

Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio.

Reggio Calabria e Messina: l'Area dello Stretto

a cura di
Laura Thermes
Ottavio Amaro
Marina Tornatora

Francesco Adornato
Matteo Agnoletto
Ottavio Amaro
Giuseppe Arcidiacono
Eugenio Battisti/Riccardo Morandi
Enrico Bordogna
Roberto Caccuri
Adele Cambria
Carlos Campos
Marco Canesi
Matteo Collura
Umberto Curi
Giangiacomo D'Ardia
Silvia Massotti
Federica Morgia
Gianfranco Neri
Renato Nicolini/Marilù Prati
Carmelo Pennisi/Massimiliano Durante
Franco Purini
Antonio Quistelli
Renato Rizzi
Fabrizio Rossi Prodi
Giovanni Russo
Nikos A. Salingaros
Francesca Schepis
Laura Thermes
Ilaria Valente
Simonetta Valtieri

7 Laboratorio Internazionale d'Architettura



Il Laboratorio Internazionale di Architettura – Lid'A – è un evento culturale e scientifico che si svolge ogni anno in località diverse del Meridione, con la partecipazione di docenti, architetti, artisti, intellettuali, italiani e stranieri, invitati a dare i loro contributi, teorici e progettuali, sulle tematiche che i luoghi stessi presentano, attivando uno scambio vitale di esperienze tra storie e culture diverse. I **LidA** si propongono come un osservatorio costante sulla realtà territoriale e urbana del Mezzogiorno, un osservatorio rivolto all'interpretazione dei caratteri dei luoghi e dei contesti. Caratteri attraverso i quali tradurre gli studi e le ricerche svolte all'interno del Dottorato *Il progetto dell'esistente e la città meridionale*, istituito e coordinato da Laura Thermes, in ipotesi utili per orientare la trasformazione del paesaggio antropizzato in stretto rapporto con le istituzioni che operano sul territorio.

Avendo individuato nel paesaggio la principale risorsa sulla quale costruire una produttività del Meridione in grado di reintrodurlo nei circuiti imposti dalla condizione attuale del mercato globale, il tema generale dei *LidA*, *Il restauro del paesaggio meridionale*, costituisce conseguentemente il filo conduttore delle conferenze, degli spettacoli teatrali e cinematografici, delle performances e delle tavole rotonde che si succedono nei quindici giorni di durata del Laboratorio. Contemporaneamente il lavoro progettuale all'interno dei workshop mette a disposizione delle amministrazioni locali uno scenario articolato di strategie operative per la risoluzione delle problematiche paesaggistiche e urbane individuate nella fase istruttoria svolta dal Comitato Scientifico in stretto rapporto con le istituzioni che operano sul territorio.

Il *LidA 7, Reggio Calabria e Messina. L'Area dello Stretto*, di cui qui vengono pubblicati gli esiti, si è svolto dal 19 settembre al 4 ottobre 2008, e non sarebbe stato possibile senza l'instancabile impegno organizzativo di Ottavio Amaro e senza il patrocinio e il contributo delle seguenti istituzioni in quell'anno rappresentate da: on. Giuseppe Bova, Presidente del Consiglio della

Regione Calabria; on. Francesco Sulla, Assessore alle Attività Produttive della Regione Calabria; on. Giuseppe Morabito, Presidente della Provincia di Reggio Calabria; arch. Fausto Spagna, Direttore della DARC Sicilia; prof. Massimo Giovannini, Rettore dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria; prof. Francesca Fatta, Preside della Facoltà di Architettura di Reggio Calabria; prof. Attilio Nesi, Direttore del Dipartimento di Arte, Scienza e Tecnica del Costruire, arch. Paolo Malara, e arch. Gaetano Montalto Presidenti degli Ordini degli Architetti di Reggio Calabria e di Messina.

Rivolgo un particolare ringraziamento all'on. Giuseppe Bova, promotore nel 2004 della Proposta di legge n. 529/VII *Iniziativa per la costituzione di una città metropolitana dello Stretto*, per la costante attenzione con la quale ha seguito i *LidA* fin dalla loro istituzione e per la particolare stima dimostrata in questa edizione.

Al *LidA 7* hanno partecipato come responsabili dei laboratori progettuali, oltre a Ottavio Amaro, Gianfranco Neri e Laura Thermes, docenti del Dottorato reggino, gli architetti Giuseppe Arcidiacono, Carlos Campos, Giangiacomo D'Ardia, Renato Rizzi, Fabrizio Rossi Prodi e Ilaria Valente. Agli amici e colleghi un mio ringraziamento per l'impegno con il quale hanno affrontato il lavoro e un particolare apprezzamento per la sensibilità con la quale hanno saputo interpretare i contesti oggetto di studio. Tutti i relatori invitati in questa edizione – Francesco Adornato, Matteo Agnoletto, Enrico Bordogna e Marco Canesi, Roberto Caccuri, Adele Cambria, Matteo Collura, Umberto Curi, Federica Morgia, Franco Purini, Antonio Quistelli, Giovannino Russo, Nikos Salingeros, Simonetta Valtieri, Emanuela Guidoboni, Nicola Aricò, Remo Calzona, Aurelio Misiti – nelle loro conferenze hanno portato elementi di indubbio interesse sia su temi generali, sia sulle complesse problematiche del Meridione, *raccontate* nelle sue molteplici componenti dalle belle fotografie di Silvia Massotti.

