

Deltametropolis, Olanda

Autor(en): **Snozzi, Luigi / Mendes da Rocha, Paulo / Magginetti, Renato**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica =
Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132705>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Deltametropolis, Olanda

Architetti: Luigi Snozzi, Paulo Mendes da Rocha
Collaboratori: Anne-Catherine Javet,
Isabelle Valazza Vallet
Data: 2002

Deltametropolis Presupposti politici e culturali

Luigi Snozzi

Il problema di Deltametropolis è ovviamente un problema di urbanistica che supera i confini nazionali per interessare tutta l'Europa e, in misura superiore, l'intero pianeta.

Ritengo che attualmente la società sia caratterizzata da un'assenza di progettualità a diversi livelli e da un eccesso di pragmatismo. Consumismo e profitto rappresentano oggi i principali valori di riferimento e il risultato è sotto gli occhi di tutti. I valori suddetti fanno sì che la guerra costituisca ancora, purtroppo, un dato strutturale di una società che aspira alla democrazia. Il progetto proposto rappresenta un tentativo di opposizione alla tendenza dominante. Esso si basa su altri valori prioritari nell'ambito dell'architettura, quali orientamento e identità: in questo senso si tratta di un progetto «politico» estremamente ambizioso, che propone di considerare Deltametropolis nell'ambito del processo di unificazione dell'Europa come un segno del suo «risveglio». In altri termini Deltametropolis è la metropoli europea e, dunque, il progetto ha una forte valenza simbolica.

Dopo la seconda guerra mondiale, l'urbanistica ha tentato di fornire una risposta allo sviluppo a lungo termine delle città e alla loro complessità. Due

linee di condotta, che tuttavia solo di rado si sono dimostrate giuste, vengono contestate in questa sede:

1. Il consolidamento di ipotesi di sviluppo che raramente si sono rivelate corrette.
2. L'adozione di un piano «aperto» in grado di far fronte alle esigenze future.

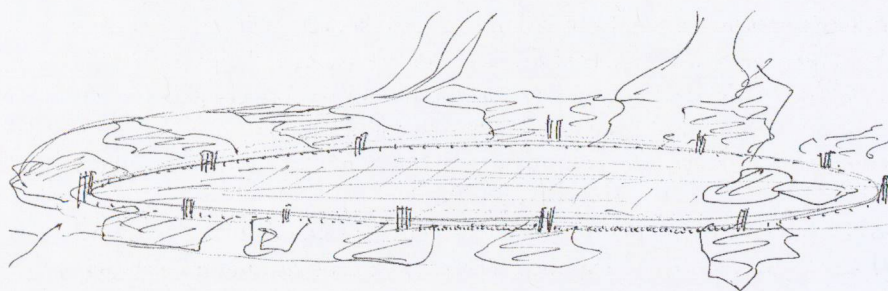
La pianificazione urbanistica europea attesta oggi il fallimento generale di queste linee di condotta.

Il progetto presentato prevede il radicale rovesciamento di entrambi questi presupposti.

Tenendo conto dei tempi lunghi dello sviluppo urbanistico, proponiamo un progetto architettonico, ossia a breve termine, che abbia un inizio e una fine precisi a prescindere da ulteriori sviluppi futuri.

Alla grande complessità e agli innumerevoli problemi insiti in una simile tematica si può far fronte unicamente mediante una struttura superiore nuova, dotata di un'autonoma capacità d'intervento, che possa fungere contemporaneamente da elemento di guida e di controllo dello sviluppo urbanistico. Una soluzione di questo tipo lascia margini di libertà alla pianificazione locale; quest'ultima è in grado di risolvere i problemi grazie all'esatta conoscenza del «luogo» e nel corso del tempo può soddisfare ogni esigenza mediante soluzioni contestuali in risposta a necessità concrete.

Il progetto si configura, inoltre, come un tentativo diretto a valorizzare il ruolo primario dell'architettura che, di fatto, consiste nella ricerca della stabilità. Questa assume un valore particolare nella società attuale, tesa a perseguire la mobilità asso-



luta. La stabilità garantisce all'uomo i punti di riferimento necessari e impedisce che essi vadano perduti.

Sono convinto che la realtà della città contemporanea, della cosiddetta città «esplosa», estesa a macchia d'olio sul territorio europeo, possa essere arginata soltanto ponendo limiti precisi alla sua espansione verso l'esterno e alla sua compressione all'interno. Un processo di questo genere consente inoltre di ottenere un equilibrio ecologico migliore nell'ambito del territorio.

Questi sono i presupposti politici e culturali su cui si basa il nostro progetto.

