

**INFRASTRUTTURE MINORI NEI
TERRITORI DELL'ABBANDONO.
LE RETI FERROVIARIE**

A CURA DI
EMILIA CORRADI
RAFFAELLA MASSACESI

INTRODUZIONE
CARMEN ANDRIANI
POSTFAZIONE
RICHARD INGERSOLL

Progetto grafico di Emilia Corradi e Raffaella Massacesi

Copyright © MMXVI
ARACNE editrice int.le S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Quarto Negroni, 15
00040 Ariccia (Rm)
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-9187-6

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi
mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Non sono assolutamente consentite le fotocopie senza il
permesso scritto dell'Editore.

I edizione: marzo 2016

RE-CYCLE ITALY

PRIN 2013/2016

PROGETTI DI RICERCA
DI INTERESSE NAZIONALE

Area Scientifico-disciplinare

08: Ingegneria civile
ed Architettura 100%

Unità di Ricerca

Università IUAV di Venezia
Università degli Studi di Trento
Politecnico di Milano
Politecnico di Torino
Università degli Studi di Genova
Università degli Studi di Roma
"La Sapienza"
Università degli Studi di Napoli
"Federico II"
Università degli Studi di Palermo
Università degli Studi
"Mediterranea" di Reggio Calabria
Università degli Studi
"G. d'Annunzio" Chieti-Pescara
Università degli Studi di Camerino

INDICE

INTRODUZIONE

<i>Territori caduti nell'ombra</i> Carmen Andriani	11
---	----

INFRASTRUTTURE MINORI NEI TERRITORI DELL'ABBANDONO. LE RETI FERROVIARIE

<i>Note sulla pubblicazione</i> Emilia Corradi, Raffaella Massacesi	17
--	----

<i>Infrastructure code</i> <i>Per un nuovo assetto di territori minori dell'abbandono</i> Emilia Corradi	25
--	----

<i>Fitting territories</i> <i>I territori dei tracciati ferroviari</i> Raffaella Massacesi	35
--	----

<i>Ferrovie in conflitto. L'origine bellica delle ferrovie e il disegno del paesaggio veneto</i> Alberto Ferlenga, Fernanda de Maio, Andrea Iorio	47
--	----

<i>Paesaggi dell'isterilimento: nuovi cicli di vita attraverso infrastrutture deboli</i> Ilaria Valente	61
--	----

<i>Tracciati ferroviari dismessi, in abbandono, sottoutilizzati. Il tratto ferroviario del Vallo di Diano lungo il tracciato Sicignano – Lagonegro</i> Cassandra Cozza	65
---	----

<i>Il riciclo dei tratti dismessi della calabro/lucana: nuove infrastrutture verdi nel paesaggio della città metropolitana di Reggio Calabria</i> Vincenzo Giofrè	81
--	----

<i>3 Falsi Assiomi</i> Mosè Ricci	95
--------------------------------------	----

<i>Recycle Genova: dallo scarto al footprint</i> Sara Favargiotti	103
--	-----

<i>Dispositivi, processi, visioni: strategie operative di riciclo urbano</i> Jeannette Sordi	111
---	-----

<i>Re-Infrastrutturare l'Italia</i> Antonio De Rossi	119
---	-----

<i>Treni che fan Città. Infrastrutture ferroviarie e assetti insediativi in Piemonte</i> Mattia Giusiano, Danilo Marcuzzo	123
--	-----