La pubblicazione non riesce a documentare adeguatamente le performances ideate da Carlos

Campos insieme agli studenti del suo laboratorio. Svoltesi nelle strade e sulle scalinate di Reggio Calabria e di Messina hanno messo in evidenza le rilevanti analogie insediative e morfologiche delle due città, che di fatto già si configurano come un'unica Città Metropolitana. Lo spettacolo teatrale *Il Ponte* di Carmelo Pennisi e Massimiliano Durante, interpretato da Alessandro Preziosi, ha rappresentato poeticamente i contrasti fra la realtà, sotto molti aspetti ancora ancestrale del Meridione, e le complesse dinamiche che l'eventuale realizzazione del Ponte sullo Stretto potrebbe determinare. Renato Nicolini e Marilù Prati sono intervenuti, assieme al Laboratorio teatrale *Le Nozze*, con lo spettacolo *L'Aurora dopo il terremoto* in ricordo del sisma del 28 dicembre del 1908 che sconvolse le due città e dei primi soccorsi portati agli abitanti dall'incrociatore russo.

Protagonisti indiscussi del laboratorio sono stati tutti gli studenti. Insieme ai responsabili dei laboratori e ai tutors Adriana Galbo, Fabrizio Ciappina, Gaetano Scarcella, Antonello Russo, Mario Ferrari, Daria Caruso, Clara Stella Vicari Aversa, Maria Francesca Faro, Rosario Testai e Francesco Messina, essi hanno partecipato nella formulazione delle proposte progettuali con entusiasmo e passione rendendo indimenticabili i quindici giorni trascorsi insieme. A tutti un mio sentito ringraziamento.

A Francesca Schepis va riconosciuto il merito di avere reso possibile questa pubblicazione: il lavoro di impaginazione a cui si è dedicata è stato particolarmente lungo e difficile data la eterogeneità dei materiali a disposizione.

A Renato Nicolini, architetto, politico, intellettuale, uomo di teatro e docente della Facoltà di Architettura di Reggio Calabria, scomparso nell'agosto del 2012, i curatori del 7° *Quaderno di Progettazione Architettonica e Urbana* dedicano questo volume.

7° Laboratorio Internazionale d'Architettura

*Il progetto dell'esistente e il restauro
del paesaggio.
Reggio Calabria e Messina: l'Area
dello Stretto*

a cura di
Laura Thermes
Ottavio Amaro
Marina Tornatora



Attività di Laboratorio nel Dipartimento di Arte Scienza e Tecnica del Costruire - DASTEC dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria.

*Collana
Quaderni del Laboratorio Internazionale d'Architettura
Volume 7*



© 2014 Iiriti Editore
Viale Calabria, 72/a
89125 Reggio Calabria
www.iiritieditore.com
info@iiritieditore.com

ISBN 978-88-6494-129-5

Negli anni scorsi ho partecipato con estremo interesse ai Laboratori Internazionali d'Architettura (LId'A), che molti studiosi e docenti, assieme a Laura Thermes, avevano realizzato in tante realtà della Calabria.

Sono rimasto colpito dall'ansia di ricerca, di sperimentazione, di proposta che animava sempre i singoli laboratori.

In qualche modo, in queste occasioni, si dipanava la matassa aggrovigliata del degrado in cui erano state costrette, nel corso del tempo, tante realtà del territorio calabrese, accompagnata sistematicamente da uno sforzo progettuale finalizzato a risanarle, riqualificarle, per consentire alle generazioni future di usufruirne pienamente, salvaguardandole con intelligenza e impegno costante. Lontani dall'atteggiamento passivo o solo nostalgico dei tanti che si limitano a sottolineare il "paradiso perduto" di quella "Old Calabria" narrata da studiosi europei del passato.

Di grande valore era, in questo sforzo, il pieno coinvolgimento di tanti studenti, di ricercatori, di docenti della Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria.

Così, quando dopo più esperienze, fu scelto come tema del settimo LId'A "L'Area dello Stretto", se possibile, ero pronto ad esserne coinvolto ancor più compiutamente.

I *perché* sono tanti. L'area è di quelle che hanno provocato suggestioni ed emozioni forti nel corso dei tempi, a partire da quelli mitici che ci tramandano antiche leggende, ma, se ci riferiamo a tempi più recenti, il territorio è quello fortemente distrutto dal terremoto del 1908. Far misurare con una siffatta realtà esperti di valore mondiale sul *progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio*, coinvolgendo pienamente ed attivamente le intelligenze più brillanti cresciute all'interno della Facoltà di Architettura della *Mediterranea*, è il suggello di un percorso e di una ricerca di valore.

Ma, nell'occasione presa in esame, si è andati oltre tutto questo. Il segno lo danno sia le *performances* di Carlos Campos assieme agli studenti del suo laboratorio, attraverso le rappresentazioni svoltesi nelle strade e sulle scalinate di Reggio e Messina, sia la sperimentazione proposta con lo spettacolo teatrale *Il Ponte*, quasi a voler sottolineare non solo il carattere aperto della ricerca e della sperimentazione, ma ancor più l'autonomia e lo spirito critico che devono essere posti a base di un siffatto percorso.

È la questione antica e mai definitivamente superata del saper andare oltre "le colonne d'Ercole" del conformismo e dell'opportunismo così presenti e pervasivi nell'epoca attuale. Più specificamente ero direttamente coinvolto sui temi della ricerca in quanto, già nel 2004, avevo redatto una proposta di legge per la *Costituzione di una città metropolitana dello Stretto*, cosa che successivamente, con l'impegno di tanti, è diventata legge della Repubblica italiana, per cui ricerche come quelle del settimo LId'A possono essere poste a fondamento di un solido progetto di futuro per quest'area.

Tra qualche tempo i temi del settimo LId'A, ovvero quelli de *Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio*, saranno oggetto di una pubblicazione importante. Il mio augurio e il mio stimolo è che la politica e le istituzioni ne studino gli esiti e se ne avvalgano come riferimento per futuri interventi, coinvolgendo il più possibile le intelligenze che li hanno progettati e resi possibili, in modo da ottenere che il passaggio verso l'avvenire abbia "il cuore e il cervello" dentro le nostre realtà.