Il progetto

L'idea abbozzata rappresenta una sintesi delle riflessioni maturate durante la ricognizione del territorio. Tali riflessioni affondano senza dubbio le loro radici nella mia predilezione per questo paesaggio insolito, meta frequente di viaggio fin dall'inizio della mia professione. In particolare sono sempre rimasto colpito da questa grande pianura centrale attraversata da centinaia di canali, segno della trasformazione in aree coltivate ed edificabili delle terre strappate al mare nel corso dei secoli, a costo di immensi sforzi da parte dell'uomo.

Questa pianura, unica in Europa, è l'elemento caratterizzante dell'intero paesaggio; essa funge da grande fattore unificante e ordinatore per le città limitrofe: i campi coltivati e i bulbi colorati delle piantagioni di tulipani ricoprono tutto il territorio. Una realtà modellata dall'uomo nel cuore dell'Europa, sintesi autentica tra natura e artificio.

Le periferie delle singole città, pronte a susseguirsi l'un l'altra senza soluzione di continuità, impediscono una visione chiara dei confini dei centri urbani. Ciò implica la perdita di qualsiasi senso dell'orientamento e dell'identità.

Le zone metropolitane europee come quelle di Milano, Roma, Londra, Parigi e altre, sono caratterizzate dalla presenza di una città importante che connota tutto il territorio. Non è così in Olanda. Qui non esiste una città dominante, ma una pluralità di centri urbani con caratteristiche specifiche, sia per quanto riguarda il tessuto interno che la morfologia e la struttura architettonica. Amsterdam non è Rotterdam e l'Aia non è Utrecht.

Il progetto ruota intorno a un grande «vuoto» centrale, il cuore della metropoli. È un caso unico che il fulcro di una città non sia rappresentato dal quartiere delle banche e degli affari, ma da uno «spazio vuoto» lasciato all'agricoltura, dove pascolano le mucche e fioriscono i tulipani.

I confini di questo «vuoto» sono chiaramente definiti da una struttura circolare che costituisce il



principale elemento distintivo del progetto. Essa riveste il ruolo di fattore unificante e ordinatore del nuovo ambiente metropolitano nel suo complesso.

Questa struttura è alta circa 30 metri, quanto basta per garantire una visione d'insieme di tutto il territorio: un viadotto su cui circolano mezzi veloci e leggeri, una sorta di metropolitana. Le varie fermate diventano le nuove porte dei singoli centri urbani, contraddistinte da due grattacieli a torre. Ogni coppia di torri esprime una caratteristica della città cui dà accesso. Le torri si succedono lungo il viadotto e consentono al viaggiatore di avere un riferimento in ogni punto del percorso circolare. Poiché il diametro di quest'ultimo è lungo circa 40 km, ci vuole pressappoco mezz'ora per compiere un giro completo.

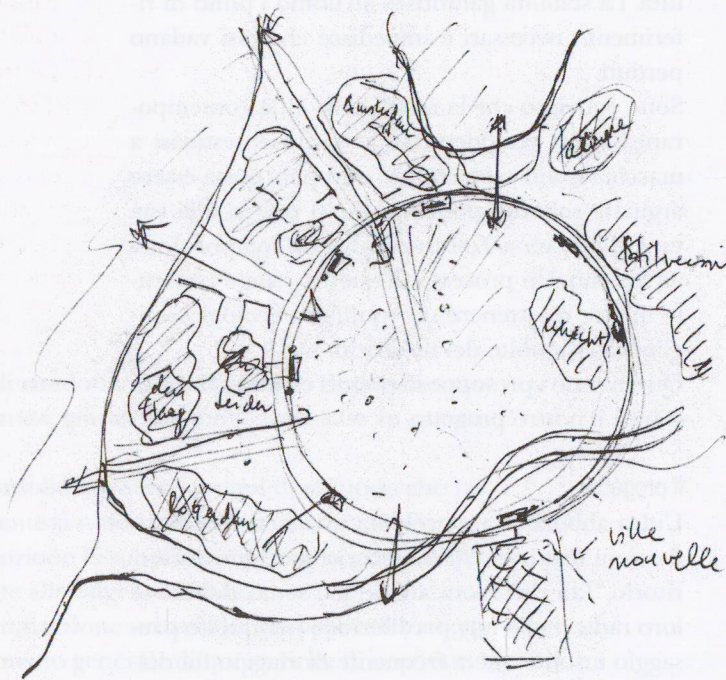
Le stazioni sono situate in punti strategici, dove è stata prevista anche la costruzione di grandi parcheggi. Partendo da esse si può raggiungere facilmente la rete già esistente di ferrovie, strade e autostrade. In ogni caso sono ugualmente necessari nuovi mezzi di trasporto per assicurare un collegamento con questi punti, così da garantire la massima mobilità. L'autonomia della nuova struttura consente di mantenere intatta l'attuale rete ferroviaria e autostradale.

Il progetto prevede l'ampliamento dell'aeroporto Schiphol, all'interno della struttura circolare, che

in tal modo viene a occupare una posizione centrale rivendicando, anche a livello spaziale, il significativo ruolo di piattaforma di collegamento internazionale.

