

La storia della monorotaia si comincia dal 1821

Sono in tanti a pensare che la monorotaia (ma lo pensano anche della Metropolitana) sia un mezzo avveniristico, ultramoderno e realizzabile solo nelle grandi città. Si sbagliano per diverse ragioni. Dal punto di vista storico l'errore sta nel fatto che il primo "progetto" brevetto di monorotaia (trainata da cavalli) risale al 1821. Il secondo perché si capovolge il concetto che è alla base della strategia dei sistemi di trasporti: sono i mezzi di comunicazioni a rendere "grandi" le città.



Quella di Torino fu realizzata per l'EXPO del 1961

Bisogna aspettare più di un secolo perché in Italia si possa vedere realizzato un tracciato di metropolitana. Accadde nel 1961 quando a Torino fu di scena l'EXPO manifestazione internazionale del lavoro, oltre che il Centenario dell'Unità d'Italia. Il tracciato si estendeva per circa 1.800 metri su un viadotto, di forma rettangolare, in cemento armato sopraelevato, sostenuto da piloni tronchi conici anch'essi in cemento armato. Andò in disuso sul finire del 1963 dopo essere stata utilizzata per favorire gli spostamenti delle scolaresche.

LA PROPOSTA ■ IN UNA CITTÀ SEMPRE PIÙ SOFFOCATA DA BEGHE E NAUGURAZIONI DI MARCIAPIEDI LA "PROVOCAZIONE" DELL'ING. MASI

La città sul binario giusto?

Monorotaia, giardino pensile e centro congressi: ecco come Bari potrebbe svoltare

ABBANDONARE IL RESPIRO CORTO

VITO MASI*

Accontentarsi dei marciapiedi

In una città dal respiro corto, condannata al piccolo cabotaggio politico, alle polemiche (in cui taluni consiglieri comunali mostrano... competenze tali da poter tenere autentici "Master sull'evanescenza"), piomba un cittadino che dice la sua sul futuro di Bari. Ma non in modo generico, sbrigativo, approssimativo. Lo fa con una proposta sulla quale, ne siamo certi, molti storceranno il naso considerandola faraonica e, quindi, irrealizzabile.

Ecco, un limite di Bari è questo. Ciclopica nelle propaganda, rinchioda nelle realizzazioni. Bari da molti anni chiacchiera di grandi cose, ma inaugura... marciapiedi. Anzi comunica persino le aperture parziali di marciapiedi che perimetrano piazza che temendo, dice l'assessore, azioni vandaliche saranno aperte (dopo anni di ritardo per opere modestissime) solo dopo la sagra di San Nicola. Nessuno ha chiesto all'assessore se per tutelare ancora quella piazza dovrà chiuderla per la sagra dell'anno prossimo... Ma si sa, i giornalisti hanno ormai più dimestichezza con il copia e incolla del comunicati stampa che con le domande e si bevono qualunque scempiaggine.

In questo clima, così provinciale, c'è chi osa pensare a soluzioni urbanistiche come la monorotaia, un grande centro congressi e un giardino pensile sul modello della riqualificazione della linea metropolitana High Line nel Meatpacking District a New York.

Possiamo cincischiare con mille cose, crederci Gulliver mentre siamo filippuziani. Ma se un cittadino genera pensiero possiamo ancora sperare. E' questa la soluzione? E' questa una soluzione? Se fosse lo spunto per una discussione sarebbe già tanto. Anche per provare a capire dov'è finito il Piano Urbanistico Generale che, da cavallo di battaglia della campagna elettorale, è finito nel dimenticatoio. (d. cic.)

Sarebbe troppo facile elencare i problemi che ci affliggono (il traffico, l'inquinamento, l'alienazione individuale in un habitat sempre più artificiale, il consumo del territorio e delle risorse energetiche...): la vera sfida è come risolverli onorevolmente.

Con questo articolo intendo proporre la mia soluzione, così come si è evoluta sin da quando nel '73 con la tesi volli affrontare il nodo dell'area Perotti, passando per "Il Fiume Verde" del '93, il concorso di idee "Ridisegna Bari" (2012), per giungere infine - nel 2013 - al concorso: "Baricentrale: il Nodo ferroviario".

Le condizioni per il Rinascimento barese Poiché non si può affrontare il "nodo" dell'area metropolitana di Bari senza aver risolto l'equilibrio del borgo, né il borgo può prescindere dalle sue interazioni con la città e il territorio circostante, qualunque intervento deve prima affrontare in maniera radicale e risolutiva il nodo dei flussi di uomini e merci da e per la Città (l'"ossigeno") con un sistema efficace ed efficiente di trasporto rapido di massa.