Giuseppe Bova
Consigliere della Regione Calabria

Stretto di Messina.



Presentazione	9	<i>Laura Thermes</i>	Frammenti discorsivi per un'idea dello Stretto
Temi e luoghi	17	<i>Ottavio Amaro</i>	Il progetto di città metropolitana dello Stretto: i temi del 7° Laboratorio Internazionale di Architettura
Laboratori	30	<i>Giuseppe Arcidiacono</i>	La porta nord della città di Reggio Calabria
	40	<i>Carlos Campos</i>	Reggio Calabria e Messina. I caratteri dello spazio pubblico
	46	<i>Giangiaco D'Ardia</i>	Le fiumare del Valanidi e del Mili
	52	<i>Renato Rizzi</i>	Cannitello e Capo Peloro. Invisibilità dell'evidente
	60	<i>Fabrizio Rossi Prodi</i>	Cannitello e Capo Peloro. L'attraversamento stabile dello Stretto
	68	<i>Laura Thermes/Gianfranco Neri Ottavio Amaro</i>	Messina tra la zona Falcata e l'approdo di Tremestieri
	74	<i>Ilaria Valente</i>	Nell'Area dello Stretto. La metropolitana del mare
Interventi	85	<i>Matteo Agnoletto</i>	<i>Tabula rasa</i>
	89	<i>Roberto Caccuri</i>	Emergenza ambientale in Italia. Un'inchiesta foto-giornalistica per raccontare il paesaggio che cambia
	95	<i>Umberto Curi</i>	Sul termine <i>catastrofe</i>
	97	<i>Federica Morgia</i>	Catastrofe. Strategie d'intervento nell'architettura contemporanea
	101	<i>Simonetta Valtieri</i>	Aspetti della Ricostruzione nell'Area dello Stretto seguita al sisma del 1908
	111	<i>Marco Canesi</i>	Attraversamento dello Stretto: una soluzione ingegneristica o un progetto macroubanistico
	115	<i>Enrico Bordogna</i>	Progetti per il sistema portuale meridionale in un'ipotesi macroubanistica del Mediterraneo
	121	<i>Francesco Adornato</i>	L'Aspromonte dei nostri pensieri. Il paesaggio calabrese tra realtà e immaginario
	125	<i>Eugenio Battisti/Riccardo Morandi</i>	Manufatti coraggiosi. Intervista di Eugenio Battisti a Riccardo Morandi
	129	<i>Adele Cambria</i>	Una testimonianza
	133	<i>Matteo Collura</i>	Autobiografia con paesaggio
	137	<i>Gianfranco Neri</i>	<i>Immagini, architetture e paesaggi</i> . Considerazioni sullo Stretto di Messina
	143	<i>Antonio Quistelli</i>	Viaggio nella memoria
	149	<i>Giovanni Russo</i>	Il paesaggio di Corrado Alvaro
	153	<i>Franco Purini</i>	Frammenti sulla postcittà
	159	<i>Nikos A. Salingaros</i>	Collegare la costa frattale
	163	<i>Renato Nicolini/Marilù Prati</i>	L'Aurora dopo il terremoto
	165	<i>Carmelo Pennisi/Massimiliano Durante</i>	Il Ponte
	169	<i>Francesca Schepis</i>	Il Ponte. Una sera a teatro
	171	<i>Silvia Massotti</i>	Immagini da un lungo viaggio

Interventi

*Matteo Agnoletto
Roberto Caccuri
Umberto Curi
Federica Morgia
Simonetta Valtieri*

*Enrico Bordogna
Marco Canesi*

*Francesco Adornato
Eugenio Battisti/Riccardo Morandi
Adele Cambria
Matteo Collura
Gianfranco Neri
Antonio Quistelli
Giovanni Russo
Laura Thermes*

*Franco Purini
Nikos A. Salingaros*

*Renato Nicolini/Marilù Prati
Massimiliano Durante/Carmelo Pennisi
Francesca Schepis*

Silvia Massotti

Questi progetti si inseriscono nell'ipotesi macroubanistica per il Mezzogiorno d'Italia illustrata precedentemente da Marco Canesi. Si tratta di progetti di laurea seguiti alla Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano, elaborati come verifiche sperimentali della linea di ricerca che stiamo sviluppando da alcuni anni.

Nel loro insieme essi cercano di interpretare il ruolo dell'architettura per la costruzione di un nuovo sviluppo economico e produttivo del Mezzogiorno nella prospettiva di un Bacino integrato del Mediterraneo (in questo proseguendo una tradizione appresa dai nostri maestri, che alla fine degli anni Sessanta avevano affrontato il tema dell'Università in Calabria secondo il punto di vista riassunto nello slogan: "un'università per un contesto, un contesto per un'università", cfr. Guido Canella, Lucio S. d'Angiolini, *Università. Ragione, contesto, tipo*, Dedalo, Bari 1975).

Da tempo infatti la politica degli interventi nel Mezzogiorno sembra aver rinunciato a una strategia unitaria finalizzata a un nuovo sviluppo del Sud nell'ambito del Mediterraneo. Eppure il Sud è al centro di due grandi questioni di interesse nazionale: da una parte il fenomeno dei flussi immigratori da Paesi terzi, in particolare dalle sponde meno sviluppate del Mediterraneo; dall'altra parte la straordinaria opportunità che il mutato quadro mondiale dei trasporti marittimi, conseguente alla crescita impetuosa delle economie dell'Est Asiatico, offre al sistema portuale meridionale. La risposta "istituzionale" a tali fenomeni è sostanzialmente parziale, quando non del tutto evasiva. Rispetto ai flussi immigratori le politiche sembrano per lo più ridursi a provvedimenti di contenimento e di regolamentazione, o peggio di mero ordine pubblico, senza mai considerare l'immigrazione come risorsa produttiva sulla quale investire (in accoglienza, inserimento produttivo, formazione) per attivare nuove relazioni di scambio e di integrazione anche economica con i Paesi di provenienza. Rispetto al sistema portuale meridionale la posizione delle forze economiche e governative si limita genericamente a individuare il Sud come "porta del Mediterraneo" e a rivendicare per i porti meridionali quote crescenti dei flussi di merci in transito sulla grande rotta Est-Ovest in un'ottica

esclusivamente logistica, senza alcuna indicazione di correlabili politiche di sviluppo industriale.

