

L'autostrada a servizio della cultura

I trasporti ettometrici, cioè i sistemi speciali pensati espressamente per distanze inferiori al Km., costituiscono un settore dalle elevate potenzialità, in particolare per i collegamenti nei centri storici caratterizzati da un'altimetria complessa.

Tra i molti casi si possono ricordare ad esempio le scale mobili di Perugia e l'ascensore urbano del Chiado a Lisbona.

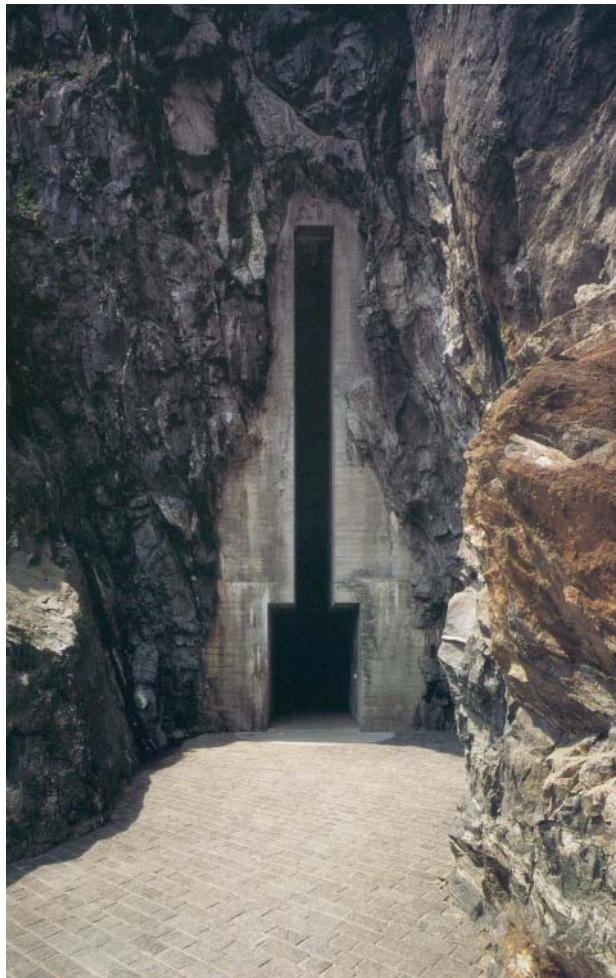
In questo quadro può essere interessante esaminare anche l'esperienza dell'impiego di sistemi elevatori in zone montuose dove convivono presenze storiche importanti abbarbicate su rocche che sovrastano nuclei urbani significativi.

I due casi su cui si richiama l'attenzione sono quelli di Bellinzona e di Rocamadour.

L'ASCENSORE DI BELLINZONA

L'esempio svizzero nasce nell'ambito di un raffinato progetto dell'arch. Galfetti, che ha curato il recupero di un maniero medioevale, Castelgrande, che sovrasta la città di Bellinzona su uno sperone di roccia che si eleva a picco per un centinaio di metri sull'abitato a partire da una piazza che per tre lati è contornata da edifici, mentre il quarto lato è costituito dalla montagna in cui è stata aperta una porta urbana che conduce ad un ascensore verticale che percorre l'intera rocca e porta direttamente al castello.

L'edificio storico ed i suoi spazi alla sommità del monte sono stati ripensati in un'ottica progettuale che è insieme filologicamente rispettosa delle preesistenze ed innovativa nell'uso degli spazi con sedi congressuali, ristoranti, musei, aree espositive interne e all'aperto con un effetto di grande suggestione che è in larga misura determinato dall'originale modalità di collegamento che consente un'elevata accessibilità escludendo i fenomeni della congestione da traffico.



