

03

RE-CYCLE  
ITALY

VIAGGIO  
IN ITALIA





# VIAGGIO IN ITALIA

A CURA DI  
**SARA MARINI**  
**VINCENZA SANTANGELO**

Progetto grafico di Sara Marini e Vincenza Santangelo

Copyright © MMXIII  
ARACNE editrice S.r.l.

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

via Raffaele Garofalo, 133/A-B  
00173 Roma  
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-6269-2

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: settembre 2013

# 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

*Viaggio in Italia* 11

## RISCRIVERE I TERRITORI. UN PROBLEMA DI METODO E STRUMENTI

*Viaggio in Italia, la costruzione di un racconto* 15  
Paola Viganò

*Cicli di vita, energia e riciclo* 21  
Paola Viganò

*Landscape re-cycle, crisi vs cura. Un film* 27  
Franco Zagari

*Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono* 33  
Carmen Andriani

*Progettare persistenze. Il bilancio di una stagione di studi  
fra ricerche e progetti* 39  
Francesca Camorali, Carlo Deregibus, Roberto Dini

*Continuità, spazi aperti, grande scala* 43  
Andrea Delpiano, Michele Bonino, Francesca Frassoldati, Wallace Chang

*Ritirata strategica: dalla geografia del rischio alla riconfigurazione  
territoriale* 49  
Mauro Berta, Davide Rolfo

<i>Dagli scenari alle procedure: il progetto come disegno degli effetti</i> Alessandro Armando, Giovanni Durbiano	53
<i>Il riciclo come pratica di riterritorializzazione: progetti in un tratto della valle dell'Adige</i> Corrado Diamantini	57
<i>Giudicarie "Officine Riciclo". Rifiuti, paesaggi urbani e del turismo alpino</i> Pino Scaglione	61
<i>Recycle Genova mapping</i> Sara Favargiotti, Jeannette Sordi	67
<i>Ri-formare Matera. Strategie di riciclo e progettualità agrourbane in Basilicata</i> Mariavaleria Mininni, Cristina Dicillo	73
<i>Paesaggi rifiutati e sottovalutati. Un caso emblematico: il Litorale Domizio</i> Vito Cappiello	79
<i>Il riciclo dei paesaggi estrattivi della Puglia</i> Nicola Martinelli	85

## **RIDISEGNARE L'INFRASTRUTTURA AMBIENTE**

<i>Piave paesaggi infrastruttura. Un nuovo ciclo di vita per una infrastruttura dimenticata</i> Emanuel Lancerini , Carlo Magnani	93
<i>Riciclo e infrastrutture ambientali. Il tratto "metropolitano" della ferrovia Sulmona-L'Aquila e il sistema fluviale dell'Aterno</i> Pepe Barbieri, Rosario Pavia	99
<i>Ri-ciclare l'Adriatico. Partendo da Rijeka/Fiume</i> Lorenzo Pignatti	105
<i>Identificare nuovi cicli di vita: brani fondati e narrazioni liquide</i> Barbara Coppetti, Andrea Di Franco, Andrea Oldani	111



*Sub-cycle: l'abbandono di tessuti, paesaggi, infrastrutture come occasione di sviluppo sostenibile. Il Vallo di Diano: strategie di riciclo strategico* 117  
Cassandra Cozza

*Eco-infrastrutture energeticoambientali per aree produttive dismesse. Progetti sperimentali per la città metropolitana di Reggio Calabria* 121  
Consuelo Nava, Giamila Quattrone

*Da Sulmona a L'Aquila, la ferrovia nei territori di raccordo* 127  
Raffaella Massacesi

*Infrastrutture per piccoli numeri in piccoli paesaggi. La ferrovia Sulmona/Carpinone/Isernia* 131  
Emilia Corradi

## **RIEDITARE PAESAGGI, RILEGGERE STORIE**

*Riusi bellici, le molte vite di un campo di battaglia* 137  
Alberto Ferlenga

*Dai campi di battaglia ai paesaggi strategici: una variante del riciclo* 143  
Fernanda De Maio

*Addio alle armi. Ipotesi di riconversione e riciclo del sistema militare dismesso del nord-est italiano* 149  
Alessandro Santarossa

*Active-actions strategies. Adaptive reuse come processo di riattivazioni sostenibili* 155  
Michela Bassanelli, Gennaro Postiglione

