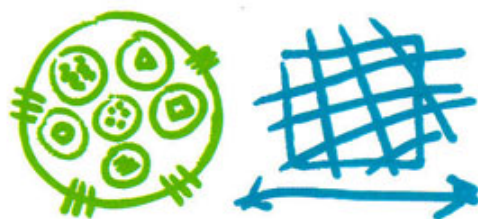
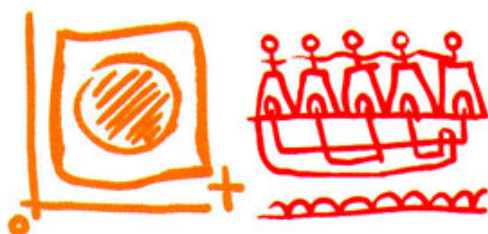


I Quaderni di ITACA

DIPARTIMENTO INNOVAZIONE TECNOLOGICA
NELL'ARCHITETTURA E CULTURA DELL'AMBIENTE



Q | DISEGNO INDUSTRIALE



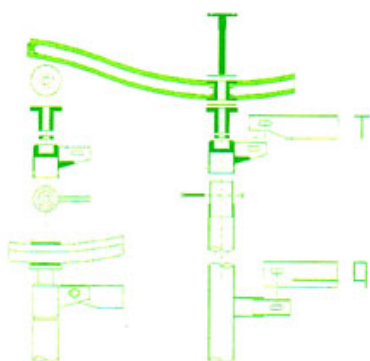
Le modificazioni di un mestiere il ruolo del designer

a cura di
Cecilia Cecchini, Massimo d'Alessandro

99 | 3

Fermati: pensilina per autobus

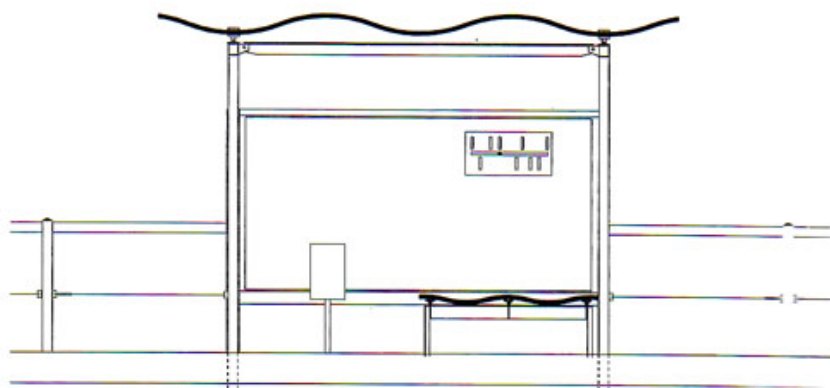
Carmela Agostino



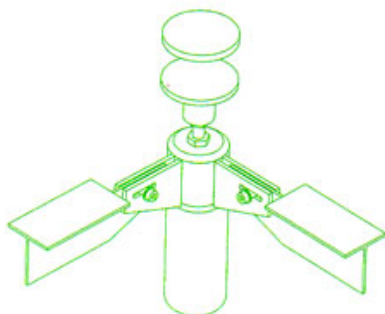
I progetti qui presentati di “pensilina di fermata”, sono il risultato del concorso interno bandito dal Dipartimento ITACA, nell’ambito della convenzione stipulata con il comune di Roma, ufficio Centopiazze, per la redazione del Manuale dell’Arredo Urbano.

Le pensiline, da collocare sulla nuova linea di tram veloci, rientrano in un nuovo programma di gestione del trasporto pubblico. Il programma prevedeva il ripristino di alcune linee preesistenti e la realizzazione di nuovi tracciati come quello che collega Casaletto-Largo Argentina, oggetto di concorso per le pensiline di fermata.

È chiaro come sia cambiato il rapporto dell’uomo moderno con la strada, velocità di percorrenza e mezzi di locomozione influenzano la



Nouvelle Vague
prof. Antonio Paris
arch. Carmela Agostino
arch. Gabriele Bellingeri
arch. Pietro D’Ambrosio



percezione dello spazio, la città è invasa da oggetti di “arredo urbano” sparsi nel centro storico e nelle periferie, spesso con assoluta casualità. Nuova vegetazione urbana, piantata o poggiata che ostacola lo sguardo e sbarrata il cammino. L’immagine della città cambia ogni mattina, attraverso la stratificazione dei cartelloni della reclame.