IL CASO DI ROCAMADOUR

L'esempio di Rocamadour, nel Perigord, che è uno dei principali luoghi di culto francesi secondo solo a Mont St. Michel per affluenza di turisti e pellegrini, è invece caratterizzato da un'edificazione medioevale che si snoda come un ininterrotto complesso di chiese, castelli e abitazioni sul fianco scosceso di una "falaise" scavata dal fiume...

Questo nastro continuo di monumenti è raggiungibile automobilisticamente sia dall'alto che dal basso mentre il collegamento "interno" è affidato, oltre che alle scale ed alle rampe ricavate nei secoli dentro la roccia, ad un sistema di ascensori, uno verticale ed uno inclinato che percorrono le viscere della montagna.

Anche in questo caso il dislivello è di poco superiore ai 100 metri ma, a differenza dell'esempio svizzero, il sistema di elevatori non ha una valenza architettonica che concorre alla qualità del progetto ma si propone come un mero strumento tecnico -funzionale per superare i dislivelli.

Lo studio di queste due esperienze, suffragate da un indiscutibile successo di pubblico, evidenzia come l'impiego di "ascensori territoriali" possa concorrere a garantire un'accessibilità elevata ma controllata (perché cadenzata dalle portate delle cabine e dalle politiche tariffarie applicate) in luoghi ambientalmente delicati, con modalità ad impatto paesaggistico nullo, coniugando fruizione di massa, rispetto delle preesistenze e consentendo una radicale alternativa all'invasione delle auto, ricorrendo all'ausilio di servizi tecnologicamente evoluti in un contesto di pedonalizzazione integrale dei siti storici e delle rocche naturali.

LA SACRA DI SAN MICHELE IN VAL DI SUSÀ

Queste considerazioni possono tradursi in una suggestione propositiva anche per la valle di Susa dove, alle porte di Torino, troneggia un eccezionale monumento millenario: la Sacra di San Michele.

Il Monte Pirchiriano su cui sorge l'abbazia è a picco sulla valle che sovrasta con un dislivello di circa 600 mt e a qualche centinaio di metri dalla sua base corre l'autostrada A32 che collega l'area metropolitana torinese al Traforo del Frejus.

L'accessibilità veicolare alla Sacra è assai tortuosa, lungo tornanti stradali che percorrono i fianchi della montagna e la totale assenza di parcheggi in vetta causa lunghe file di auto in sosta che, nei giorni festivi, impongono l'adozione del senso unico di marcia da un versante all'altro della valle. Stando così le cose, la fruizione del monumento da parte dei pellegrini, dei cultori d'arte, dei turisti e dei visitatori in genere è limitata ma nel contempo foriera di congestione e generatrice di affollamenti repentini ed ingestibili in quanto dipendenti unicamente dal trasporto privato.

Il paradosso è che si hanno, già da oggi, gli effetti negativi dei fenomeni di massa, pur in presenza di "piccoli numeri" e restano precluse iniziative di promozione qualificata per collocare nei circuiti internazionali del turismo culturale questa eccezionale risorsa, espressione dell'arte, della sapienza costruttiva e della fede dell'umanità.



UNA RISORSA A ELEVATA ATTRATTIVITÀ

Anche in assenza di attività di marketing specifico, il richiamo esercitato dalla ostensione della Sindone nel 1998 ha generato flussi aggiuntivi, ad esempio di pullman, che hanno rapidamente portato a soglie di vera criticità. Il fenomeno si riproporrà con il Giubileo del 2000 e prevedibilmente accompagnerà lo sviluppo dell'iniziativa olimpica del 2006.

Se il Piemonte e Torino considerano il segmento del turismo d'arte, culturale e di fede un obiettivo importante, il richiamo che le abbazie della Valle di Susa (la Sacra di San Michele, la Certosa di Monte Benedetto, l'abbazia di Novalesa e quella di Sant'Antonio di Ranverso) possono esercitare sul turismo nazionale ed internazionale non può essere sottovalutato, specie nella prospettiva di una diversificazione della promozione olimpica.