Viceversa tanto la questione immigratoria quanto quella delle suscettibilità offerte dalla nuova geografia mondiale delle rotte commerciali (rotte *pendulum* e *feeder*), se inquadrata in una coerente politica degli interventi a livello macroeconomico e macroubanistico, costituiscono una occasione forse irripetibile per innescare un nuovo processo di sviluppo produttivo e territoriale del Mezzogiorno, capace di incidere significativamente sulle prospettive di sviluppo dell'intera economia nazionale. L'ipotesi entro cui si collocano questi progetti prevede che il Mezzogiorno d'Italia, in virtù della sua posizione baricentrica, possa diventare luogo-chiave dei commerci Est-Ovest, all'interno del quale i porti di Taranto, Gioia Tauro e Crotone assurgano a ruolo di nodi per i mercati del Centro Europa e della fascia orientale del Nord America, nonché per quelli dell'Europa orientale e africani. Condizione complementare e necessaria al raggiungimento di tale prospettiva è la definizione di un nuovo assetto macroubanistico fondato su un tracciato dell'Alta Capacità Napoli-Reggio Calabria che, facendo perno su Potenza e correndo lungo le dorsali interne dove insistono storicamente gli insediamenti più rilevanti (contraddicendo dunque ogni ipotesi di tracciato costiero, sia tirrenico che ionico), possa diventare spina portante di tutto il territorio meridionale, garantendo quasi ovunque possibilità di frequentazioni giornaliere. Su tale tracciato, in particolare, è possibile individuare l'articolazione di due città policentriche di circa 250.000 abitanti ciascuna (una tra Basilicata e Puglia, l'altra nella Calabria centrale), nelle quali un adeguato Servizio Ferroviario Regionale garantirebbe relazioni di tipo urbano (con tempi di percorrenza tra i poli più distanti dell'ordine di 60 minuti). Tali mutate condizioni di accessibilità macroubanistiche consentirebbero una politica di investimenti finalizzata ad articolare le filiere produttive meridionali, a partire dal settore della meccanica strumentale pesante e da quello della produzione dei beni strumentali legati all'industria energetica, che troverebbero nei retroporti del sistema portuale individuato, non più limitati alle pur importanti attività logistiche, ottimali si-

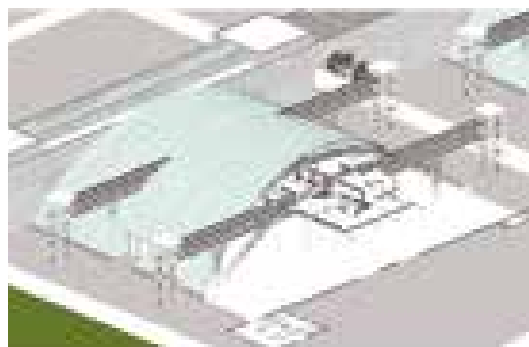


Cecilia Bischeri, Milena Riganò, Gioia Tauro: Polo logistico e industriale per le rotte pendulum nella città policentrica calabro-lucana, Relatori: Enrico Bordogna, Marco Canesi, Gentucca Canella, Tesi di Laurea, 2007.

1 - Planivolumetria generale: 1) nuovo bacino; 2) interporto e attrezzature logistiche; 3) padiglioni industriali per meccanica pesante e agroalimentare; 4) attività direzionali, ricerca, formazione.

2 - 3 - Padiglione industriale per la meccanica pesante: spaccato assometrico e sezione.

4 - Polo per attività direzionali, ricerca, formazione: spaccato assometrico.



nergie di insediamento e di sviluppo. Si verrebbe alla fine a delineare un bacino economico del Sud, da Napoli a Palermo, autocentrato, capace di alimentarsi al proprio interno e di stare autonomamente in un regime di scambio alla pari con altri bacini produttivi, del resto d'Italia e dell'area mediterranea.

Questo dunque il quadro di riferimento, dentro il quale i progetti di seguito illustrati, applicati a Gioia Tauro, Taranto, Ferrandina, Potenza, definiscono un sistema differenziato contestualmente e funzionalmente, ma integrato in un disegno unitario di sviluppo.

Gioia Tauro

In questo che oggi è l'unico porto container di dimensioni confrontabili con quelli del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa, ecc.), il progetto, con riferimento ad alcune ipotesi di crescita elaborate dall'Autorità portuale, propone la costruzione di un secondo bacino affiancato a quello esistente, ampliando e riorganizzando le banchine di stoccaggio dei container. Le attività di retroporto, oltre a un centro logistico e intermodale dislocato in immediata prossimità del porto e connesso direttamente alla linea di Alta Capacità, prevedono un insediamento della meccanica strumentale e della carpenteria metallica pesante legata ai mezzi di movimentazione delle merci e dei container e un insediamento del settore agroalimentare connesso alla produzione agricola della Piana (la Piana di Gioia Tauro è l'area olearia più importante della Calabria e, insieme a quelle di Lamezia e di Sibari, concentra il grosso della produzione agricola regionale). Distaccato in corrispondenza del borgo di fondazione di San Ferdinando (realizzato dopo il terremoto del 1783), è previsto un polo destinato ad attività direzionali e alle funzioni della ricerca e della formazione universitaria e professionale.