La mobilità nella scena romana di questo fine secolo rappresenta un punto debole, l’espansione edilizia degli ultimi venti anni e il boom economico espresso in automobili, simbolo dello sviluppo industriale, ha invaso la città. Il bosco, la foresta sono regolate da leggi naturali

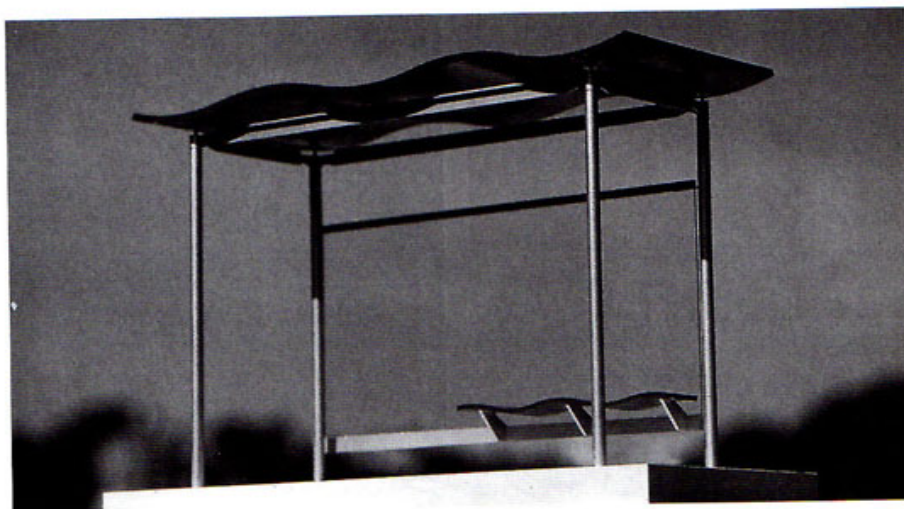
per la produzione vegetale dei diversi strati arborei, i cicli vitali alimentano la crescita ma si regolano, anche sul consumo di materia vegetale morta, necessaria per l'autoriproduzione, l'intervento umano a volte altera questo equilibrio. Nelle città come Roma ogni elemento nuovo si aggiunge all'esistente, senza mai eliminare o rimuovere. Si aggiungono elementi estranei nello sguardo del cittadino saturandone completamente lo spazio fisico e ottico, con pali, paline, cestini, fioriere e milioni di pannelli che crescono a tutte le altezze. «La strada asfaltata non ha il senso di se stessa; hanno senso solo

delle strade moderne, ormai prive di poesia e senza la misura umana.

Il concorso per le pensiline di fermata era una chiara volontà di dare ordine e omogeneità ai percorsi (successivamente negata).

Al concorso sono stati invitati cinque gruppi di progettazione con a capo: arch. Pietro D'Ambrosio, arch. Nicola Di Battista, arch. Salvatore Dierna, arch. Antonio Paris, arch. Corrado Terzi.

I progetti di concorso sono stati esaminati dall'amministrazione comunale, che ha selezionato una delle cinque proposte, scegliendo il progetto *Nouvelle Vague*, con la motivazione



Nouvelle Vague
Modello

i due punti che essa unisce. La strada è una lode allo spazio. Ogni tratto di strada ha senso in se stesso e ci invita alla sosta. La strada asfaltata è una trionfale svalutazione dello spazio, che per un merito oggi non è che un semplice ostacolo al movimento dell'uomo e una perdita di tempo». È questa la descrizione che Kundera fa

che fosse questo il progetto meno "evidente ed invadente", caratterizzato dalla sua semplicità e dalla capacità di mimetizzarsi e scomparire nella scena urbana. È questo infatti un oggetto che appare come in movimento, che si nega all'osservatore distratto, sembra poter essere percepito solo per un istante. La pensilina risulta come pre-