In questa prospettiva il richiamo che la Sacra di San Michele può esercitare con la sua suggestione evocativa dell'intero patrimonio artistico-religioso della Valle è essenziale in quanto può proporsi con una forza attrattiva paragonabile, per fascino, a Mont St. Michel in Normandia. L'identità di riferimento allo stesso santo non è casuale; muta solo il contesto: nel caso francese il rapporto arte-natura è con il mare, nel caso italiano con le montagne. Oggi Mont St. Michel attira oltre tre milioni di visitatori l'anno e questa massa imponente di turisti genera anche molte criticità per gli effetti consumistici che rischiano di snaturare la sacralità dei luoghi, alterandone in parte lo stesso fascino e l'i-



dentità artistico-religiosa. Alla Sacra di San Michele attualmente accedono meno di 100.000 persone con i problemi di accessibilità prima ricordati. Fra i due macro-numeri c'è un largo spazio di crescita della fruizione del monumento italiano, pur con le necessarie garanzie di controllo dei flussi di massa considerati compatibili con la salvaguardia dei valori fisici e religiosi che caratterizzano l'opera.

ASCENSORI PER ACCESSIBILITÀ E RECUPERO AMBIENTALE

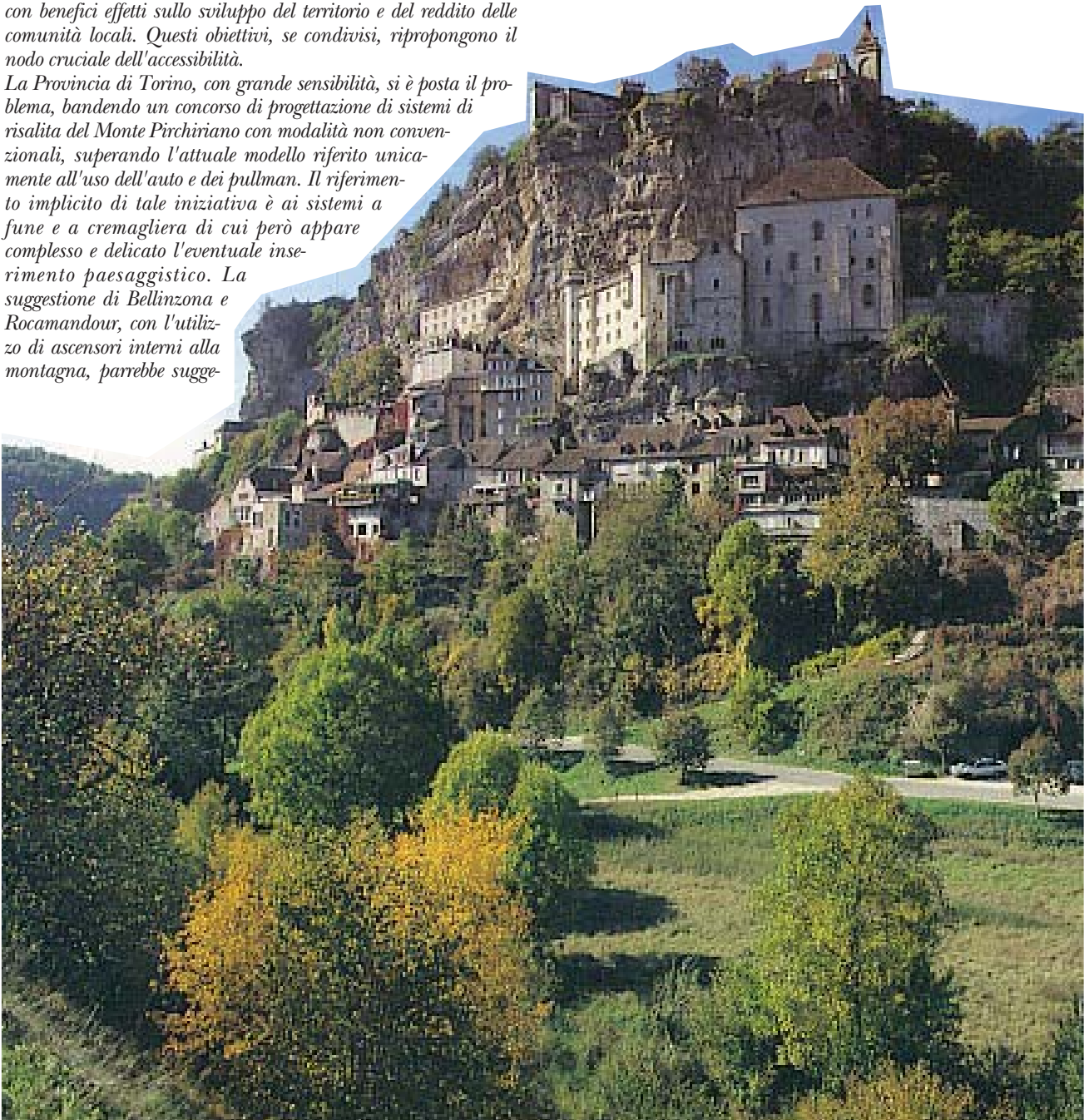
D'altra parte, la presenza di un più elevato numero di visitatori paganti, significa poter disporre di maggiori risorse impegnabili nel finanziamento dei restauri, delle manutenzioni e dei servizi con benefici effetti sullo sviluppo del territorio e del reddito delle comunità locali. Questi obiettivi, se condivisi, ripropongono il nodo cruciale dell'accessibilità.