*Abitare le rovine* 161  
Lina Malfona

*Palermo sud-est* 165  
Marcello Panzarella

## **ECHI DA UN VECCHIO CICLO PRODUTTIVO**

- Dalla dismissione al riciclo: rigenerazioni di idee* 173  
Michelangelo Russo
- Aree produttive, riciclo e nuovi paesaggi* 179  
Enrico Fontanari
- Dal riuso al riciclo. Strategie architettonico urbane per le città in tempo di crisi* 185  
Renato Bocchi
- Dopo il capannone. Fenomenologia dell'abbandono e prospettive di riuso per le aree produttive in Lombardia e Emilia Romagna* 191  
Arturo Lanzani, Chiara Merlini, Federico Zanfi
- Hannover re-cycle footprint* 197  
Emanuele Sommariva
- Tattiche di trasformazione. L'area della Continental ad Hannover* 201  
Maddalena Ferretti

## **CITTÀ E ARCHITETTURE VERSO NUOVI DISEGNI CONDIVISI**

- Il ruolo dei cittadini nel recupero dei manufatti dismessi. Una metodologia sperimentale. Il laboratorio territoriale di Saline Joniche (RC)* 207  
Adriano Paoletta, Laura Zampaglione, Daniela Cricri
- Valutazione economica di strategie di riciclo del paesaggio semi urbano / semirurale della città metropolitana di Reggio Calabria* 213  
Claudio Marcianò, Nicola Sapone
- Spazi urbani di comunità e green economy nei processi di rigenerazione urbana* 219  
Giuliana Quattrone
- Riciclare cubature: attivare economie e nuove modalità di abitare* 225  
Rita Simone

<i>Laboratorio di riciclo</i> Fabrizia Ippolito	231
<i>Pre-figurare temporalità. Nuovi cicli di vita per nuove comunità urbane nei quartieri ATER di Pescara</i> Susanna Ferrini	237
<i>Le torri di Madonna Bianca a Trento. Un quartiere di edilizia sociale degli anni settanta come laboratorio di ricomposizione architettonica e urbana</i> Claudia Battaino	243
<i>Re-citying Barcelona</i> Manuel Gausa, Mathilde Marengo	249
<i>Re-cycle Germany</i> Jörg Schröder	255
<i>Le metamorfosi di Marsiglia</i> Alessandra Badami	259



## VIAGGIO IN ITALIA

*Viaggio in Italia* raccoglie alcune direzioni di attraversamento del nostro paese, direzioni atte alla ricerca del possibile ruolo del progetto dell'esistente, del riciclaggio di ciò che è orfano di un uso, della sua risignificazione. Il viaggio non rispetta un ordine geografico degli sguardi, delle teorie, dei possibili progetti che insistono sui vuoti di scena di spazi, architetture o territori ma mette in essere nuovi cicli di vita, ricuce traiettorie per altre occupazioni. *Riscrivere i territori, ponendo un problema di metodo e strumenti, ridisegnare l'infrastruttura ambiente e rieditare paesaggi, rileggere storie* sono i primi tre capitoli di questo tour dove modalità di revisione e aspirazione dei luoghi, vocazione dei dispositivi infrastrutturali convivono in una modalità di ascolto complanare.

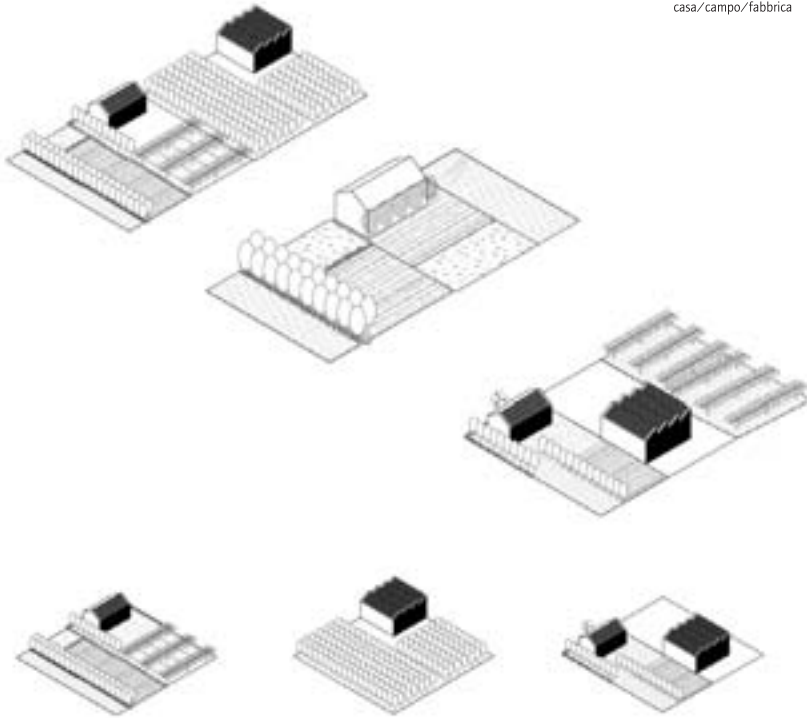
*In echi da un vecchio ciclo produttivo e in città e architetture verso nuovi disegni condivisi* convergono due percorsi paralleli: da un lato si assiste alla ridefinizione degli spazi dell'industria, all'articolazione di nuove modalità di lavoro collettivo, dall'altro anche la città e l'architettura tornano a ragionare su possibili condizioni del *vivre ensemble* a partire proprio da quelle strutture e dalla loro revisione che in un passato recente hanno posto in essere il problema dello spazio condiviso.