Tipologicamente i singoli temi di progetto trovano configurazioni differenziate.

L'area logistica, per stoccaggio, smistamento e prime manipolazioni delle merci per la personalizzazione dei container, è caratterizzata da due lunghi padiglioni a grande luce, dove è la soluzione di copertura a giocare il ruolo protagonista,

Samuele Camolese, Antonella Marzi, Martina Quaresima, Marco Riboldi, Marco Vimercati, Taranto: Polo logistico e industriale per le rotte pendulum nella città policentrica apulolucana, Relatori: Enrico Bordogna, Marco Canesi, Gentucca Canella, Tesi di Laurea, 2007.

1 - Planivolumetria generale: 1) interporto e attrezzature logistiche; 2) Fiera del Metaponto e strutture per ricerca e sperimentazione produttiva; 3) Museo Tecnologico Navale e Centro Studi di Tecnica Navale; 4) strutture dipartimentali di Ingegneria Navale.

2 - 3 - A. Marzi, Museo Tecnologico Navale e Centro Studi di Tecnica Navale.

mentre un percorso intermedio ad archi li connette funzionalmente ai livelli terreno e primo.

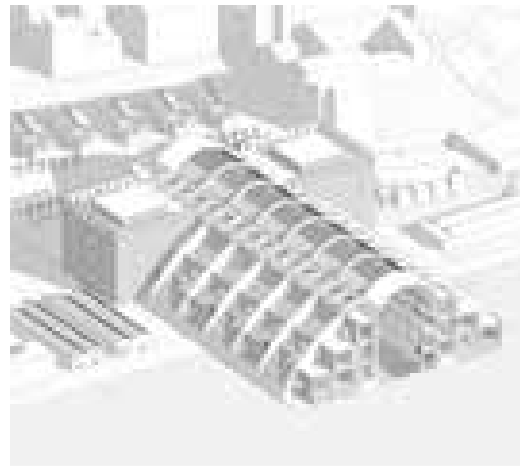
L'area produttiva è organizzata secondo un reticolo modulare di impianto lineare intercluso tra i bacini portuali e la linea ferroviaria, e alterna padiglioni industriali di grandi dimensioni, per la meccanica pesante, a padiglioni minori per l'agroalimentare.

Il polo direzionale e per attività di ricerca e formazione è ospitato in un grande invasco lineare a sezione gradonata e ipogea e in tre padiglioni a crociera; il suo orientamento, divaricato di circa 30 gradi rispetto alla giacitura del reticolo modulare dell'area produttiva, riprende quello a maglia ortogonale del borgo di San Ferdinando.

Dal punto di vista compositivo i diversi interventi mirano a dare rappresentatività formale a una certa enfasi produttivistica connessa alle attrezzature portuali e ai capannoni industriali, ma anche ai luoghi della ricerca e della formazione, in un impasto espressivo nel quale reminiscenze mediterranee, figure derivate dall'estetica dell'architettura industriale, soluzioni tipologiche e costruttive tratte dall'opera di maestri dell'architettura contemporanea si combinano liberamente nell'*epos* di un nuovo paesaggio di "fondazione" (dagli schemi di città lineare a destinazione industriale del Costruttivismo sovietico per Magnitogorsk, Tractorstroj, Autostroj, ai grandi docks portuali di Eladio Dieste per Montevideo, dal progetto di Samonà per l'Università di Cagliari, a certi "lirismi" plastici di Stefania Filo Speciale o di Marcello D'Olivo).

Taranto

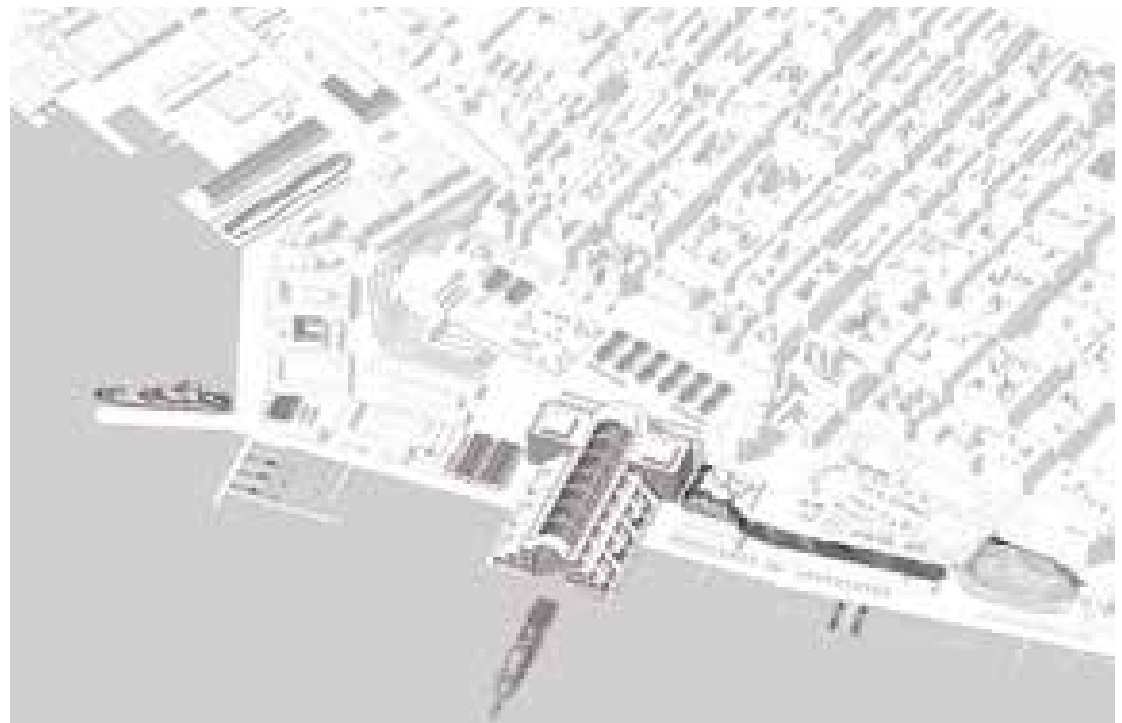
Per il polo di Taranto, caratterizzato dalla presenza dell'ultimo e unico polo siderurgico residuo a livello nazionale e da una fase recente di accelerato sviluppo dell'attività portuale, il progetto prevede un forte potenziamento del suo ruolo di porto container, con relative attività logistiche, e un parallelo sviluppo del suo attuale potenziale industriale attraverso l'insediamento di un polo della meccanica pesante per la produzione di impianti siderurgici richiesti dai Paesi emergenti e di un nucleo di cantieristica navale ad alto contenuto tecnologico (fondamentalmente per il trasporto di materie prime, prodotti petroliferi, chimici, minerali).