<i>Infrastrutture a perdere</i>	133
Guya Bertelli	
<i>Segni deboli, tracce permanenti</i>	145
Juan Carlos Dall'Asta Gutiérrez	
<i>Ripartendo dai borghi: la geografia minore dell'Italia futura</i>	157
Gennaro Postiglione	
<i>Il museo diffuso come azione di valorizzazione e riappropriazione dei luoghi per il patrimonio "invisibile" dei borghi</i>	163
Michela Bassanelli	
<i>Il Design for All per valorizzare i centri minori</i>	169
Giuseppe Di Bucchianico	
<i>Il branding inclusivo per i territori fragili</i>	177
Stefano Picciani	
<i>Condizioni della fragilità in Abruzzo</i>	181
Massimo Angrilli, Mario Morrica	
<i>Progettare l'assenza. Il declino dei centri minori</i>	193
Francesca Pignatelli	
<i>La programmazione comunitaria 2014-2020 a sostegno dei progetti complessi</i>	197
Palmina Romano	
MAPPE	
<i>Mappe e nuovi cicli di vita.</i>	205
<i>Rappresentanza e rappresentazione dei territori dell'abbandono</i>	
Carmen Andriani, Emilia Corradi, Raffaella Massacesi	
<i>Rigenerare territori fragili_Le reti infrastrutturali nei territori dell' abbandono.</i>	215
Laboratorio di tesi di laurea	
Carmen Andriani, con Emilia Corradi, Raffaella Massacesi	
POSTFAZIONE	
<i>Slow train</i>	237
<i>Racconto di un viaggio</i>	
Richard Ingersoll	

INFRASTRUTTURE A PERDERE

Guya Bertelli
→PoliMI

In un momento in cui l'architettura sembra essersi indebolita come referente univoco della progettazione, è di particolare interesse ripercorrere il tema della infrastruttura attraverso quella doppia matrice, costruttiva e distruttiva, cui l'immaginario urbano pare avere risposto in modo alternato negli ultimi decenni: da un lato attraverso una costante ricerca del 'nuovo' come risarcimento della storia, dall'altro attraverso una consapevole difesa del passato, in nome di un possibile e continuo 'ricominciamento'. Nelle nostre città questa ambivalenza si è cristallizzata ora nella immagine della 'distruzione creativa', fondata sui segni resistenti del passato come uniche matrici in grado di tracciare un possibile mutamento futuro; ora nella figura della 'costruzione distruttiva', legata all'immagine del frammento come rudere, sostituibile ogni volta da una seconda natura capace di trionfare benjaminianamente sul costruito. Da una parte la città esistente che ricostruisce continuamente se stessa, seguendo il pensiero cattaneano della 'storia come principio', connessa al grande progetto di infrastrutturazione del territorio. Dall'altra una 'città sempre nuova' che, nonostante la fragilità dei tempi, nasce ogni volta sulle rovine della città trascorsa. La dialettica che ne emerge è descritta molto

bene nell'ultimo libro di David Harvey, dove l'autore contrappone, tornando al pensiero di Henri Lefebvre (1967), ad un ritrovato 'diritto alla città'¹ come 'ritorno all'urbano', e dunque all'architettura, un'idea alternativa della città costruita sull'ideologia (mai superata) della riconquista dell'artificio ad opera della natura.

Macrocosmi e grandi infrastrutture

Cominciamo dalla prima. Seguendo il filo rosso che dal Cattaneo arriva sino a Lefebvre ed oltre, non possiamo non ammettere che oggi il tema della 'rigenerazione urbana' e del 'ritorno alla città' sia prevalso definitivamente su tutti gli altri, imponendo uno sguardo verso l'esistente che è al tempo stesso un grande desiderio di rivincita, di riscatto fisico (oltre che psicologico) su tutte quelle 'città diffuse', 'metropoli galattiche', 'città disperse' e 'campagne urbanizzate' che hanno sostenuto il pensiero debole, dissolutivo e disgregativo di fine millennio. Un pensiero che ha visto d'altra parte il trionfo dell'infrastruttura forte come espressione di una ideologia dominante e di vittoria sull'esistente, nel tentativo di fondare una nuova scienza applicata ad un progetto di costruzione e di dominio sulla natura stessa.

Autostrade, cavalcavia, viadotti, canali, arterie più o meno dense e districate nei meandri delle diffusioni urbane e suburbane, hanno rivolto il nostro interesse per molto tempo verso i grandi network infrastrutturali, visibili e invisibili, materiali e immateriali, regalandoci da un lato l'illusione di potere varcare facilmente 'la freccia del tempo', dall'altro di potere imporre, al grande disegno territoriale, una nuova geografia reticolare, fondata più su un principio di sradicamento dei luoghi che su una regola di connessione degli stessi. Molta la letteratura del periodo, affidata per lo più a sociologi, antropologi e pianificatori anche di grande spessore, che hanno saputo restituire ogni volta immagini e terminologie più o meno consone al susseguirsi delle trasformazioni in corso. Ad esse si sono affidate le grandi utopie del secolo scorso, nella speranza di una 'redenzione' in forma di connessione, dove "le reti di comunicazione sono viste come artefici del nuovo legame universale"² Una cosa tuttavia è prevalsa su tutte le altre: l'illusione di essere entrati in una nuova era, dominata non solo dalla vittoria dei network, ma dalla consapevolezza che solo essi avrebbero potuto aprire la strada ai grandi macrocosmi senza confini della nuova 'urbanità in movimento'; una sorta