**RISCRIVERE  
I TERRITORI**  
UN PROBLEMA  
DI METODI  
E STRUMENTI

IPOTESI 2: L'EFFICIENZA A PICCOLASCALA

casa/campo/fabbrica



Énergie et recyclage.

Programme Interdisciplinaire de recherche Ignis Mutat Res (I Sessione 2011-2013).  
P. Viganò (resp. scientifico), B. Secchi, L. Fabian, E. Giannotti: Università IUAV, Venezia;  
Studio 013 Secchi-Viganò, Milano; Tribu Energie, Paris; D. Fornari (Design Interactif);  
SUPSI, Lugano; V. Bonifacio, Università Cà Foscari



# VIAGGIO IN ITALIA, LA COSTRUZIONE DI UN RACCONTO

Paola Viganò

→IUAV

## 0. Re-cycle

*Re-cycle Italy* può divenire l'occasione per costruire un nuovo sguardo sul territorio italiano, per realizzare un *Viaggio in Italia* che misuri l'ampiezza del cambiamento e le possibilità che esso apre. La ricerca non propone un approccio contingente, espressione della condizione di crisi che attraversa il nostro paese, anche se ne è, per sua natura, influenzata. È una riflessione più ampia sui processi di cambiamento: che osserva l'esaurimento, il sovrapporsi, la compresenza di diversi cicli di vita nella città e nel territorio provando ad inserire nuove ipotesi all'interno di questo movimento. *Re-cycle Italy* si occupa, per questo e indistintamente, di *brown*, *grey* e *green fields*.

Elemento di originalità della ricerca proposta è mettere al centro il concetto di ciclo di vita. Si ri-cicla ciò che è soggetto ad un ciclo di vita. Parti di città, oggetti, materiali.

Come ho già scritto (Viganò P., *Re-cycling Cities*, in *Re-cycle*, a cura di Ciorra P., Marini S., Mondadori-Electa, Milano 2011), parlare della città come di qualcosa che può essere riciclato porta a considerarne modificazioni, ritmi, metamorfosi. Il tempo, nelle sue diverse forme, è al centro della

riflessione. È il tempo che ci permette di misurare il cambiamento, il suo produrre modificazioni o trasformazioni radicali.

Il *Viaggio in Italia* è un dispositivo cognitivo: osserva inerzie, latenze e possibilità. È l'inerzia, scriveva Sartre, che ci consente di cogliere il cambiamento, ciò che resiste al fluire del tempo, che gli oppone resistenza e ciò che si adatta. Nell'idea di possibilità, situata nel presente, convergono il tempo passato e quello futuro: è la formulazione di ipotesi di mutamento. Se i processi di modificazione (variazioni, adattamenti puntuali e trasformazioni parziali) sono stati al centro della riflessione sull'architettura e sulla città alla metà degli anni Ottanta (gli editoriali di Vittorio Gregotti e di Bernardo Secchi su *Casabella* di quegli anni ne sono le testimonianze più esplicite). L'ipotesi che guida la ricerca è che mutamenti più importanti abbiano inciso e incidano oggi il territorio italiano: che spazi noti siano già divenuti, o possano divenire, cose nuove.

La metamorfosi indica un cambiamento di stato, implica la presa in esame di oggetti di natura di diversa ed il passaggio da un'idea di modificazione all'attenzione ai cicli di vita segnala la distanza da un dibattito che di fronte ai primi segnali di trasformazione epocale (le grandi dismissioni industriali che hanno cambiato l'Europa e dato avvio ad una ristrutturazione profonda e non risolutiva del territorio europeo) ha cercato di stabilire linee di continuità con il passato moderno ed il suo progetto.