2



1

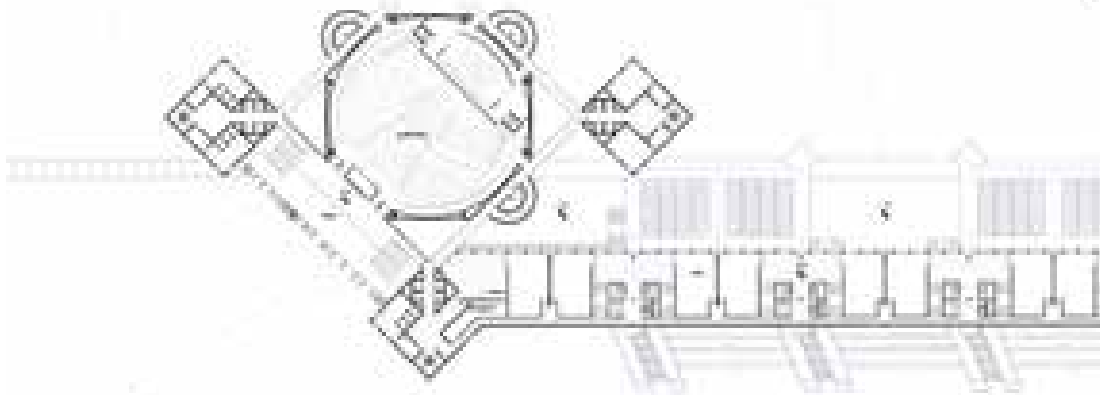
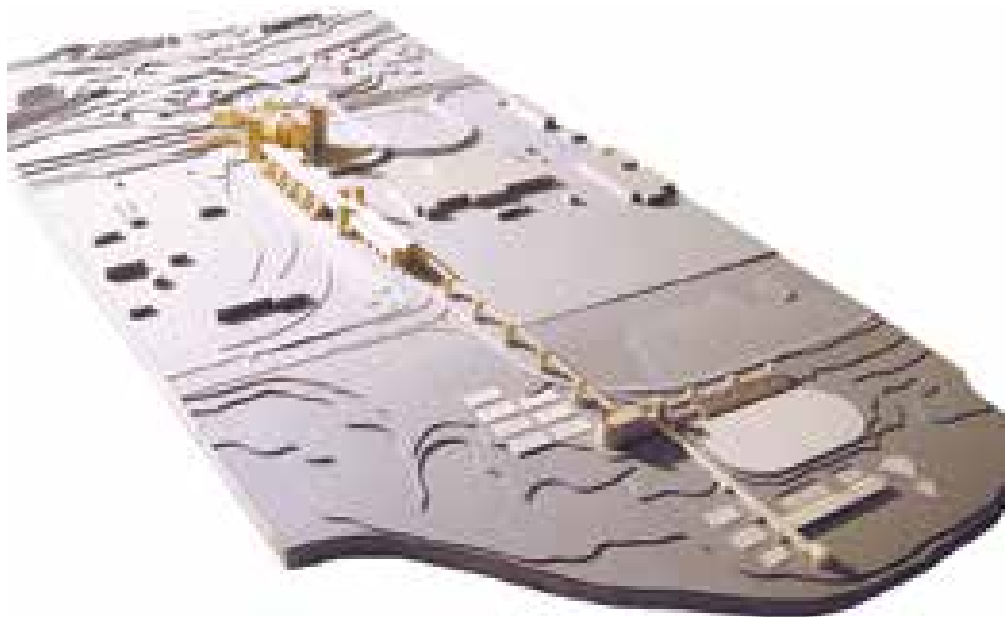


3

Elvio Manganaro, Ferrandina-Pisticci: Centro logistico e produttivo nella città policentrica apulolucana, Relatori: Guido Canella, Enrico Bordogna, Marco Canesi, Tesi di Laurea, 2004.

1 - Modello

2 - Centro direzionale e Ponte servizi: prospetto nord e pianta quota +26,50.



Coerentemente a tali ipotesi, il progetto è articolato in quattro punti di intervento: alle spalle del porto container, potenziato e riorganizzato nelle banchine di carico-scarico, l'interporto con attività logistiche, di stoccaggio, assemblaggio e personalizzazione dei container; in prossimità della Stazione FS, dietro le banchine funzionali ILVA e su parte delle aree dismesse dell'ex Cementificio, la Fiera del Metaponto e annesse strutture per la ricerca e la sperimentazione produttiva; sul Mar Piccolo, in aggiunta agli affascinanti bacini di carenaggio dell'Arsenale Militare, un nuovo bacino (m 220 x 40 circa, grosso modo come l'attuale Bacino Ferrati) coperto da un grande edificio basilicale per ospitare, insieme all'incrociatore Vittorio Veneto, dismesso nel 2003 e ora nave-museo della Marina Militare, il Museo Tecnologico-Navale e un Centro studi di Tecnica navale; all'estremità est dell'Arsenale alla fine del primo seno del Mar Piccolo, strutture universitarie a consolidamento dell'attuale distaccamento dal Politecnico di Bari di parte dei corsi di Ingegneria Navale.