di riattualizzazione nel contemporaneo di quello spazio della 'mobilitazione totale' già postulato a Jünger nella prima metà del secolo scorso³.

'High line' versus 'low line'

Se la figura della 'rete' tuttavia ha presieduto "alla prima formulazione di una ideologia redentrica della comunicazione"⁴, in cui le infrastrutture "sono viste come artefici del nuovo legame universale", ecco che sul finire del secolo scorso già sembrano emergere i sintomi di una inversione di rotta che troverà nell'abbandono (e nella rapida riconversione) della High line neworkese la nuova icona di inizio secolo. Certamente il progetto di Diller Scofidio era sembrato al momento rivoluzionario: un nuovo parco lineare sulle 'rovine' dell'antica linea ferroviaria riusciva a tracciare un diverso orizzonte non solo nella città, ma anche nella società del nuovo millennio, chiamata ora a confrontarsi con una diversa 'natura' che, nel suo imporsi 'selvaggiamente' sull'esistente tracciato, lasciava emergere, ed anzi 'riutilizzava', i frammenti e gli scarti del precedente paesaggio. L'obiettivo degli autori si era realizzato, e con esso il sogno di gran parte della società americana attratta dai nuovi miti dell'ecologia e della sostenibilità tout court.

Ma quello che emergeva da questo desiderio, era la capacità non solo di 'restituire' cicli di vita diversi ai luoghi abbandonati, ma anche di sostituire, ai ritmi veloci e accelerati che avevano dominato la fine del secondo millennio, il ritmo lento e cadenzato di un movimento che vuole ora recuperare l'attenzione all'urbano, lo sguardo corporeo, la 'percezione' della quotidianità.

Microcosmi e 'piccole infrastrutture'

Questo inaspettato 'cambiamento di rotta' sembra sostituire al 'paradigma' della 'grande distanza', un nuovo orizzonte temporale, composto da ritrovati 'spazi di convivenza', 'emozioni elementari', piccoli 'microcosmi' in grado di testimoniare, come detto sopra, un inaspettato 'ritorno all'urbano', che proprio nell'infrastruttura torna a vedere uno dei suoi principali protagonisti.

Il primo di questi microcosmi sembra essere 'la piazza della stazione', inedita 'enclave' del terzo millennio che torna all'attenzione seguendo un racconto di destini intrecciati, passioni condivise, "... comiche o tragiche vicende che lo hanno segnato", seguendo "...una narrazione randagia

e fluttuante che segue un suo percorso nascosto, come la corrente di un fiume”⁵. E’ la piazza della nostra memoria, il luogo della sosta e del movimento, il punto verso cui si vuole arrivare e da cui si vuole ripartire, ma anche l’illusione del viaggio, della scrittura, del racconto. E’ la piazza che riaffiora ogni volta che giriamo l’angolo della strada, nella ricerca di una identità nuova da raggiungere, da descrivere, da condividere. Rappresentata dalla figura della ‘soglia’, la stazione ne interpreta gli attributi di ambiguità e di doppiezza, cui molti autori hanno ricorso nel tempo per esprimere il loro pensiero; da J.H. Miller, che la identifica con “una strana terra di confine, una regione di frontiera... una zona intermedia... né interna né esterna”⁶, a Roland Barthes, che ne teorizza il concetto di liminalità valorizzandone lo statuto di ‘neutralità’⁷, sino a Walter Benjamin, il maestro della ‘soglia’, che ne riconosce il ruolo di luogo della sosta, ma anche ‘del transito e del passaggio’, ‘della sortita e del ritorno’.

