

ARCHITETTI

Progetto e immagine digitale **COM**



Numero 7 Settembre 2008 /// www.architetti.com

Digital Water Pavilion, carlorattiasociati+MIT, Expo Saragozza 2008
Credit photo carlorattiasociati (www.carloratti.com)

{ **Acqua** }

Progetto di riqualificazione del lungolago Tadini - Bergamo

Edoardo Milesi & Archos srl

Il tema della messa a norma e della conseguente riqualifica di un piccolo tratto del lungolago di Lovere, Bergamo, non può prescindere da un approccio al progetto di tipo "sensoriale". Passeggiando per il lungolago, i sensi solo da un lato sono sollecitati positivamente dalla benefica influenza delle luci e dell'acqua del lago, mentre da un altro verso vengono disturbati dal frastuono delle auto in transito sulla via parallela. Il progetto trae quindi i primi spunti dalla strada. L'urbanistica moderna, interpretata in chiave ecologica, non nega l'auto, semplicemente pone una premessa di fondo: autoveicolo e uomo non devono prevalere uno sull'altro, semplicemente devono convivere nella città.

E c'è soltanto un processo che rende possibile questa convivenza: la riconquista della strada attraverso la moderazione della velocità. Ridurre la velocità è possibile anzitutto utilizzando l'architettura come un "bisturi", vale a dire riducendo drasticamente la sezione stradale, costringendo l'automobilista a confrontarsi con un ambiente a misura d'uomo. In seconda istanza diviene fondamentale "trasformare" in piazze pedonali anche le sedi viarie in prossimità dei luoghi significativi, estendendo la medesima pavimentazione a piazze e marciapiedi. Questa scelta forte è stata messa in pratica da subito, trasformando l'oggetto d'intervento in

un'unica piazza a livello costante completamente pavimentata in cubetti di porfido. Tutta, ad eccezione della rotonda Tadini che si vuole mantenere il più possibile con la sua connotazione di "bastione verde" a difesa del lago, con le sue essenze arboree di qualità e le aiuole geometriche intervallate da piccoli percorsi in ghiaietto bianco.

Le auto sono costrette ad accedere alla nuova piazza con una dolce rampa al termine di Piazza Marinai d'Italia, rampa che porta la piazza alla quota del marciapiede lungo il museo Tadini (che viene conservato tal quale).

Arrivate "sulla piazza" le auto sono costrette a rallentare ulteriormente poiché si trovano di colpo senza riferimenti precisi: solo una serie di grandi borchie a raso pavimento sul lato del museo, e un'enfilade di prismi in pietra (cm 30x30) sul lato lago, disposti ad onda di altezza variabile con funzione di "shicane" per il traffico veicolare. Tutto questo permette un consistente ampliamento del tratto di lungolago prospiciente la piazza Garibaldi dove una duplice funzione è affidata alla pavimentazione in pietra realizzata mediante il recupero delle lastre esistenti a fasce perpendicolari all'acqua con campiture in cubetto di porfido: da un lato il disegno ortogonale all'asse stradale è ulteriore elemento di "traffic calming" disorientando l'automobilista



e imponendogli maggiore attenzione nella guida; dalla parte del pedone la pavimentazione perpendicolare all'acqua aumenta il rapporto della piazza con il lago.

Per i fruitori del lungolago (pedoni e veicoli) si ha la percezione di un centro storico allargato, per cui il tratto rettilineo di via Tadini, può essere trattato in maniera asettica per quanto riguarda la sede stradale e in maniera "forte" per quanto riguarda la promenade lungolago.

La sede stradale, ristretta a 6 m comprese le banchine, consente di recuperare spazio prezioso alla passeggiata e alla messa in sicurezza dei parcheggi.

I parcheggi si trovano ad una quota sopraelevata rispetto alla strada, con un salto di circa 10-15 centimetri segnalati a terra da una striscia di lastre di pietra dalla larghezza costante di 100 cm, che costituisce inoltre un margine di sicurezza a chi, scendendo dall'auto, vuole raggiungere la promenade lungolago.

Il tratto di lungolago si presentava degradato non tanto per i materiali di finitura o per le fioriere in cemento quanto piuttosto per il forte impatto provocato dalle auto in sosta.

Si è quindi optato per una separazione-filtro attrezzata, costituita da un lungo elemento in legno posto a circa 45 cm dal piano pavimento, in modo da configurarsi non soltanto come grande panca continua ma anche come "percorso in quota".

Un oggetto alla grande scala intervallato da pochi varchi stretti, connotato in maniera fortemente ludica sul quale disseminare una molteplicità di episodi arricchenti. Così accade che sulla panca gigante prendono posto, oltre alle sedute, alcuni pergolati in legno e rete di corda, i fari (accesi a comando) per l'osservazione dei pesci, la scala per l'avvistamento delle barche, i gonfaloni dei brokers, gli stendardi delle manifestazioni locali. Mentre il lotto 2 sarà necessariamente un'opera da eseguire in un unico intervento che preveda contestualmente alla ripavimentazione anche l'ottimizzazione e l'adeguamento di tutti i sottoservizi a rete, il progetto del lotto 1 è stato concepito come un'opera in continua evoluzione,

una sorta di percorso-contenitore, una piattaforma sulla quale inserire anche in momenti successivi una serie di attrezzature.

Così volendo ulteriormente frazionare l'investimento previsto o implementarlo in fase successiva, occorrerà senz'altro predisporre da subito le tre pavimentazioni (parcheggio, panca, passeggiata) e i quaranta pali-albero verticali in legno necessari a scandire e a dare immediata lettura al progetto di sistemazione e in fase successiva supporto di tutti i diversificati elementi che via via verranno aggiunti.

Il progetto è vincitore del Premio Innovazione e Qualità Urbana, organizzato da Maggioli Editore, nell'ambito di EuroP.A. 2008, Salone della autonomie Locali - Prodotti, tecnologie e servizi per la Pubblica Amministrazione Locale, per la sezione "Città e Architettura - Realizzazioni".

Foto di Paolo Da Re