Il «cuore verde» centrale che si estende tra le città e il mare garantisce l'autonomia di ogni singolo centro urbano e impedisce che, espandendosi, le singole periferie si fondano insieme in un unico groviglio. Ma questo comporta la necessità di definire i nuovi limiti della crescita di ciascuna città, con occhio attento alle loro specifiche strutture. In tal modo è possibile garantire l'espansione in direzione del mare dello spazio verde al di sotto del viadotto sopraelevato, e far sì che ogni città possa contare su un alto potenziale di crescita ordinata, continuando a conservare anche in futuro un volto unitario.

Nel caso in cui le città raggiungano i confini previsti per la loro espansione, sono contemplate delle aree per la fondazione di nuovi centri urbani. Si propone, inoltre, di eliminare gli alberi nella



zona centrale al fine di consentire una visione d'insieme del territorio nella sua globalità tanto a livello del viadotto sopraelevato, quanto a livello della pianura sottostante; in tal modo risulta rafforzato ulteriormente anche l'impatto spaziale di questa zona centrale. Per compensare l'abbattimento degli alberi nel centro si prevede un rinfoltimento del patrimonio arboreo sotto forma di realtà – necessarie o quanto meno auspicabili in contesto urbano – quali parchi, centri sportivi e spazi per il tempo libero.

Inoltre, gli alberi potranno essere utilizzati per segnalare anche i limiti stessi dell'espansione urbana.

L'idea del viadotto consente di individuare giorno e notte a livello spaziale la presenza di questa nuova metropoli urbana, mediante un'immagine di mobilità chiaramente definita e di grande impatto. Di notte il viadotto con le sue torri illumina anche la zona centrale, dando risalto a tutte le componenti di questo ambiente unico e straordinario.

Basta un breve giro di circa mezz'ora per conoscere una metropoli in tutti i suoi elementi costitutivi; anzi, non solo una metropoli, ma tutta l'Olanda!

Deltametropolis

Sintesi dei concetti di base

1. Uno spazio dalla forma unica e chiaramente definita.
2. Il centro costituito da una zona coltivata.
3. Un anello ferroviario che definisce il centro a livello spaziale e funge da stazione per l'intera metropoli. Di notte le sue torri illuminano tutta la zona centrale.
4. Il giro dell'anello ferroviario richiede circa 30 minuti e assicura a chi lo effettua una visione

d'insieme di tutto il territorio e la costante possibilità di orientarsi.

5. Le torri slanciate rappresentano gli elementi principali della zona centrale: sono i nuovi monumenti che fungono da porte di accesso alle città e segnano il punto in cui sorgono le nuove stazioni.
6. Una limitazione della crescita di ciascuna città che, in tal modo, gode di una propria autonomia all'interno della metropoli.
7. Creazione di un rapporto spaziale tra la zona centrale e il mare.
8. Il nuovo aeroporto Schiphol, nato dall'ampliamento di quello attuale, occupa il centro della metropoli, immagine simbolica della sua rilevanza internazionale.

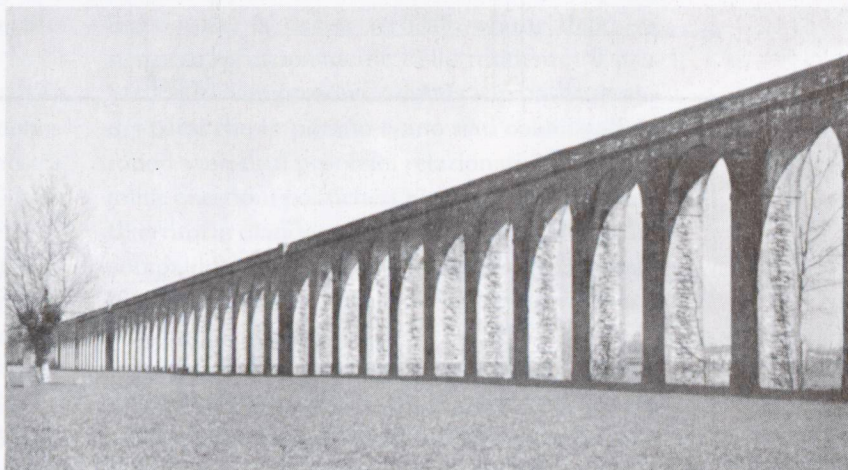
Ognuna di queste proposte rappresenta il rovesciamento di tutti gli elementi costitutivi della metropoli moderna e assume una valenza simbolica: l'inizio di una nuova epoca in cui il consumismo perderà il suo ruolo centrale. Il progetto interessa tutto il territorio olandese.