Oggi sono le idee stesse di modernità e di sviluppo ad essere sottoposte a critica e revisione. Se la trasformazione è radicale, osservare la città ed il territorio come deposito di molteplici cicli di vita rappresenta un primo passo per la costruzione di una teoria della città e del territorio come risorse rinnovabili. Che lo spazio urbano sia una risorsa è idea che oggi appare scontata, ma non lo è stata in ogni occasione e in ogni tempo; che la città e il territorio siano "risorse rinnovabili" richiede un ulteriore passaggio concettuale e la messa a punto di uno sguardo e di strumenti progettuali specifici. Riciclare città diventa allora una strategia fondamentale che attraversa scale e temi della questione urbana contemporanea: la crisi ambientale e i fenomeni estremi sempre più frequenti, la divaricazione progressiva tra ricchi e poveri, la mobilità forzata o negata che disegna nuove esclusioni (Secchi B., La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali, in «CRIOS», n. 1, 2012).

## 1. Viaggio in Italia

Il *Viaggio in Italia* si occupa dei mutamenti avvenuti nel corso degli ultimi due decenni. È un viaggio-esperienza e non solo una collezione di dati, notizie, oggetti prodotti in modi disparati. Il tema, *re-cycle*, orienta lo sguardo. Il Viaggio ha molti precedenti che qui è il caso di richiamare solo brevemente: da Goethe a Guido Piovene, a Paolo Rumiz ed i suoi viaggi lungo le ferrovie marginali italiane, lungo il Po o alla scoperta dei “luoghi abbandonati d'Italia e dintorni” (Goethe J.W., *Italianische Reise*. Tra le traduzioni si veda ad esempio *Viaggio in Italia 1786-1788*, Rizzoli, Milano 1991; Rumiz P., *Le dimore del vento – Un viaggio di Paolo Rumiz nei luoghi abbandonati d'Italia e dintorni*, dvd diffuso con «la Repubblica», 2011; Piovene G., *Viaggio in Italia*, Mondadori, Milano 1957). Il viaggio di Piovene, raccontato nel corso di una serie di puntate radiofoniche delle quali sono andate perdute le registrazioni dirette, si svolge, come la ricerca PRIN, lungo tre anni: dal maggio del 1953 all'ottobre 1956.

Ognuno di questi viaggi propone un centro tematico differente. Piovene, ad esempio, si preoccupa di discernere lo stabile dal transitorio, accumula interviste, episodi, aneddoti; è criticato per la sua curiosità, per il carattere di inventario del suo procedere incrementale. Ma nella conclusione, scritta dopo aver percorso tutta l'Italia, dirà della necessità dell'inventario, degli episodi innumerevoli, dell'eccesso di dettagli non fondamentali per poter avanzare ipotesi più generali sull'Italia di quel momento, cercando di riconoscere alcuni elementi di stabilità.

*Viaggio in Italia* è anche il titolo del progetto curato da Luigi Ghirri nel 1984 che divenne il manifesto della “scuola italiana di paesaggio”. Alla fine degli anni Settanta, scrive Roberta Valtorta che ha curato una riedizione della mostra nel 2012 alla Triennale di Milano, Luigi Ghirri accompagnato da un gruppo importante di fotografi “concepisce uno straordinario progetto di ‘rifondazione’ dell'immagine del paesaggio italiano”.

Individuazione di un centro tematico, occasione di rifondazione di un approccio, possibilità di costruzione di ipotesi generali: il *Viaggio in Italia* proposto da *Re-cycle Italy* si propone di esplorare lo spazio come serbatoio di possibilità.

### *Descrivere l'Italia*

Al di là delle pur importanti suggestioni letterarie ed artistiche, il nostro esercizio si alimenta, prendendone le distanze, da alcune delle ricerche che hanno tentato nel passato, con mezzi e stili diversi, di costruire un

punto di vista complessivo sul territorio italiano. L'ultimo grande sforzo di lettura dei fenomeni insediativi alla scala nazionale è la ricerca Itaten coordinata da Clementi, Dematteis, Palermo e pubblicata nel 1996 (*Le forme del territorio, I. Temi e immagini del mutamento II. Ambienti insediativi e contesti locali*, a cura di Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., Laterza, Bari 1996).