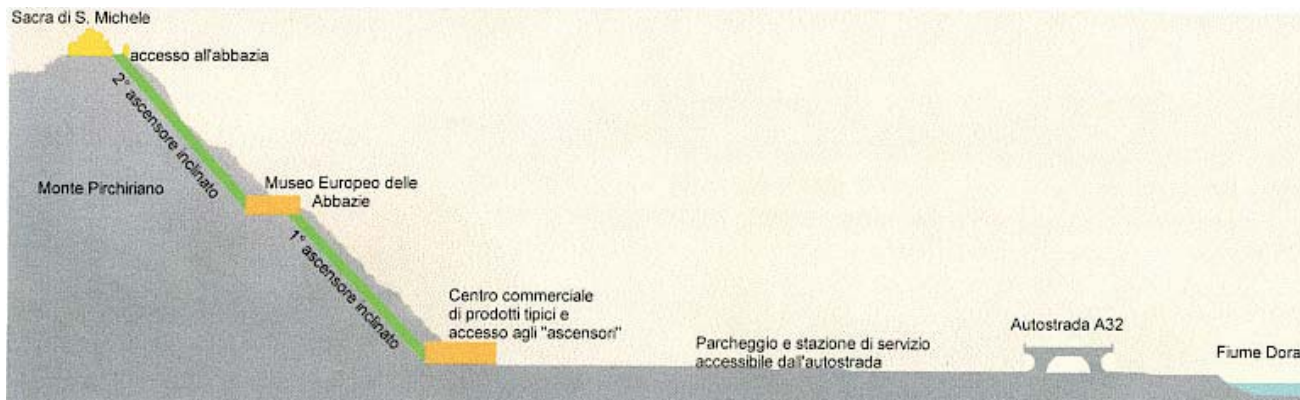
La Provincia di Torino, con grande sensibilità, si è posta il problema, bandendo un concorso di progettazione di sistemi di risalita del Monte Pirchiriano con modalità non convenzionali, superando l'attuale modello riferito unicamente all'uso dell'auto e dei pullman. Il riferimento implicito di tale iniziativa è ai sistemi a fune e a cremagliera di cui però appare complesso e delicato l'eventuale inserimento paesaggistico. La suggestione di Bellinzona e Rocamadour, con l'utilizzo di ascensori interni alla montagna, potrebbe sugge-

rire un diverso approccio al tema, risolvendo il problema con impatto ambientale nullo. Certamente superare un dislivello che è 5 o 6 volte maggiore di quello degli esempi illustrati pone problemi tecnici ed economici radicalmente diversi.