Stazione dunque come ‘spazio tra’, spazio-soglia che apre oggi ad una alternativa importante: la possibilità di un suo recupero alla città attraverso una potenziale ‘ri-forma’ della sua struttura, un ‘ri-ciclo’ a favore di una abitabilità nuova, diversa, legata non più solo al movimento, ma anche all’incontro, alla rappresentazione, alla comunicazione.

Un’inedita riconquista della ‘piazza’ forse, intesa ancora una volta come ‘diritto alla città’, direbbe Henri Lefebvre⁸; un diritto che allora era stato “sia un grido che una richiesta... una risposta al dolore per la crisi profonda in cui stava precipitando la vita in città...”⁹.

La ‘piazza’ come microcosmo ritrovato è forse oggi una possibile rivincita dell’urbano sullo sradicamento totale, del corporeo sull’immateriale, della relazione sulla connessione, del principio sulla regola, della misura sulla norma. Sicuramente la piazza della stazione, nell’immaginario collettivo, ha incarnato nel tempo tutte queste dialetticità.

Da – A: emozionarsi ‘camminando’¹⁰

Con il ritorno della ‘piazza’ come ritrovata ‘spazialità contemporanea’, un secondo ‘microcosmo’ sembra oggi emergere a pieno titolo come fonte di ‘nuova urbanità’: la ‘strada’. Le città “...diventano vive per le strade, le stesse strade su cui si cammina da centinaia di anni”.¹¹

Non solo le strade comprese nell’idea progressista e ‘moderna’ legata all’ebbrezza della velocità e dell’espansione, e nemmeno le strade

esclusivamente proiettate nella virtualità immateriale del 'network' globalizzante. Piuttosto le strade nuovamente pensate come 'corridoi' urbani, nella loro 'scala ridotta' di spazio della comunicazione sociale e della rappresentazione dei valori 'civili', specchi esterni di una internità a volte nascosta, che "a tratti sparisce ma che continua ad incantarci"¹²: sono le strade che già Bruno Fortier vent'anni fa aveva riconosciuto in quello spazio pubblico 'diverso', che dilata le percorrenze fino in fondo ai cortili, nei giardini interni delle case, negli interstizi urbani in apparenza abbandonati, sotto i viadotti dimenticati, nei parcheggi abusivi e in tutti quegli spazi spontanei che alla fine del XX secolo andavano a formare, secondo lui, una terza 'città', la città della 'contaminazione', di cui la modernità aveva voluto a tutti i costi liberarsi e che invece allora si prestava a divenire preludio di quel 'terzo paesaggio' che solo quindici anni più tardi Gilles Clement avrebbe presentato al mondo intero come Manifesto di un conclamato ritorno alla natura¹³. Apparentemente, fare riemergere quei territori dell'oblio che per molto tempo sembravano essere stati tagliati fuori dalla nostra memoria e tornare a farli vivere restituendo loro un volto nuovo, era sembrato in un primo momento un'operazione possibile, forse anche facile per certi versi.

Un nuovo orizzonte si era aperto, e con esso la consapevolezza che anche gli spazi pubblici più fragili e dimenticati avrebbero paradossalmente potuto accogliere ancora una volta il ruolo ambizioso di luogo dell'incontro, della comunicazione sociale, della condivisione soprattutto. Ecco, il nuovo paradigma che si stava prospettando all'orizzonte del terzo millennio non sarebbe stato più quello della 'connessione tecnica'. Il nuovo paradigma sarebbe stato invece quello della 'condivisione', unica in grado di radicare nuovamente al suolo, anche solo temporaneamente, gli spazi invisibili della 'comunicazione globale'.

In realtà le differenti formule adottate sino ad ora in questo senso (dalle co-ways alle social street sino a tutti i differenti modelli di 'tactical urbanism' legati al riciclo e riuso temporaneo dell'esistente urbano) non hanno avuto un effetto così forte da potere dettare 'strategie' innovative, ancorché 'fragili', per la costruzione di un nuovo vocabolario sul disegno urbano. "...Ciò che intendiamo per lo più a dimenticare", citando nuovamente Harvey "... è il ruolo decisivo svolto dai sentimenti che provengono dalla strada e crescono intorno a noi: l'inevitabile senso di perdita provocato dalle demolizioni, ciò che accade quando interi quartieri... vengono ridisegnati

ex novo, o quando grandi agglomerazioni spuntano apparentemente dal nulla”.