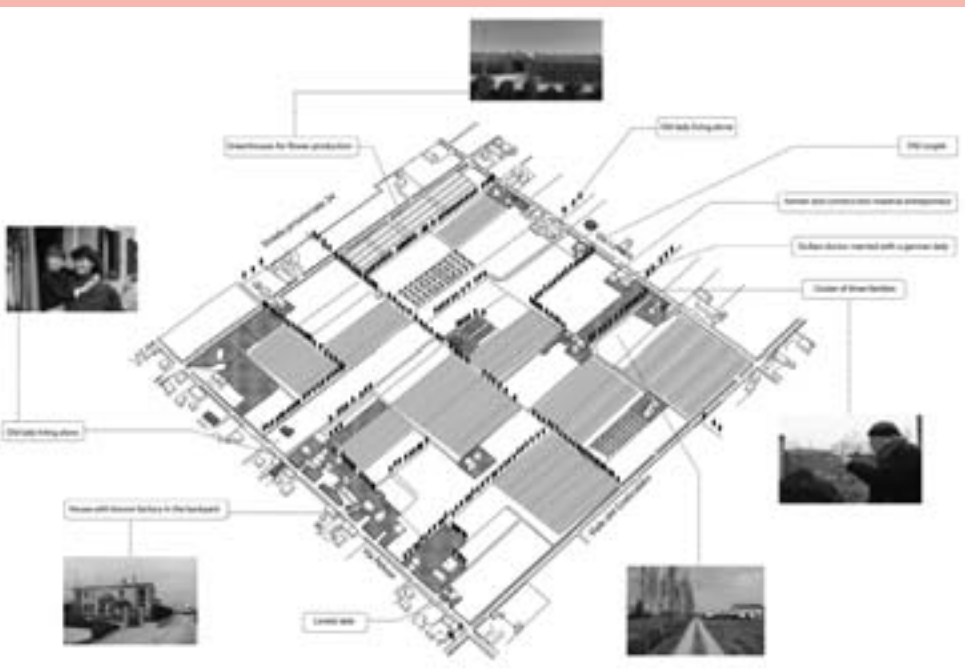
Itaten mette al centro il formarsi di nuovi ambienti insediativi nelle diverse regioni italiane sottolineando le differenze più che l'uniformità. L'accento è sul mutamento di immagini (da immagini tradizionali a nuove immagini), sulle nuove morfologie sociali e insediative.

Diversamente dalle ricerche precedenti e richiamate nel primo tomo della pubblicazione (come la ricerca del CNR coordinata da Giorgio Fuà sulla diffusione urbana, oppure la ricerca *It. Urb.* diretta da Giovanni Astengo che propone un modello di indagine comune sullo stato dell'urbanizzazione in Italia), Itaten propone immagini delle differenze, tenute debolmente insieme dal riconoscimento di ambienti insediativi, categoria alla quale era demandato il ruolo di definire oggetti comparabili.

Negli studi coordinati da Giorgio Fuà (*Orientamenti per la politica del territorio*, a cura di Fuà G., Il Mulino, Bologna 1991) il processo di urbanizzazione non si limita solo alla concentrazione di popolazione ed attività verso le maggiori aree urbane, ma investe anche altre regioni, tipicamente l'Italia centrale, ove si dà uno "sviluppo senza fratture". La ricerca *It. Urb. 80* condotta per il CNR da Astengo e pubblicata nel 1990 mostra invece come un processo di urbanizzazione privo di progetto occupi il suolo in modi non razionali e non efficienti. L'ipotesi, e l'obiettivo, della ricerca coordinata da Fuà era mettere in luce che l'urbanizzazione era uscita dalla città; che un diverso sviluppo interessava e produceva nuove forme di urbanizzazione. Per Astengo queste forme erano innanzitutto fortemente consumatrici di suolo, ed era questo il pericolo e la contraddizione che la ricerca doveva rivelare attraverso una serie di campionamenti. Itaten, all'interno di queste dinamiche, mette in evidenza nuove formazioni in un territorio di differenze. Le categorie di "città diffusa" e "campagna urbanizzata" sono utilizzate solo come "metafore allusive": la ricerca non riesce a chiarire (a detta degli stessi coordinatori), e nonostante l'attenzione per i temi e le forme del mutamento, le possibilità evolutive di ciascun territorio e dei diversi territori. Una più profonda comprensione e più estesa utilizzazione di queste fondamentali categorie interpretative come temi comuni avrebbe forse

consentito di assumere in modi più chiari la grande mutazione in atto. La critica di Fuà all'idea di crescita come produzione e consumo di merci è oggi forse ancora più rilevante per attraversare l'Italia ed il suo riciclo.