Un primo esame, condotto in via assolutamente esplorativa con esperti del settore, conforta in ordine alla teorica fattibilità tecnica dell'intervento e consente di ipotizzare un primo ordine di grandezza dell'eventuale investimento occorrente.

Tali considerazioni preliminari inducono ad evocare una ulteriore possibile suggestione che investe l'intero sistema di accessibilità, considerando anche l'innesto dell'impianto di risalita





(quale che sia: ascensore, cremagliera o a fune) con le dorsali principali ai piedi della montagna.

UN'ABBZIA IN AUTOSTRADA

Si è già detto che l'autostrada A32 corre ai piedi della rocca su cui sorge l'Abbazia.

Realizzando gli opportuni svincoli, sarebbe ipotizzabile l'attrezzamento di una vasta area di parcheggio alberato (con spazi differenziati per auto e pullman) e l'installazione, ai piedi della montagna, dei servizi tipici di una stazione di servizio autostradale di nuova generazione con anche delle dotazioni commerciali idonee a valorizzare i prodotti tipici della Valle, di Torino e del Piemonte. Questo sistema di attrezzature potrebbe costituire la porta di accesso, a valle, del monumento posto sulla sommità del monte e, forse, potrebbe consentire il riuso e la riqualificazione delle stesse alterazioni, apportate nei decenni scorsi alla base del rilevato roccioso, da parte di cave che ne hanno intaccata l'integrità paesaggistica.

Così facendo si consentirebbe ai flussi veicolari di accedere alla base dell'impianto di risalita da un'area attrezzata, in grado di offrire il necessario comfort e l'indispensabile efficienza imposta dai grandi numeri; il traffico attratto dal monumento sarebbe convogliato su di una infrastruttura espressamente prevista per tale scopo, scaricando le strade statali, provinciali e locali (in particolare quelle che risalgono il monte) da

una carico improprio. In più si determinerebbe un fatto del tutto innovativo anche dal punto di vista tipologico: quello di un'autostrada che "ingloba" un monumento, consentendone la fruizione senza che i visitatori escano dal sistema autostradale stesso. Infatti, chi arriva, percorre l'autostrada, parcheggia in un'area di servizio espressamente attrezzata, prende l'ascensore, arriva all'Abbazia, visita il monumento, ridiscende, ritrova l'auto o il bus e riprende il suo viaggio senza essere uscito di fatto dall'autostrada con il relativo pedaggio che continua a valere.

Questo schema di base è implementabile con offerte ulteriori di servizio. Ad esempio, si può immaginare che l'ascensore compia una fermata intermedia ed in tale punto può essere realizzato, in roccia, un Museo Europeo delle abbazie (da Santiago de Compostela a Cluny, ecc.); se i monaci che gestiscono l'abbazia dovessero ritenerlo fattibile, potrebbe essere sviluppato un servizio di foresteria che amplia quanto già in parte esistente, anche valorizzando la grande sala per convegni che è stata affrescata dallo scenografo Lele Luzzati.

Anche in questo caso (anche cioè se qualche visitatore dovesse pernottare nel complesso monumentale in cima al monte), al momento della discesa il turista scoprirebbe di non essere mai uscito dall'autostrada e con il suo biglietto potrebbe riprendere il suo itinerario. C'è un ultimo corollario che è una potenzialità non trascurabile di un simile eventuale progetto: concentrando "in basso" le convenienze economico-commerciali, si potrebbe forse immaginare la realizzazione in project-financing. Per ora siamo al livello delle suggestioni preliminari: se la provocazione dovesse raccogliere i necessari consensi di base, si potrà procedere allo studio di fattibilità per esplorarne le molteplici, complesse valenze e criticità realizzative.