Io propongo un people-mover sopraelevato a forma e percorrenza poli-anulare con tecnologia a **MONOROTAIA**, correlato a spazi intermodali perimetrali ed esterni al tessuto urbano, e senza interferenza con l'attuale livello di movimentazione.

Contestualmente, questo sistema va connesso al tessuto urbano con una rete sempre più fitta di collegamenti ciclo-pedonali attrezzati, con lo spostamento delle merci automatizzato e la creazione di canali tecnologici per i flussi di dati ed energia, al fine di rivitalizzare le funzioni commerciali e culturali... e la vivibilità.

Ma, se questo innovativo sistema di trasporto a monorotaia costituisce la pre-condizione necessaria per invertire il corso degenerativo e generare un sano e organico sviluppo urbano, esso non è tuttavia sufficiente da solo a produrre gli effetti desiderati senza un "cervello" operativo (la City) e un "cuore" verde (il "Central Park")... senza la rivisitazione dell'asse urbano di v. Sparano (anima

della movida barese e trait d'union tra la Nuova Bari del 3° millennio e il borgo antico, sua memoria storica)... e - last but not least - senza quella che nel piano Quaroni era definita la Porta della città (nella mia ipotesi, una macrostruttura in grado di fare da volume di scambio per ridurre il consumo di territorio e fusa organicamente con il porticciolo turistico, il parco Perotti e la spiaggia di "Pane e Pomodoro").

IL PROGRAMMA DI INTERVENTO

1. IL PEOPLE-MOVER a MONOROTAIA

La pre-condizione per qualunque intervento sull'organismo urbano è dunque la realizzazione di anelli di people-movers con tecnologia a monorotaia, corredati da nodi intermodali perimetrali, che fungano da "polmoni funzionali" per la progressiva riduzione del flusso carrabile, migliorando - per questa via - i tempi di spostamento di uomini e merci da e verso la città. Vediamo gli aspetti salienti di questa tecnologia di trasporto:

a. scorrendo al di sopra del piano stradale, consente a chiunque si trovi all'interno del territorio urbano (v. immagine planimetrica) di raggiungere entro trenta minuti qualunque punto della città;

b. incentiva la fruizione ciclo-pedonale dell'area metropolitana sia attraverso la progressiva creazione di aree chiuse al traffico veicolare, che fornendo la possibilità di ospitare a bordo bici e pedoni. Scompare così il concetto stesso di "periferia", poiché l'intero territorio diventa fruibile a chiunque, indipendentemente dalla propria posizione;

c. alimentata elettricamente e con un livello di rumorosità poco al di sopra del fruscio delle foglie, è ad inquinamento attivo nullo e, riducendo l'attuale traffico veicolare urbano di una quantità non inferiore al 20%, ne diminuisce in pari misura l'emissione di agenti inquinanti e l'inquinamento acustico;

d. parcheggi ed autostop perimetrali filtrano il traffico extra urbano (veicoli privati, bus, treni) all'esterno della città urbana, consentendo agli utenti di accedere rapidamente attraverso le stazioni di interscambio agli anelli di monorotaia;

e. il trapianto sul tessuto viario attuale è praticamente indolore, trattandosi di un sistema che scorre su punti "esterni" alla sede



stradale;

f. l'attuazione del sistema potrebbe procedere per parti omogenee e progressive (e consentire così un costante controllo ambientale e funzionale) fino a saldarsi, perimetralmente, ai nodi intermodali ed ai parcheggi esterni;

g. con un costo "chiavi in mano" non superiore a 22 Mil/Km (comprensivo delle stazioni di scambio intermodale) ed un utile annuo minimo di 3,15 Mil/Km (v. <http://www.city-manager.info/piani-finanziari.html>) gli investimenti si ammortizzano in non più di 7 anni. E potrebbero essere azzerati dai finanziamenti per la mobilità e le infrastrutture delle aree metropolitane, dalle sponsorizzazioni e dai proventi ricavabili dalle aree attrezzate e dal trasporto merci, dalla concessione a società miste pubblico-private degli anelli di trasporto rapido di massa e - infine - da quota parte di quanto ricavato dalla vendita della cubatura di 1.300.000 mc della City (da realizzare al di sopra dell'area occupata dal fascio dei binari) così come previsto nel piano particolareggiato relativo alle aree ferroviarie.

2. La City

a. Un'agorà per il Mediterraneo

La volumetria edificabile totale disponibile sui 78 Ha dell'area di intervento è di ca. 1.300.000 mc, (v. il concorso "Baricentrale") senza consumo di territorio, poiché la realizzazione avviene al di sopra di aree attualmente utilizzate a livello di campagna da binari e attività connesse al traffico ferroviario.