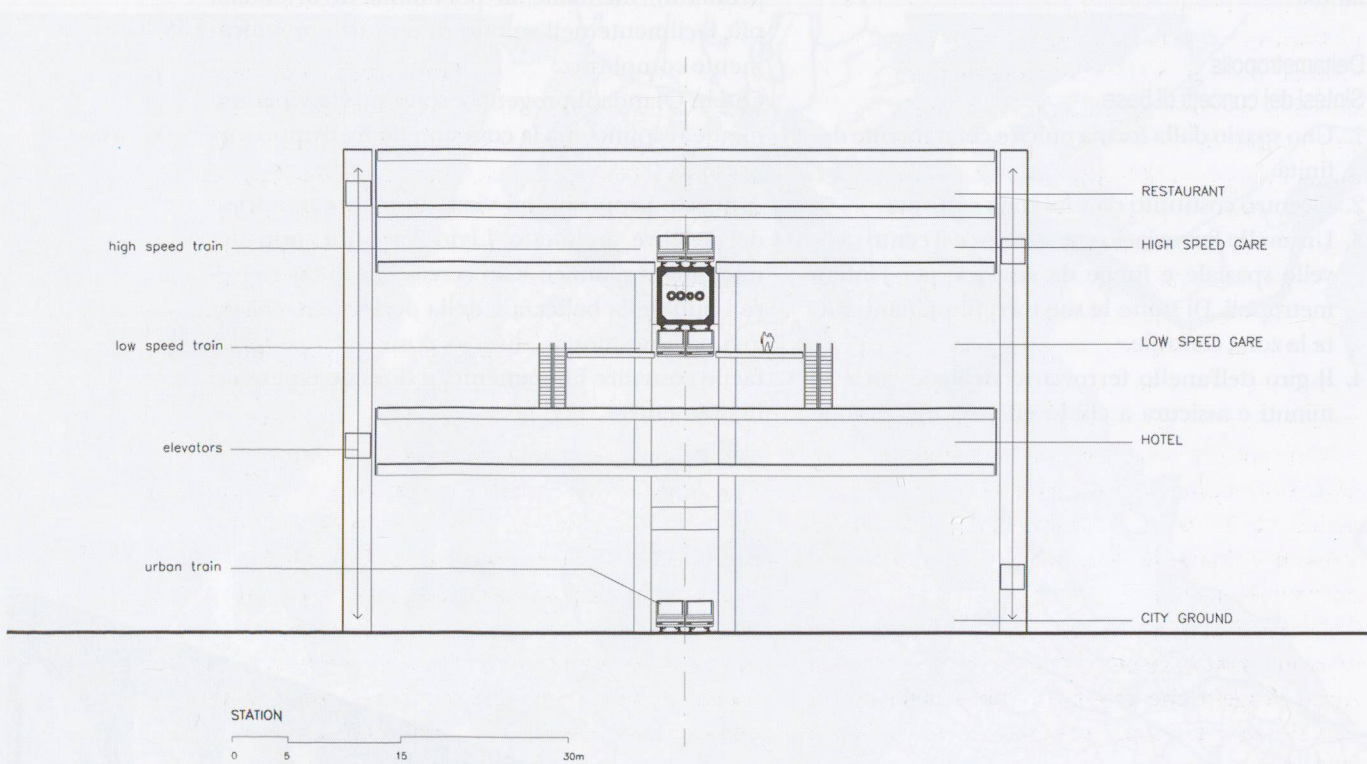
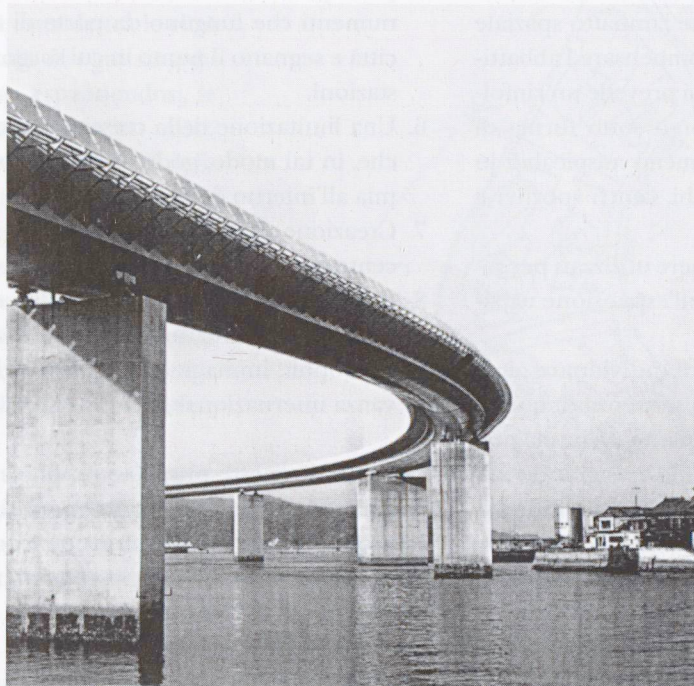
Riteniamo che il nostro obiettivo sia garantire agli abitanti un sentimento di appartenenza più profondo, mediante la possibilità di orientarsi più facilmente nell'ambito di un tutto organicamente complesso.