“Il punto è”, scrive Luca Molinari nella prefazione al catalogo sulle 416 ‘Città fantasma’ che Velasco Vitali¹⁴ ha esposto lo scorso anno in Triennale, “...che noi sappiamo pochissimo di un mondo cresciuto troppo in fretta e in maniera eccessivamente frantumata per essere conosciuto. In una dimensione in cui sembra che con la rete abbiamo il controllo di ogni elemento, ci troviamo ad essere, invece, come quei viaggiatori che tra il XVI e il XIX secolo andarono alla scoperta di mondi ignoti e riportarono nella vecchia Europa immagini e storie impensabili. Il Sublime nasce anche da questa dimensione e dalla sensazione che il mondo conosciuto stesse diventando troppo grande per noi. Oggi ci troviamo a vivere esperienze simili nel riscoprire tutti quei manufatti e quelle trasformazioni che ci riempiono di stupore e di paura, e cerchiamo insieme strumenti per registrare quanto scopriamo perché torni nella nostra vita e diventi conoscenza condivisa”. Tuttavia alcuni esempi sono stati importanti in questo senso, non tanto per le soluzioni proposte, quanto perché sono riusciti a dichiarare ad alta voce che le condizioni sono nuovamente cambiate, che la città sta invertendo il senso di marcia, che i pesi insediativi stanno ancora una volta mutando, che il ‘passaggio’ a nuovi paradigmi è ormai una realtà certa e che d’ora in poi anche gli architetti devono prepararsi a cambiare il passo, magari ritornando a ‘camminare’ con ‘emozione’¹⁵.

“Ampio, luminosissimo, tre locali più servizi, Casello ferroviario vendesi”¹⁶

Il terzo ‘microcosmo’ di cui si vuole trattare è il ‘casello ferroviario’, una piccola ‘casa’ la cui radice etimologica è tutta contenuta in quell’ibrido vezzeggiativo (casello) in cui si sono giocati i destini di migliaia di italiani e la cui esistenza fu segnata, come ci ha insegnato Pietro Germi nel 1956, proprio dal fatto di vivere a ridosso della stazione, in concomitanza dei binari della ferrovia.

I caselli, secondo la comune interpretazione, erano dei piccoli “...immobili quasi sempre adiacenti alla linea ferroviaria che le Ferrovie dello stato davano in affitto... ai loro dipendenti... Negli anni 60’ e 70’ erano tante le famiglie di ferrovieri, locali e non, che li abitavano. Gente onesta che faceva il proprio lavoro e che stava in quelle strutture con “un titolo”. Stavano lì pagando un regolare affitto e svolgendo le loro funzioni di ferrovieri”¹⁷.

I caselli erano davvero dei piccoli 'microcosmi' di urbanità. Essi garantivano a chi vi abitava non solo il privilegio della 'casa per la famiglia', ma anche quello delle strutture del dopo-lavoro, delle serate al caffè della stazione con gli amici, delle colonie estive per i bambini... La dimensione 'condivisa' della vita di chi vi abitava è stata scena di innumerevoli scritti, scene teatrali, film, romanzi d'autore. Eppure quando Germi, sull'onda di un neorealismo anche un po' moralista, gira il film 'Il ferroviere', la ferrovia, persino il viaggiare in treno, era già considerato da poveretti... il boom economico era già alle porte... in quegli anni sembrava che il futuro fosse tutto degli aerei e delle automobili". E così piano piano le cose sono cambiate: *"...l'assetto organizzativo delle Ferrovie dello Stato cominciò a mutare e tante famiglie che allora abitavano in affitto nei caselli cominciarono ad abbandonarli con il sogno di comprare una propria casa più dignitosa e meno fatiscente. Così i caselli ferroviari vennero abbandonati in massa ovunque..."*¹⁸.

Oggi a Milano sono tantissimi i caselli caduti nell'oblio (daziari e ferroviari). Per alcuni di essi è già stato pensato un futuro possibile, ancorché debole, ma strettamente connesso a quelle forme di 'creatività produttiva' che sembra aprire ancora una volta uno spiraglio alle nuove generazioni; altri sono ancora in disuso, alberghi temporanei per i 'senza fissa dimora', rovine a cielo aperto pronte a divenire le nuove 'archeologie del futuro', spazi dell'abbandono capaci di restituire romantiche visioni da terzo paesaggio.