A distanza di qualche decennio ed entro un quadro ormai distante, *Re-cycle Italy* e in particolare *il Viaggio in Italia* inteso come dispositivo cognitivo aperto a molteplici interpretazioni si propongono di indagare un processo di trasformazione e proporre un nuovo racconto: restituendo gli elementi essenziali del cambiamento avvenuto e di quello che potrebbe annunciarsi. Senza negare il tema della diversità e neppure quello del consumo di suolo che hanno ispirato le ricerche precedenti sul territorio italiano, *Re-cycle Italy* si occupa dell'aprirsi o dell'esaurirsi di cicli di vita, del passaggio del tempo, delle possibilità latenti nello spazio. Vorremmo provare a costruire un nuovo sguardo.



EMU fall 2012 Situations, Scenarios.

Coord. B. Secchi e P. Viganò.

Studenti: P. Frick, J. Gárate, C. R. Salinas González

# CICLI DI VITA, ENERGIA E RICICLO

Paola Viganò

→IUAV

## 1. Concetti e rappresentazioni

Il concetto di ciclo di vita consente di misurare l'inerzia o l'adesione al cambiamento.

In questo caso si tratta di capire le modalità di interruzione (con svuotamento, sostituzione), mantenimento (secondo modalità di crescita tradizionali o meno), di riapertura (con processi di riuso, reinterpretazione, ibridazione...) di cicli (ambientali, spaziali, economici, demografici, sociali...).

Le quattro procedure che strutturano la ricerca generale (*Up-cycle*, *Iper-cycle*, *Subcycle*, Dalla culla alla culla) propongono di articolare l'attività di riciclo in relazione a diverse procedure di apertura di nuovi cicli di vita: a partire dalla selezione "del duro e del molle", fino all'attivazione di più cicli per elevare le prestazioni dei diversi materiali urbani; alla ripresa dei luoghi dell'abbandono per i quali non esistono programmi e risorse sufficienti, fino ad integrare i cicli ambientali che per loro natura non possono essere interrotti. Esse possono essere considerate un primo tentativo di costruzione di un vocabolario concettuale che ci permetta di articolare e fare chiarezza tra le differenti situazioni. Un vocabolario che la ricerca deve mettere alla prova, verificare o falsificare cominciando ad osservare i

manufatti, i materiali che ciascuna procedura sottende.

Nelle scienze sociali il concetto di ciclo di vita ha un forte fondamento nelle teorie evoluzioniste e svolge un ruolo classico come framework per lo studio dello sviluppo. “Alla fine del XIX secolo l’idea di ciclo di vita emerge come una nozione complessa che incorpora idee precedenti a livello dell’organismo o dell’individuo, a proposito di eredità e sviluppo, e a livello delle specie o popolazioni, a proposito di adattamento, sopravvivenza ed estinzione” (O’Rand A. M., Kreckler M. L., *Concepts of the Life Cycle: their History, Meanings, and Uses in the Social Sciences*, in «Annual Review of Sociology», Vol. 16, 1990). Il concetto di ciclo di vita associato al *Viaggio in Italia* è un “theory-building device” per affrontare il passaggio del tempo e i mutamenti strutturali nelle organizzazioni, processi di crescita o di declino. Come ricordano O’Rand e Kreckler: “Il ciclo di vita (...) richiede il trattamento esplicito di stadi (fasi), maturazione (sviluppo) e generazione (riproduzione).” La nostra ipotesi è che i processi di crescita, declino ed apertura di nuovi cicli possano essere compresi a partire da una lettura dello spazio. Rispetto alla tradizione del *Viaggio in Italia* di fotografi, scrittori, artisti, *Re-cyle Italy* propone un viaggio attraverso le molte culture di questo paese solidamente ancorato allo spazio, definito dai luoghi e dalle pratiche che lo investono.