Qui in Olanda il progetto è stato subito violentemente respinto, ma la cosa non mi ha troppo sorpreso.

A questo proposito mi viene in mente una frase del celebre architetto Livio Vacchini, uno dei miei migliori amici: «Chi cerca oggi di far rivivere i miti della bellezza e della perfezione, chi sogna oggi un mondo diverso, è un isolato. Oggi è facile costruire liberamente, il difficile è pensare liberamente».

Traduzione dal tedesco Scriptum Roma





Sul progetto Deltametropolis

Paulo Mendes da Rocha

Come per l'avventura dell'Olanda, scrivere alcune linee su questa pubblicazione è, per me, una straordinaria emozione.

Luigi Snozzi è una sorta di «forza creativa della natura» e nei nostri incontri – quasi tutti promossi dalla sua generosa invenzione dei bellissimi e divertenti seminari di Monte Carasso – questo episodio della video-conferenza sul Deltametropolis, assieme a Henri Ciriani, è stato, e continua ad essere, un momento di estrema complessità e di fortissimo appello per la mia povera immaginazione.

Le questioni legate alla configurazione del territorio, alla geografia, al concetto di natura e alla riflessione sulle sue trasformazioni e sulla costruzione del luogo abitabile, sono sempre state, in America, il fondamento delle idee sull'architettura e sull'urbanistica; costruire – dove prima non c'era – un luogo dove sia possibile vivere. Qui è tutto molto nuovo, inaugurato assieme alla prova che abitiamo un pianeta che gira negli spazi sottomesso a leggi che abbiamo dedotto da una certa meccanica celeste. Io e Snozzi ci siamo già divertiti con la dignità delle piccole pietre delle torri di Monte Carasso, degne ed esigenti, perfettamente a piombo per rimanere così, come mai sono state prima, per sempre, parlanti e discorsive.

Qui in Brasile, in America Latina, sogniamo di poterci liberare dai limiti amari di uno smantellamento del territorio. Dal trattato di Tordesilhas. Dalla sua mentalità distruttiva.

Sogniamo di collegare l'Atlantico al Pacifico. Siamo ancora legati al canale di Panama e allo stretto di Magellano. Sogniamo, gli ingegneri brasiliani e qualche architetto, di collegare il bacino amazzonico con quello del *Plata* – alcuni dicono, io l'ho sentito – una seconda costa brasiliana di navigazione interna. Collegare, con la navigazione fluviale, il bacino dei fiumi *Tocantins-Araguaia*, affluenti del grande Amazonas, e il bacino dei fiumi *Paraná-Uruguaí*.

Collegare attraverso la navigazione interna l'Amazzonia con l'Argentina. São Paulo con Buenos Aires. Progetti che esigono la pace nella nostra America e un territorio nel quale le acque dicano che non esistono frontiere.

Sono nuovi e desiderati orizzonti per l'architettura, per disposizioni spaziali che esigono invenzioni e immaginazione con la scienza e la tecnica, non intese come fonte di stupore ma come amabili compagne delle arti.

Noi abbiamo qui, più che in qualsiasi altro luogo nel mondo, un debito con il passato. Uno stimolo.

Guardate un po', il mio amico Jo Coenen, convoca per una riflessione sulla sua Olanda!

Tra altre meraviglie, ha fatto che io sorvolassi, a trecento metri di altezza, in una giornata stupenda, tutto il Delta. Durante quasi due ore. Con carte aperte. Mappe della regione e due assessori.

Anche se normalmente gli architetti conoscono abbastanza bene l'Olanda, la sua visione è molto impressionante. E commovente, perché uno degli agglomerati urbani fortemente edificati nel Brasile, anche un certo delta dei fiumi *Capibaribe* e *Beberibe*, l'insieme *Recife-Olinda*, sarebbe stato strutturato dai lavori di Nassau, nel secolo XVII. Tutto è stato abbandonato e oggi non si naviga più in questi fiumi insabbiati e inquinati, con nuovi ponti, mal costruiti, senza condizioni per le imbarcazioni.

Negli ultimi anni, in certi lavori recenti, negli sbarramenti del sistema *Tietê-Paraná*, nella costruzione del grande porto, per imbarcazioni di cinquecento mila tonnellate, nella città di *Vitória* dove sono nato, il contributo dell'esperienza olandese è stato utilizzato per affrontare il mare aperto. E c'è ancora molta altra Olanda nella storia del Brasile. Nel progetto Deltametropolis, comunque, è più utile immaginare una visione che sia distante dai problemi specificamente tecnici e più prossima al mondo dei desideri.