Diverse le trame che ognuno di essi ha intessuto con la storia delle proprie città nel passato, comune probabilmente il loro futuro, con tutte le sue incertezze.

'Proposte aperte'

La 'Strada di San Giovanni'¹⁹ segnava per Calvino non solo la relazione fisica tra il mondo dell'autore e quello di suo padre, ma la grande distanza tra due entità allora note e riconoscibili: la campagna, radicata nei solchi profondi delle rughe di quel padre che ancora vi abitava e che non avrebbe mai lasciato la sua casa, e la città, utopia ricorrente nella mente di tutti quei giovani che, come Calvino stesso, a un certo punto della loro vita avevano immaginato di andarsene dal territorio natale, mimetizzando nel sogno metropolitano una serie di desideri e di obiettivi che avrebbero potuto cambiare in un attimo il profilo della propria esistenza. La 'strada

di San Giovanni' ha identificato molti percorsi nel nostro paese, alcuni dei quali hanno già cambiato da tempo i loro connotati, altri stanno pensando di mutare ulteriormente il loro destino, e con essi tutti i 'microcosmi' che ne hanno caratterizzato, nel tempo, la loro utilità: la stazione, lo scalo, la piazza, la strada ferrata, i caselli. La presa di coscienza dell'attuale stato di sottoutilizzo di questi manufatti comporta oggi una ulteriore riflessione sulle potenzialità e opportunità che ancora offrono in relazione alle nuove necessità culturali e fisiche dei contesti d'appartenenza, sulle loro potenzialità latenti, sui loro ruoli futuri.

Ricomponendo tuttavia i tasselli degli infiniti 'microcosmi' abbandonati che popolano oggi i nostri paesaggi metropolitani, i luoghi sembrano riconnettersi in un percorso 'multiplo', di ferro, di terra e d'acqua, forzando l'immobile osservatore a relativizzare la propria posizione nello spazio e nel tempo, sull'onda di uno sguardo che tramuta il percorso fisico in una moltitudine di itinerari mentali, in cui le densificazioni del tessuto insediativo possono trovare in successione nuove aggregazioni che li unificano secondo inedite consonanze. Ne nascono nuove categorie, ognuna delle quali riunisce più spazi e più tempi, i cui legami spesso si intrecciano in simboliche rappresentazioni di una possibile riorganizzazione dell'ambiente, a partire dal 'basso', dai luoghi puntuali più che dalle grandi figure unificatrici, verso una 'progettazione aperta'²⁰, capace di attribuire ogni volta valori nuovi, innescati da quel legame profondo tra manufatto spaziale e soggettività, in cui alcuni hanno ravvisato l'essenza stessa del concetto di urbanità.

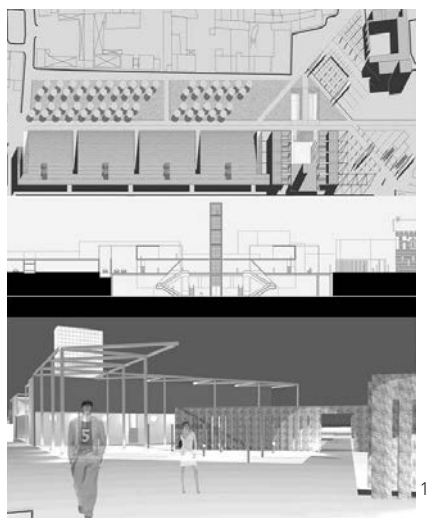
Questo lo sforzo delineato nelle innumerevoli proposte, progetti e idee che si sono sovrapposte nel tempo ai tanti suoli della storia, dagli strati più profondi e resistenti della campagna agricola, sino al nucleo pulsante del cuore delle città, dove i tracciati si incontrano, si osservano, si abbracciano seguendo tracce più tortuose, come spesso avviene in prossimità delle stazioni. Si tratta per lo più di proposte 'aperte', di intenzioni non risolte, di disegni interrotti, di sguardi solo accennati, la cui poliedricità tuttavia sembra suggerire ancora accostamenti inediti, scaturiti non già dall'essenzialità degli oggetti coinvolti, quanto dal filtro operato dalla mente di chi li ha osservati, riletti, interpretati... a volte solo ricordati.

