

Fondazione Museo Storico del Trentino

## LE GALLERIE

Terragni - Studio Terragni Architetti, Gruppe Gut snc, Jeffrey T. Schnapp  
Stanford Humanities Lab, FilmWork srl, Le Gallerie - Piedicastello, Trento

Nel progetto dei Tunnel la memoria si specchia nel futuro, un'autostrada diventa museo, giardini nascono dall'asfalto, un quartiere si ricollega con la città senza che venga costruito nulla. Non siamo di fronte a un paradosso o a un gioco di contraddizioni ma a un esperimento urbano unico e in divenire, dunque ad un prototipo. Se paradosso c'è, risulta da urgenti domande: che cosa si può imparare dagli archetipi e come questi si lasciano trasformare in prototipi?

È infatti la sezione, quella dei prototipi, che ospita il Progetto delle Gallerie di Piedicastello alla XII Biennale di Venezia che "indaga le sperimentazioni libere e attive che cambieranno il nostro modo di vivere il paesaggio e la città nel

prossimo futuro". L'idea di prototipo è infatti rassicurante, perché non ha nulla di definitivo, il prototipo può essere modificato, costantemente migliorato dopo essere stato testato dagli utenti, dai possibili consumatori. Il riuso di infrastrutture della mobilità dismesse è un tema urgente che offre un'opportunità inaspettata: dare un futuro al recupero di frammenti di città abbandonate. Convertire luoghi trascurati e degradati in nuovi spazi per la collettività prenderà il posto di tanti progetti ex novo. Abbiamo lavorato sul tema della memoria all'interno delle Gallerie, suggerendo una visione che dà voce alle persone e alle loro memorie, ri-guardando la storia da sottoinsi.

La mostra inaugurale sui Trentini e la Grande Guerra del 2008 ci ha chiarito l'idea che questa esperienza museale in divenire non si pone l'obiettivo di cancellare quello che è successo in questa parte della città, ma di riportarlo alla luce dei giorni nostri. La cesura che ha tagliato in due il territorio, ha anche spezzato la percezione e i ricordi della gente. Non basta un intervento che cerca di ristabilire una situazione precedente (irrecuperabile dopo tanti cambiamenti), occorre partire dall'attuale condizione e convertire la frattura in nuove opportunità.

Danno una strana e incerta euforia i luoghi dismessi del traffico, (vedi la High-Line di New York ma anche la

Foto di Pierluigi Faggion



semplice riduzione delle corsie stradali per dare spazio a tavolini, biciclette e alberi) perché cambiano non solo la percezione e la prospettiva dello spazio ma altrettanto i suoni e i profumi. Sentiamo, ad esempio, il rumore della città un po' più lontano, amplificata la sua memoria, più soffice l'atmosfera. Nei Tunnel, camminiamo assorti nel tema della mostra ma seguiamo le linee bianche sulla superficie nera dell'asfalto come se ubbidissimo ad una consuetudine ormai superata. In maniera quasi inconscia aggiustiamo il nostro senso della misura ai luoghi pensati per una diversa scala di utenza (automobili, camions, motociclette, etc.) e per un'altra velocità. Col tempo del camminare ci adattiamo a un inconsueto spazio, per di più lungo, leggermente in curva, e del tutto eccezionale per i pedoni che improvvisamente si trovano liberi di percorrere una galleria a forma di grande salone sotterraneo. La riconversione di questo archetipo infrastrutturale, il tunnel autostradale, in una Galleria espositiva invita a un nuovo modo di intendere il progetto: al posto di un lavoro di demolizione e di costruzione di un'architettura stereotipica, il Tunnel richiede delle scelte precise e sempre bilanciate tra elementi pre-esistenti. Rimane sempre precario il rapporto tra preesistenza e invenzione, tra la consueta (ma anche strana) natura dell'infrastruttura e il nuovo carattere del tunnel-museo che volge l'esperienza della velocità in quella di contemplazione.