Ho avuto modo di vedere alcuni esempi di progetti in fase di sviluppo per la riurbanizzazione della regione e, in verità, sono quasi tutti sprovvisti di qualsiasi tipo di indagine su quelle che potrebbero essere le nuove disposizioni spaziali in quel territorio in trasformazione pianificata. Tempi molto differenti per le costruzioni e per il consolidamento-trasformazione dei suoli. Meccaniche che dovrebbero, o che potrebbero, associarsi in forme nuove. Discutendo con Snozzi siamo giunti ad alcuni punti comuni che probabilmente non saranno inediti. Tranne forse il «treno meccanismo perfetto».

I punti principali discussi sono stati: la sostituzione dell'automobile come strumento di trasporto individuale; la decisa verticalizzazione delle costruzioni, principalmente delle residenze; il problema dell'emigrazione, oriunda – in particolare – dei paesi che in passato erano stati colonizzati. In fondo sono tutti problemi relazionati con la mentalità, questioni politiche. Questioni di urbanistica. Il territorio olandese, più di qualunque altro, è incompatibile con il congestionamento dell'automobile, con una trama densa di strade e con l'inquinamento atmosferico.

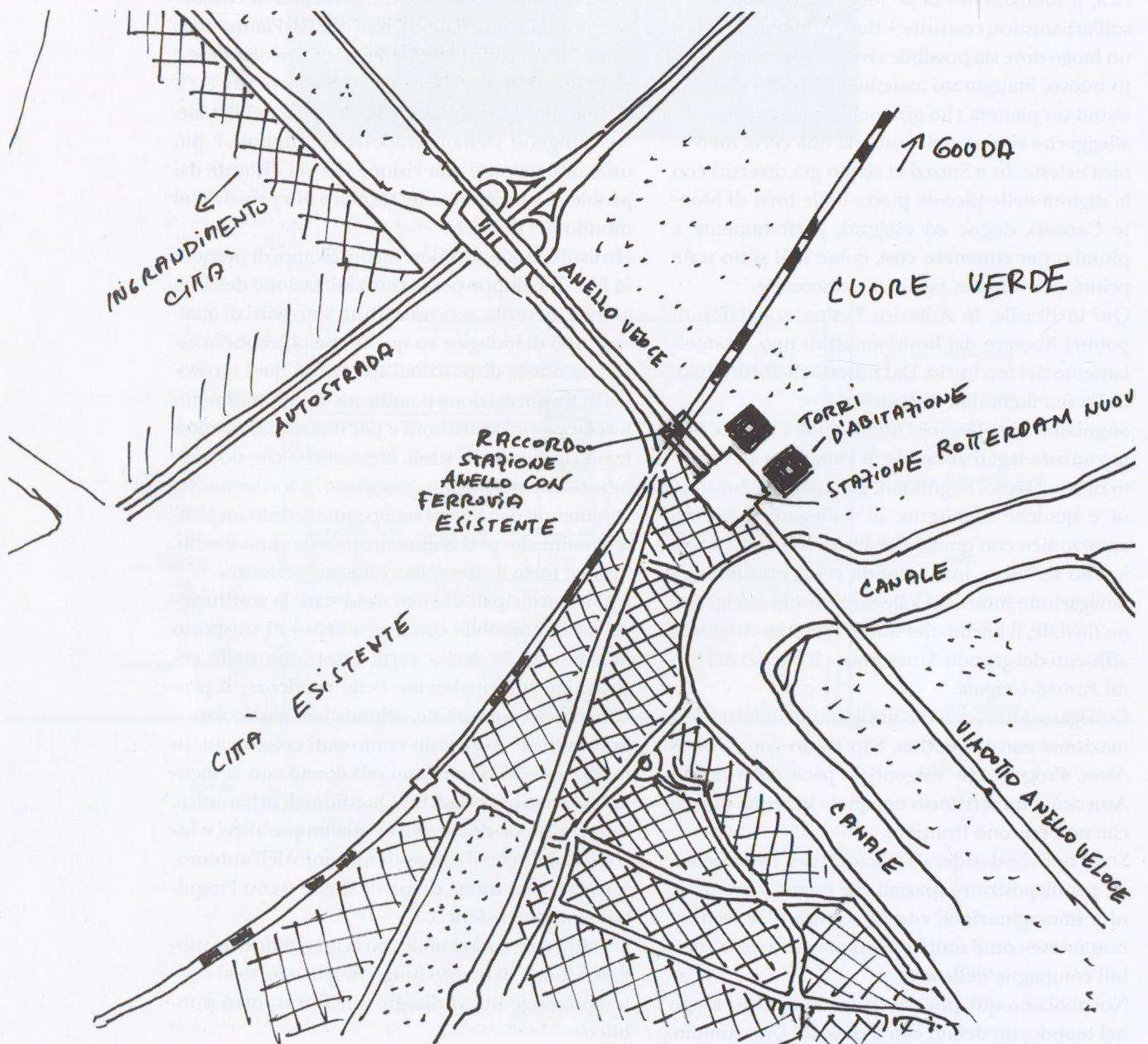
Un'altra rete, compatibile con la meccanica dei suoli, dei fluidi, in questo luogo fragile e forte al contempo, esige nuovi disegni per il trasporto pubblico.