1

Se i primi due interventi si configurano come piccole addizioni ippodamee – con padiglioni seriali differenziati secondo le diverse destinazioni (in particolare quelli espositivi della Fiera del Metaponto, con struttura ad archi incrociati, si ispirano ad analoghe strutture di Nervi e alla tipologia del Mercato dei fiori di Ricci e Savioli a Pescia), e l'insediamento universitario è organizzato in tre lunghi corpi in linea paralleli e degradanti verso il mare per aule piane e gradonate, laboratori, spazi dipartimentali – è l'edificio del Museo Tecnologico-Navale che rappresenta il carattere più originale del progetto (e che, per altro, ha riscosso un certo interesse da parte delle autorità locali della Marina Militare). Esso si configura come un edificio a sezione basilicale di grande dimensione, coperto a botte parzialmente vetrata, che ingloba a tutta altezza il bacino di carenaggio così da ospitare la nave-museo Vittorio Veneto illuminata dall'alto. Le gallerie espositive si dispongono longitudinalmente ai diversi livelli fuori terra attorno alla nave, che così accompagna costantemente *in presentia* il percorso dei visitatori. La testata ospita i servizi generali e, all'ultimo livello, una sala conferenze; mentre ai livelli interrati sotto le

2

Bruno Tassi, Potenza: Attività universitarie, centro servizi e stazione ferroviaria nella città policentrica apulolucana, *Relatori: Guido Canella, Enrico Bordogna, Marco Canesi, Tesi di Laurea, 2001.*

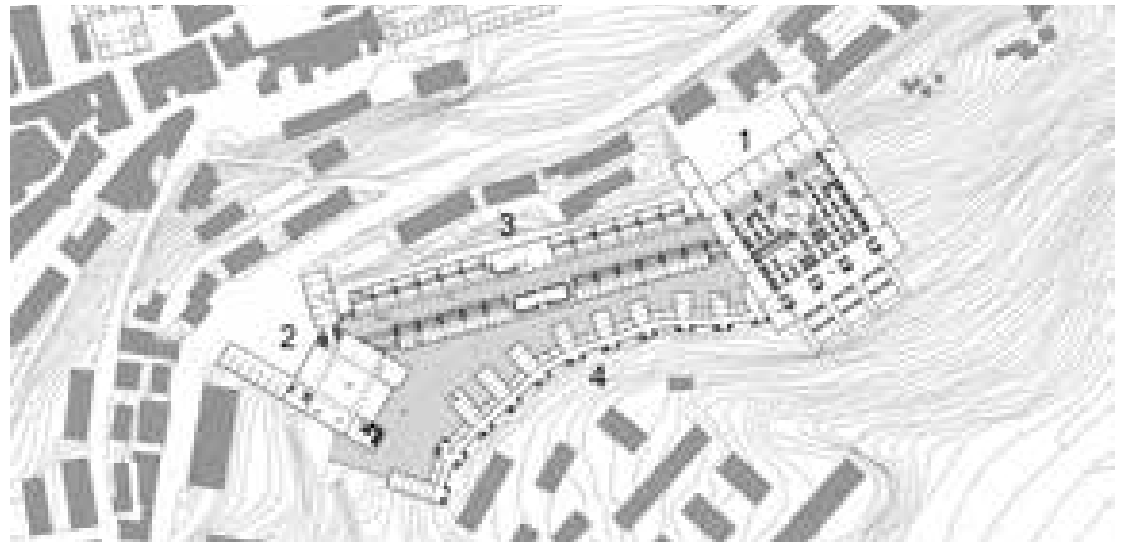
1 - Pianta a quota 6.60: 1) attività universitarie; 2) attività direzionali e terziarie; 3) residenze temporanee, con aule e spazi di studio e lavoro; 4) attività di ricerca, studi, uffici, laboratori.

2 - Prospetti da nord-est e da nord.

navate laterali trovano sede da un lato gli impianti di pompaggio e dall'altro laboratori di ricerca sul modello dell'INSEAN (Istituto Nazionale per Studi e Esperienze di Architettura Navale, con sede a Roma) di cui qui si propone un nuovo centro, compreso un bacino rettilineo, lungo quanto il maggiore ma largo solo m 9, per lo studio degli effetti fluidodinamici tramite modelli. La struttura è composta da sei grandi archi in cemento bianco, scaricati a terra attraverso altrettanti contrafforti laterali pure in cemento bianco, mentre il rivestimento esterno è in pietra locale (di Lecce o di Trani). Alla scenografica teatralità degli spazi interni corrisponde così, all'esterno, una grande basilica, dalla severa presenza compatta e monumentale.