Il concetto di ciclo di vita orienta il viaggio, può portare a costruire carte e in generale rappresentazioni innovative, può alimentare esercizi di immaginazione dello spazio attraverso procedure e prototipi. Mappe di viaggio e di percorsi che introducono geografie diverse dal passato; microstorie capaci di rivelare e di rappresentare mutamenti più vasti; biografie di cose e persone, percorsi di vita attraverso i quali riconoscere segnali e indizi di nuove possibilità; costruzione di situazioni capaci di fare emergere le potenzialità; occasioni di scambio tra punti di vista e visioni diverse e spesso conflittuali. Il tema della rappresentazione dello spazio urbano e territoriale, delle immagini di futuro che lo coinvolgono, è al centro dell’esplorazione e l’occasione di una ricerca nazionale che coinvolge numerose scuole è interessante e preziosa. Il viaggio può essere davvero un viaggio, da organizzare nelle diverse sedi e attorno al quale costruire seminari e sopralluoghi, insieme all’esplorazione dei nuovi dati del censimento. Invece di un protocollo rigido per costruire ricerche comparabili è forse più interessante immaginare che ogni scuola organizzi alcune tappe del viaggio sulla base di obiettivi comuni. Le diverse sedi diventano un’occasione



per accumulare archivi e territori, il viaggio un modo per tenere insieme materiali eterogenei che possono dar luogo ad alcuni quaderni di viaggio.

## **2. Energia e riciclo, una tappa del viaggio**

In un lavoro precedente, *Recycling City* (Viganò P., *Elements for a theory of the city as renewable resource: life cycles, embodied energy, inclusion. A design and research program*, in *Recycling City*, a cura di Fabian L., Giannotti E., Viganò P., Giavedoni, Pordenone 2012), e ancora prima nello studio sul Grand Paris (Secchi B., Viganò P., *La ville poreuse – Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MetisPresses, Genève 2011), l'ipotesi di riciclo 100% si è costruita a partire dalla riflessione su cicli di vita e *embodied energy*.

Le conseguenze legate alla riduzione dei consumi di energia e agli effetti del cambiamento climatico sullo sviluppo dei territori contemporanei non sono state sinora sufficientemente indagate. Se poniamo al centro della ricerca l'energia grigia, oltre alle strategie ormai affermate di riduzione dei consumi energetici e di produzione di energia rinnovabile (incluso il riciclo di energia), le ragioni e la necessità di una trasformazione allargata e capillare della città esistente attraverso la presa in considerazione dei diversi cicli di vita che la attraversano emergono con forza. Il progetto di un territorio consapevole del tema energetico è un progetto di stratificazione che porta in superficie la porosità dei diversi materiali e tessuti urbani, la loro capacità di assorbire trasformazioni spaziali e costruttive.

La riflessione su riciclo ed energia è proseguita all'interno del Programme Interdisciplinaire de recherche *Ignis Mutat Res* [I Sessione 2011-2013, coordinata dal Bureau de la Recherche del Ministère de la Culture francese e dall'Atelier International du Grand Paris. Il gruppo di ricerca *Énergie et recyclage* è composto da P. Viganò (resp. scientifico), B. Secchi, L. Fabian, E. Giannotti: Università IUAV, Venezia, con Studio 013 Secchi-Viganò, Milano, Tribu Energie, Paris, D. Fornari (Design Interactif), SUPSI, Lugano, V. Bonifacio, Università Cà Foscari].

L'attenzione all'energia grigia, consente di osservare il territorio come capitale spaziale e di rileggere alcuni contributi ed interpretazioni fondamentali: tra Carlo Cattaneo, la definizione marxiana di lavoro morto e quella di capitale fisso sociale di Albert O. Hirschman. Il territorio ci appare, prima di tutto, come il risultato di innumerevoli tentativi di introdurre forme di razionalità, dispiegati nel tempo lungo e nello spazio diffuso. La ricerca su

energia e riciclo intende mostrare non tanto ciò che le diverse componenti territoriali producono, anche in termini energetici, nelle condizioni attuali, ma ciò che potrebbero produrre se l'insieme del "lavoro morto" in esse materializzato fosse preso in considerazione adeguata.

Molti indizi indicano che i luoghi dell'abbandono, che hanno concluso il loro ciclo di vita, potrebbero stabilire relazioni nuove con il "lavoro vivo": consentendo di adeguare l'abitabilità urbana e territoriale, riducendo i rischi, aumentando l'efficienza, modernizzando le infrastrutture. Il lavoro morto fissato ad esempio nelle reti infrastrutturali, anche obsolete, agirebbe allo stesso tempo come capitale e strumento nella ridefinizione di una nuova struttura territoriale.

L'apertura e la chiusura di nuovi cicli modificano inesorabilmente stili di vita, pratiche dello spazio e dinamiche sociali: nuove e vecchie popolazioni si confrontano, spesso confliggono, nuove marginalizzazioni si producono ridefinendo gli spazi dell'inclusione e quelli dell'esclusione. La dimensione sociale e politica dell'attivazione di nuovi cicli di vita o della loro chiusura si esplicita nello spazio e attraverso lo spazio.