Gli emigranti, dal canto loro, saranno la maggior parte della popolazione lavoratrice del futuro del paese che necessita della mano d'opera, dei tecnici e degli scienziati che in un certo modo, sono già più olandesi di molti altri che desiderano emigrare. Bisogna pensare all'ipotesi di una città per tutti. Una trasformazione in attesa per qualsiasi città dei nostri giorni. Anche la verticalizzazione dovrebbe includere la sperimentazione e anche l'invenzione di nuovi modelli, molto differenti da quelli che ha prodotto la speculazione immobiliare la quale ha condotto alla separazione della popolazione delle città in classi sociali distinte e segregate.

Il treno è un'altra storia, è un meccanismo ideale, dal movimento circolare perfetto e orizzontale come l'acqua, cosa possibile forse solo in Olanda. Una navetta dal tracciato circolare con circa 50 chilometri di diametro. Poche fermate e bellissime viste.

Queste sono, in modo superficiale, alcune delle idee che sono sorte durante questa discussione, molte sul concetto di città nella nostra epoca, dopo questo terribile secolo XX, con l'esemplare suolo olandese, per dire che il pianeta, così come lo stiamo costruendo, non sarà probabilmente in futuro, molto abitabile.

Traduzione E. S.



Non è utopia

Renato Maggini

Siccome anch'io sono molto ignorante, quando tento di scrivere provo ad usare il vocabolario:

«utopia» secondo *Devoto-Oli*:

quanto costituisce l'oggetto di un'aspirazione ideale non suscettibile di realizzazione pratica: *la perfetta uguaglianza fra gli uomini è un'utopia; codeste sono utopie!*

*part. Ideale etico-politico destinato a non realizzarsi dal punto di vista istituzionale, ma avente ugualmente funzione stimolatrice nei riguardi dell'azione politica, nel suo porsi come ipotesi di lavoro o, per via di contrasto, come efficace critica alle istituzioni vigenti.

(Nome artificiale coniato da T. Moro nel 1516, con le voci greche «ü» non e «topos» luogo, ossia «luogo che non esiste»).

«utopia» secondo *Il Grande Dizionario Garzanti della lingua italiana*:

1. modello immaginario di una società perfetta, dove gli uomini vivano nella piena realizzazione di un ideale politico e morale: *le grandi utopie rinascimentali*

2. (estens.) ideale irrealizzabile, progetto inattuabile: *inseguire un'utopia; le utopie giovanili*.

Da *Utopia*, nome dell'isola immaginaria in cui l'umanista e filosofo Tommaso Moro (Thomas Moore) (1478-1535) ambientò l'omonimo romanzo; il nome fu coniato con le parole greche *ou* «non» e *tòpos* «luogo», per indicare un luogo che non esiste.

Da qualche parte avevo letto anche che «utopia» andava inteso un pò come il «nirvana» nelle religioni indiane o nel buddhismo.

Personalmente, a partire dal 1992, associa la parola «utopia» al non-luogo delle nostre periferie. e dunque?

Perché questo progetto di Luigi Snozzi per Deltametropolis è considerato utopia?

È evidente che la «civiltà» dei consumi, qual'è la nostra, non può permettersi di affrontare con razionalità certi problemi e risolverli, eliminarli. La nostra «civiltà» dei consumi i problemi (come anche certi bisogni) li deve creare per poter inventare e giustificare tanti piccoli e grandi surrogati da consumare per alleviarne le conseguenze. Tutti sappiamo che l'acqua scorre, in discesa, ma pur di vendere, per esempio pompe grandi e piccole, facciamo andare in salita anche le fogne. Lo sappiamo che le infrastrutture sono il cardine del vivere civile e del disegno della città, primarie le infrastrutture legate alla distribuzione dell'acqua potabile

e alla raccolta delle acque luride, ma da considerare con la stessa attenzione anche quelle legate all'energia (elettricità, gas, calore) alla comunicazione (radio, telefono, televisione, informatica), ai trasporti, ecc. Anche i vari servizi (scuole, ospedali, edifici di culto, case per anziani, negozi, ecc.) dovrebbero essere considerati infrastrutture. Fino all'inizio del 1900 le infrastrutture, erano l'occasione per disegnare la città e il territorio e nella città e nel territorio ci si voleva e poteva identificare.

E oggi? Oggi che abbiamo gli strumenti per comprendere, quantificare, simulare, e misurare e disegnare con precisione?