Ferrandina

L'ex area industriale dell'Eni di Ferrandina-Pisticci, in virtù dell'elevata accessibilità garantita dal progetto macroubanistico descritto precedentemente (linea nazionale FS Potenza-Metaponto, Servizio Ferroviario Regionale sull'anello della città policentrica Potenza-Matera, strada regionale Basentana), si configura come un ideale retroporto produttivo integrato alle attività portuali di Taranto. In corrispondenza del bivio di risalita al nucleo storico di Ferrandina, alto sulla valle, il progetto prevede l'ampliamento e il ridisegno, all'interno della più ampia area industriale, dello scalo intermodale lasciato dalla prima industrializzazione Eni, annettendovi una concentrazione di servizi direzionali e logistici e attività di prime e seconde lavorazioni industriali (chimica, agroalimentare, meccanica). L'accesso allo scalo intermodale avviene da un collegamento su viadotto, che canalizza il traffico merci proveniente dalla strada regionale Basentana. Il progetto si configura con una tipologia a *pont-maison* disposto trasversalmente rispetto alla valle, con sezione trasversale a "V" e ali con aggetti differenti, al cui interno trovano sede quelle attività produttive e logistiche che necessitano di contiguità funzionale, tramite nastri trasportatori inclinati, con l'area di movimentazione dello scalo. All'estremità ovest, in corrispondenza con le principali vie di comunicazione, un'emergenza volumetrica ospita le attività direzionali e rappresentative, confi-



1



2

Bruno Tassi, Potenza: Attività universitarie, centro servizi e stazione ferroviaria nella città policentrica apulolucana, *Relatori: Guido Canella, Enrico Bordogna, Marco Canesi, Tesi di Laurea, 2001. Modello.*

gurata in un corpo ottagonale centrale connesso da torri angolari, secondo un criterio compositivo memore delle non lontane architetture castellarie federiciane. Un percorso sopraelevato da un lato connette il ponte alla stazione metropolitana di servizio all'area industriale, e dalla parte opposta prosegue fino a concludersi in un nucleo di strutture per lo sport e il tempo libero, specie di *città di riposo e vacanze* sulle rive del Basento.

Potenza

Destinata a diventare quadrivio ferroviario strategico nel nuovo tracciato ipotizzato per l'Alta Capacità con connessioni dirette Nord-Sud e Tirreno-Adriatico, il progetto si articola in due punti di applicazione: da un lato, sul versante scosceso a nord del nucleo urbano, in corrispondenza "fuori terra" del nodo interrato di massima accessibilità territoriale (anello del Servizio Ferroviario Regionale, Ferrovie apulolucane riqualificate in metropolitana comprensoriale, strada espressa, passanti a diverse quote e tra loro interconnessi in una stazione interrata) un intervento destinato ad attività universitarie e di formazione professionale, attività direzionali, residenza temporanea per studenti e operatori economici; dall'altro, sul fondovalle del Basento a sud della città, l'insediamento di uno scalo interportuale di adeguate dimensioni, per la raccolta e lo smistamento dei container tra il sistema portuale meridionale e il Centro Europa, e un polo di produzione di macchine utensili per la fabbricazione di impianti dell'industria di base (siderurgia, petrolchimica, settore energetico), rivolto al bacino produttivo meridionale ipotizzato.

Il progetto per attività direzionali e universitarie si configura come un intervento incastellato, articolato in due edifici a corte di maggiori dimensioni disposti agli estremi, tra i quali si forma una piazza pensile delimitata, a monte, da un doppio corpo rettilineo a schiera e, a valle, da un corpo dentato disposto ad arco secondo le curve di livello del terreno. Dei due edifici a corte uno ospita attività per la didattica (secondo diverse tipologie di aule), auditorium, spazi dipartimentali, mentre l'altro attività direzionali, terziarie, espositive. I due corpi rettilinei a schiera, destinati a spazi

di studio e lavoro ai livelli inferiori e a residenze temporanee ai piani superiori, sono distribuiti da una strada lunga e stretta e caratterizzati da sequenze continue di coperture a doppia falda, che richiamano caratteri tipologici e architettonici ancora oggi fortemente visibili nel nucleo antico di Ferrandina; mentre il corpo dentato ospita laboratori, uffici e studi per l'attività di ricerca, chiudendo ad arco la piazza retrostante e affacciando l'altro fronte a bastione sulla vallata sottostante.

Per terminare, due considerazioni conclusive, una di metodo e l'altra di merito.

Dal punto di vista del metodo, nel loro insieme questi progetti fondano sulla convinzione (da verificare in una politica degli interventi concretamente destinata) di un rapporto di reciproca necessità tra punto di vista dell'urbanistica e punto di vista dell'architettura, ciascuno sviluppato secondo distinte strumentazioni concettuali e operative, ma congiuntamente finalizzati all'individuazione di strategie unitarie per la costruzione di un nuovo ambiente e un nuovo paesaggio. In tale quadro concettuale il progetto non può che essere anche progetto di attività, rispetto al quale anche la figurazione dell'architettura si caratterizza su ragioni conoscitive e contestuali, sottraendosi a una nozione in cui il progetto è equiparato al design dell'oggetto d'uso o all'inseguimento della voga troppo spesso pretesa nel mercato globale dell'immagine.

Dal punto di vista compositivo questi progetti, pur nella variabilità del paradigma insediativo affrontato (città di fondazione, allineamento fronte a mare, addizione morfologica e funzionale, incastellamento), mirano a verificare la pertinenza dei caratteri propri di un'architettura delle funzioni di vita associata, e in particolare delle attività di produzione e dei luoghi del lavoro, sperimentando una linea figurativa capace di riesprimere insieme la tradizione peculiare dell'architettura mediterranea e il patrimonio di progetti e realizzazioni che l'architettura moderna ha elaborato nel campo della "estetica degli edifici industriali" e nella progettazione di interventi impegnati in programmi di trasformazione della città e del territorio.

Nel loro insieme, essi tendono a costruire un quadro interpretativo di un possibile "Laborato-

rio Mediterraneo", verificando tradizione e criteri di proponibilità di specifiche tipologie insediative e di una comune *koiné* espressiva, rinvenibile in esperienze anche distanti nel tempo e difformi negli esiti formali, ma apparentate da analoghi caratteri di contestualità, radicamento, destinazione, volontà di cogliere ed esprimere *pathos* e sincretismo di una comune civiltà di appartenenza.