I problemi di questa conversione sono una sfida, l'approccio (in primo luogo multidisciplinare e realizzato in team, tra diversi paesi con una chiarissima divisione dei ruoli), la tempistica, (dalla chiusura del tunnel stradale all'apertura del laboratorio Museo sono passati meno di tre anni), il cliente (La Provincia Autonoma di Trento e Fondazione Museo Storico del Trentino con le idee chiare) e una perfetta struttura tecnica (ingegneri della Provincia che con noi hanno lavorato sia alle strutture sia all'impiantistica) e le competenze realizzative (tutte le strutture sono state installate con le maestranze e carpentieri del servizio ripristino della Provincia di Trento).

Abbiamo da subito puntato all'utilizzo di entrambi i tunnel come priorità, perché è un incanto attraversarli a piedi, ma non abbiamo mai perso di vista la

necessità di realizzare il progetto per parti, facendolo diventare patrimonio collettivo, spazio museale e terreno di ricucitura di lacerazioni ancora aperte. I Tunnel, realizzati negli anni '70 avevano infatti reciso il collegamento tra la città di Trento e il borgo antico di Piedicastello, creando un corridoio continuo di traffico a due corsie verso il Brennero e viceversa. Credo sia stato come svegliarsi in un incubo e dover tacere in nome del progresso. Nel 2007 il Presidente Dellai, fa realizzare due tunnel paralleli a poche decine di metri dagli esistenti, liberando i nostri tunnel e creando un silenzio quasi irreale. Guidati dalla Fondazione Museo Storico, abbiamo capito che le sensibilità

erano provate e che andava ristabilita la fiducia dei cittadini.

Nel 2008, abbiamo scelto di iniziare dall'interno, mettendo alla prova il luogo come spazio collettivo (6500 mq restituiti alla comunità in 6 mesi di lavoro tra progetto e realizzazione).

Nel 2009 dopo il successo dell'anno precedente (25.000 visitatori e circa 40 eventi) era tempo di ampliare lo sguardo. Quello che ci ha entusiasmato di questa secondo anno di lavoro è stata sicuramente l'opportunità di sviluppare strutture più stabili quali bookshop, biglietteria, spazi per seminari e per mostre temporanee nella galleria Bianca, affrontare il problema impianti (verifiche tecniche e realizzazione di quattro

Foto di Pierluigi Faggion







▲  
Foto Studio Terragni

collegamenti interni tra le due gallerie) realizzare una mostra permanente, ma con carattere flessibile nella galleria nera. Ad un'esigenza del luogo stesso risponde il nostro progetto di due giardini, uno mediterraneo all'uscita Sud e uno alpino a quella Nord.

Al momento, si tratta di due vaste aree diverse tra di loro ma senza carattere ed appartenenza ai loro luoghi. Il giardino verso Nord farà riemergere la natura dall'asfalto e del suolo roccioso nella veste di un giardino alpino. Al posto di

uno spazio ormai abbandonato sorgerà la memoria antica della valle. Adiacente al nuovo viadotto autostradale e a pochi passi dal traffico incessante e rumoroso, il giardino a Nord ne farà una cascata artificiale dietro gli abeti e i cespugli nativi. A Sud un giardino ordinato e didattico s'indirizzerà verso quel sogno del Mediterraneo che per altro il mite clima della valle annuncia al viaggiatore. Collegato con il percorso espositivo interno, il giardino Sud accoglierà chi arriva dalla città e dall'Adi-

ge. Il collegamento Est-Ovest, opposto al traffico precedente e all'orientamento dei tunnels, ha tutto il potenziale per riqualificare l'intero quartiere di Piedicastello. I suoi sorprendenti spazi pubblici aspettano solo uno sforzo deciso dei vari Enti coinvolti. Noi sentiamo l'urgenza di completare questo progetto perché crediamo sia fattibile in tempi brevi e aggiunga ancora un tassello alla strategia di riappropriazione dei luoghi urbani, senza troppo rumore, ma con idee chiare e risultati felici.

Foto di Pierluigi Faggion

Foto di Studio Terragni