Note

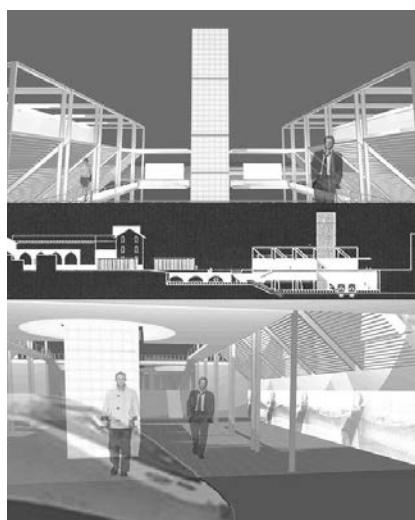
1. Lefebvre H., *Diritto alla città*, 1966.
2. Mattelart A., *L'invenzione della comunicazione. Le vie delle idee*, Il Saggiatore, Milano, 1998 (1^ edizione Parigi 1994), p.98.
3. Bucci F., *Gli spazi della mobilitazione totale*, in: Guya Bertelli, Elena Lingeri: *Alle soglie del terzo millennio*, Abitare Segesta, 1999.
4. Mattelart A., *ibidem*, p. 97.
5. Magris C., *Microcosmi*, Garzanti, Milano, 1997.
6. Miller J. H., *The critica s host*, in AA.VV., *Deconstruction and criticism*, New York, 1979.
7. Barthes R., *Le Neutre*, Collège de France, 1978.
8. Lefebvre H., *Diritto alla città*, op.cit..
9. Harvey D., *Città ribelli*, Il Saggiatore, Milano 2013 (in originale: *Rebel Cities*, New Left Books, 2012), p. 10.
10. Harvey D., *ibidem* p. 11.
11. Ratti C., *Architettura Open Source – Verso una progettazione aperta*, Einaudi, Torino, 2014, p. 18.
12. Fortier B., *Amate città*, Milano, 1995, p. 7.
13. Clement G., *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata, 2005.
14. Molinari L., *In search of a lost utopia. La città fantasma di Velasco Vitali*, in: *Foresta rossa* (a cura di L. Molinari, Skira, Milano 2013, Catalogo della Mostra *416 città fantasma nel mondo*, Triennale di Milano, luglio-settembre 2013, p. 17.
15. Gubler J., *Motion, émotions – Architettura, movimento e percezione*, Christian Marinotti Edizioni, Milano, 2014.
16. Folda F., *La vergogna dei dazi abbandonati, Dal Sempione a Porta Nuova viaggio nel degrado nei 50 ex caselli milanesi lasciati morire dal 1973*, Corriere della sera, Milano, 19 settembre 1998.
17. Italia-Caselli ferroviari, in: <https://www.flickr.com>.
18. Folda F., Corriere della sera, *ibidem*.
19. Calvino I., *La strada di San Giovanni*, Mondadori, Milano, 2000.
20. Ratti C., *Architettura Open Source*, *ibidem*, Torino, 2014.

Immagini

- * Velasco Vitali, Nuttalburg, 2012, matita e inchiostro su carta, Triennale di Milano, luglio-settembre 2013, pubblicato in: *Foresta Rossa, 416 città fantasma nel mondo* (a cura di L. Molinari), Skira, 2013.
- 1./2. Proposta per la riqualificazione della stazione di Abbiategrasso, Concorso Internazionale, 1° premio; Gruppo di Progettazione: Guya Bertelli, P. Pucci, F. Jappelli, E. Pasini, E. Moschini
Nelle immagini: Vista sulla vecchia stazione, masterplan generale, sezione longitudinale e vista della nuova piazza, sezioni e vedute prospettiche.
- 3./4./5./6. Guya Bertelli, Progetto per il nuovo 'Il Ponte delle signore' a Biella, Concorso ad inviti, 1° Premio. Nelle immagini: viste prospettiche, piante, sezioni e schemi di dettaglio.



1



2