Supponiamo che una società di gestione costituita dagli aventi diritto a tale volumetria edificabile, li ponga sul mercato immobiliare per creare una City dotata di galleria fotovoltaica ed edifici in classe A a destinazione terziario-residenziale-direzionale, da realizzare - secondo le linee-guida del masterplan - su una piastra pedonale attrezzata "a giardino pensile", posta al di sopra dell'area ferroviaria in area non interessata dalla ristrutturazione del Nodo, per esempio all'altezza di v. B. Regina...

Il ricavo che se ne può conseguire (alle condizioni di mercato attuali, non meno di 600 euro/mc) è non inferiore a 780 Mil

(600 euro/mc. x 1.300.000 mc.) e basta da solo a fare da volano e motore dell'intero intervento proposto. La città avrebbe così molto di più di un Centro congressi.

b. Il Central Park

Con i suoi 50 ettari posti nel cuore della città ed in continuum con il mantello trasversale verde di connessione tra ex caserma Rossani e piazza Aldo Moro (posto in corrispondenza della Stazione Ferroviaria), ecco il nostro Central Park: un "polmone verde" nel cuore della Città in grado di fondere in un unico spazio ciclo-pedonale City, "Manifestazione dei Tabacchi", Stazione, "Caserma Rossani", parco Perotti e spiaggia di "Pane e Pomodoro".

c. La "Galleria Sparano"

Con i profumi del suo manto verde alla Burle Marx, protetta dal suo cielo di cristallo "fotovoltaico", attraversata e percorsa dall'asse pedonale attrezzato, via Sparano sarebbe una cosa unica nel cuore pulsante della città, ma anche espressione di un nuovo approccio alle risorse energetiche, di un nuovo equilibrio sostenibile tra mondo della città e mondo dell'uomo.

d. La Porta della città

Connessa al cuore della città dalla monorotaia e dalla piastra ciclo-pedonale a giardino pensile, fusa con il parco Perotti e le spiagge di Pane e Pomodoro (il traffico veicolare verrebbe reindirizzato sull'attuale tratto ferroviario in corso di dismissione) e con il suo porticciolo turistico, l'intervento svolgerebbe per un verso la funzione di fare da volume di scambio per ridurre ulteriormente il consumo di territorio, e per l'altro modificherebbe con un segno architettonico nuovo lo skyline di una città da troppo tempo ripiegata su se stessa.

IL MASTERPLAN

a) Le linee-guida

1.780 Mil di euro verrebbero così ripartiti:

- 90 Mil di euro verrebbero finalizzati a costruire (al costo unitario di 500 /mc) 180.000 mc, per un totale di 60.000 mq. ca. di superficie, da destinare ad attività di interesse pubblico, ubicate nello stesso comparto del centro terziario-residenziale-direzionale a farsi;
- 90 Mil sarebbero destinati alla crea-

zione:

del mantello verde di connessione tra ex caserma Rossani e piazza Aldo Moro (Central Park), in continuum con la copertura a giardino pensile del fascio dei binari che andrebbe dalla City alla Stazione e di qui fino al parco Perotti ed al lido di "Pane e Pomodoro"; della galleria fotovoltaica di autoalimentazione dell'intero intervento;

• 600 Mil servirebbero a realizzare:

- cinque anelli di monorotaia (ad alimentazione elettrica e recupero di energia) e 20 stazioni dislocate lungo i 20 Km dei percorsi;

autosilos perimetrali con cui per un verso assicurare la mobilità all'intero territorio cittadino ed al suo hinterland e per l'altro istituire zone ciclo-pedonali ed a traffico limitato,

nodi di interscambio multimodali degli anelli a monorotaia con le ferrovie concesse e con i trasporti su gomma per passeggeri e merci.

b) Il bilancio Costi-Benefici

Il Sistema è, nella sua globalità:

1) a costo finanziario 0, poiché viene "venduto" lo ius edificandi e cioè un diritto "virtuale" a costruire;

2) a consumo energetico nullo essendo autoalimentato dalla galleria fotovoltaica e con sistemi edilizi di classe A;

3) a impatto ambientale negativo attraverso la creazione di vaste aree ciclo-pedonali e a traffico limitato, senza penalizzare ma anzi incrementando la mobilità e l'efficienza del trasporto di uomini e merci e, riducendo l'attuale traffico veicolare urbano di una quantità non inferiore al 20%, diminuendone in pari misura l'emissione di agenti inquinanti e l'inquinamento acustico;

e produce:

- a) un utile netto tra i 55 e i 95 Mil da ridistribuire tra i partner della società di gestione (ed eventuali azionisti esterni);
- b) un volume di affari 2750 mln, di cui 780 Mil per la realizzazione dell'intervento e 1.950 Mil (1.500 m/c. x 1.300.000 mc.) per la realizzazione della volumetria venduta ai privati.

Ingegnere, specializzato in Architettura e Urbanistica.