Oggi si va in vacanza! Si va in Egitto, in Sud America, in Cina, all'Isola di Pasqua e ci si meraviglia. Ci si stupisce che i romani, con uno strumento semplicissimo, più di 2000 anni fa, hanno disegnato, e poi costruito, le campagne, con le centuriazioni, e le città, su precise geometrie ortogonali. Purtroppo, oggi, di tutte queste meraviglie interessa solo la superficie consumata dal tempo e l'aneddotica, non la sostanza, il concetto, la filosofia che sta alla loro origine.

Consumate le vacanze si torna a vivere, e consumare, per inerzia, il compromesso e l'irrazionalità di strade che si aggrovigliano sopra e sotto terra, sopra e sotto fiumi, ferrovie, canalizzazioni, case, palazzi, chiese, parchi, posteggi... e viceversa, senza senso, senza identità, ma con costi astronomici. Il progetto di Snozzi è una risposta semplice e precisa a questo caos, alle sfide del nostro tempo, a quesiti concreti posti da una amministrazione che, del proprio territorio, ha studiato e analizzato tutto e il contrario di tutto ma che non sa formulare una sintesi. In particolare, nella parte nord-ovest dell'Olanda, c'è una serie di città molto caratteristiche e molto diverse tra loro che si stanno fondendo una all'altra, per conseguenza del dilagare della «città diffusa», ma sarebbe più corretto il termine «periferia diffusa». In tutta Europa il dilagare della «periferia diffusa» sta minando alla radice non solo l'economia ma anche l'identità delle città e dell'intero territorio.

Snozzi, con la sua solita intuizione, propone un gesto semplice e realista, un cerchio di 40 chilometri di diametro, un viadotto perfettamente circolare, con un'altezza non indifferente di ca. 30 metri, sul quale corrono mezzi di trasporto ad alta velocità. Questo viadotto lambisce le diverse città che, di conseguenza, si situano esternamente al cerchio. Per ogni città una nuova stazione caratterizzata da 2 torri. Il cerchio formato dal viadotto definisce spazio. Per lo spazio centrale Snozzi pretende, evidentemente, di tagliare tutti gli alberi per

rimettere in risalto gli elementi tipici di questo territorio, paesaggio: la miriade di canali d'acqua, i mulini a vento i tulipani e le mucche. Snozzi ripropone l'albero per costruire grandi parchi dentro le città e soprattutto per costruire filari che definiscono precisi spazi verdi tra una città e l'altra, e che permettono la vista, soprattutto verso il mare, per chi viaggia sul viadotto. La città, come dimostra la storia, può esistere e crescere, per «densificazione», solo se ha limiti precisi. Quando la città ha raggiunto la saturazione dentro i limiti stabiliti, non prima, si impone la definizione di nuovi limiti. Per Deltametropolis, in caso di saturazione delle città in oggetto, Snozzi, propone la costruzione di una nuova città addossata esternamente al viadotto circolare, la stazione con le 2 torri è predisposta. Snozzi propone anche l'ampliamento dell'aeroporto nazionale dentro lo spazio circolare.

Sono convinto che con questo semplice gesto Snozzi riesce a formulare un nuovo concetto di metropoli, estremamente funzionale, a cominciare dall'economia e dai trasporti, che dà una nuova identità e valore, in senso quasi conservativo, al territorio, al paesaggio al concetto di città. Un concetto nuovo anche perché probabilmente per

la prima volta la metropoli avrà una forma leggibile; viaggiando si avrà la percezione del grande spazio vuoto definito dal viadotto, la percezione delle diverse città identificabili per mezzo delle torri delle diverse stazioni, la percezione del rapporto tra le diverse città e il mare e il centro con la miriade di canali d'acqua, i mulini a vento, i tulipani, le mucche e l'aeroporto. È un gesto semplice, forte e finito, capace di far esplodere grandi potenzialità che potranno svilupparsi con grande libertà in funzione delle necessità, non ipotetabili, del processo di sviluppo e di crescita.

Pensate davvero che questo progetto «costituisce l'oggetto di un'aspirazione ideale non suscettibile di realizzazione pratica» o un «ideale irrealizzabile, progetto inattuabile»? Siete architetto, ingegnere, contabile, avvocato, amministratore,... cittadini o talpe?

Negli anni '20 gli architetti moderni hanno fatto la battaglia!

In questa nostra «civiltà» del consumismo nella quale anche la parola è oggetto di consumo privata del proprio significato, il progetto di Luigi Snozzi è considerato utopia; molto probabilmente perché un cerchio è un cerchio, inequivocabile, uguale per tutti, senza possibilità di compromesso.

cerchio: il luogo geometrico dei punti di un piano che hanno da un punto dato (centro) distanza uguale a un segmento dato (raggio)

civiltà: il complesso degli aspetti culturali spontanei e organizzati relativi a una collettività in una data epoca

Progetto per la nuova Rosa Vicenza

