ignora la vita pulsante delle strade e delle piazze. La ferrovia non si vuole contaminare con la città, e gira intorno a passi molto lunghi, non vede l'ora di andarsene lontano, mostrando tutta la sua diffidenza verso l'urbano. Il mezzo automobilistico è un violentatore della città, poiché devasta lo

spazio pubblico riducendolo a garage e consuma la campagna disseminando gli insediamenti nello sprawl metropolitano.

Infine, nella relazione generativa con l'effimero si esalta il ruolo del permanente come anticipatore delle decisioni.

Per esempio, si può cogliere l'occasione di un cantiere per chiudere una strada che poi rimane chiusa anche ad opera finita, dando luogo a una bella pedonalizzazione dello spazio pubblico. La scelta obbligata dell'avvio dell'opera pubblica serve a superare il blocco psicologico che spesso impedisce agli amministratori e agli stessi cittadini di immaginare i vantaggi della rinuncia al traffico automobilistico.

Tutti gli assessori ai trasporti vi possono raccontare aneddoti esilaranti sulle esperienze condotte quando si pedonalizza un'area: gente che si strappa i capelli, chi si butta per terra, chi si dispera, chi protesta, chi sciopera, chi spegne le luci, succede di tutto. Se il decisore pubblico resiste, poi quelle stesse persone acclamano la realizzazione della nuova piazza, fanno i complimenti al sindaco (mai all'assessore dei trasporti che si prende solo gli impropri) e diventa una grande festa per tutti.

Se qualcuno si azzardasse a dire "Rimettiamo le automobili" verrebbe subissato dalle proteste ancora più vivaci di quelle precedenti. Questa è un'esperienza che ormai facciamo da decenni, e si ripete puntualmente, senza mai imparare la lezione.

Il cantiere di un'opera pubblica può servire proprio a superare quel blocco decisionale, a rendere oggettiva e necessaria una scelta di pedonalizzazione, che poi dimostrerà da sola la sua validità quando sarà realizzata.

In conclusione, la relazione generativa tra effimero e permanente è decisiva nel prendere decisioni pubbliche, passando dal mormorio depressivo al mormorio del meraviglioso, che ricordavo riguardo al caso romano.

In ogni caso è molto importante riconoscere le competenze dei cittadini. Io sono un ex-assessore di tanti anni fa e nel fare questo lavoro mi sono accorto che i romani sono molto scaltri quando affrontano i

problemi della viabilità. Se ci fossero le Olimpiadi del traffico arriverebbero in finale, magari insieme ai napoletani: nessun altro è in grado di parcheggiare un'automobile e cinque centimetri dall'altra, di inventare stratagemmi per eludere i varchi elettronici della ZTL o di orientarsi rapidamente in un ingorgo, anche meglio di come suggerisce Google Maps.

È una genialità, perché di questo si tratta, da mettere a frutto. Mi ricordo che alla vigilia del Giubileo del 2000 avevamo circa 400 cantieri aperti (tutti poi conclusi prima dell'apertura della Porta Santa, oggi invece non esiste più una scadenza). Venne in visita l'assessore alla mobilità di Friburgo e, senza nascondere il suo sconcerto, mi disse "A noi basterebbero tre-quattro di questi cantieri per paralizzare l'intera città". Io mi vantai non dei meriti dell'amministrazione, ma della genialità dei nostri concittadini.

Ovviamente questa competenza è frutto di un'arretratezza, è frutto di un'inefficienza del sistema di mobilità, è frutto di un'organizzazione dei cantieri ancora molto tradizionale. Per rispondere a questi difetti storici ciascuno si è ingegnato a modo suo ed è cresciuta a livello di massa un'alta professionalità di guida.

Visto che ormai abbiamo questa competenza, se si riuscisse a metterla a frutto e a farne una risorsa positiva della mobilità cittadina, i nostri cantieri potrebbero davvero alimentare il meraviglioso urbano.



Walter Tocci | Consulente del Sindaco di Roma per il Centro Archeologico