Cicli di vita, energia, inclusione rappresentano tre questioni che la ricerca sta iniziando ad approfondire e sono i primi elementi di una teoria della città e del territorio come risorse rinnovabili.

I due territori di esplorazione della ricerca in corso sono il Veneto (a diverse scale) e l'agglomerazione parigina, nei quali è possibile mettere a confronto forme urbane e territoriali molto diverse e in qualche misura opposte. I temi dell'energia, dell'inclusione e dei cicli di vita guidano l'identificazione di situazioni nelle quali immaginare scenari di riciclo 100%.

Il viaggio nell'area metropolitana veneziana (o nell'area centrale veneta, solo parzialmente sovrapponibile, soprattutto da un punto di vista politico e ideologico) prosegue le ricerche svolte negli anni passati sul "progetto dell'isotropia", cioè sulla capacità di un territorio diffusamente abitato di reagire ed adattarsi alla transizione ecologica ed economica. Il Viaggio potrà anche consentirci di parlare della crisi a partire dalla sua presenza nello spazio, di costruire una geografia che esca dalle dicotomie semplificatrici, tra queste anche la contrapposizione città diffusa, città compatta.

Come cambia la città diffusa? La crisi si rivela in modo puntuale oppure per grandi zone? Riguarda le pratiche o i manufatti? In alcune prime esperienze di *Viaggio in Italia* condotte con gli studenti del corso di Urba-

nistica all'Università IUAV nel 2011-2012 abbiamo letto le trasformazioni della città diffusa degli ultimi venti anni. Ne emerge un importante lavoro di consolidamento dei centri minori, la realizzazione di spazi pubblici e attrezzature che rendono più appetibile la rinuncia alla casa isolata con giardino in favore di alloggi collettivi, ma dotati di servizi o case a schiera. I filamenti tipici della dispersione insediativa, al contrario, non sono molto cambiati tra gli anni Novanta e oggi. Dalle interviste emerge l'attenzione all'accessibilità ai servizi ed attrezzature, l'apprezzamento del centro medio e piccolo.

Le mappe del consumo energetico, dell'energia grigia presente nel territorio e dell'energia potenzialmente riciclabile, costruite per la ricerca *Énergie et recyclage* a partire dall'uso del suolo, costituiscono uno dei punti di partenza per la selezione di strategie e procedure progettuali. La costruzione dell'infrastruttura dell'energia, con il confronto tra le razionalizzazioni venete e del Grand Paris, i discorsi sull'energia ai diversi livelli istituzionali, le interviste ed i sopralluoghi nel Camposampierese e a Mestre-Marghera, consentono di appoggiare gli scenari di riciclo e di nuove sinergie energetiche su un fondo spesso ed in movimento. Su questo lavoro si appoggerà anche la tappa del *Viaggio in Italia* in corso di costruzione.



Franco Zagari, Articolo 9, Caffè Settembrini, Roma 2013

# LANDSCAPE RE-CYCLE, CRISI VS CURA

UN FILM

Franco Zagari

→UNIRC

*Stava, sotto il cielo aperto, in un paesaggio in cui niente era rimasto immutato...*

Walter Benjamin

Questa nota è il piano di lavoro di un breve film che verrà prodotto dall'Unità operativa di Reggio Calabria PRIN *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio* sul tema del progetto del paesaggio urbano, con un mio testo e la regia di Enzo De Amicis, sono sei frammenti del *Viaggio in Italia* di cui abbiamo discusso a Venezia (da Rossellini a Viganò). Il film intende parlare al pubblico con chiarezza: agire, rompere gli indugi, coinvolgendo il più possibile il corpo sociale, passare dalla mutuaione, la mediazione e la banalità a idee che siano portatrici di uno spirito che affermi, senza mezzi termini, obiettivi di bellezza, senza altri limiti di ambizione che quelli di un mandato ampiamente condiviso, trasparente e partecipato, con un'attitudine creativa.

Il nostro viaggio inizia con un'esortazione appassionata di Steven Holl: "(...) Invece che con pensieri stabili, dobbiamo lavorare con sistemi dinamici. Invece che di programmi semplici e chiari, ci occupiamo di programmi molteplici e contingenti (...) invece che con precisione e perfezione, lavo-

riamo con sistemi ibridi, discontinui e con metodi combinati (...) sospendere la diffidenza e assumere un atteggiamento di comprensione globale è oggi una condizione imprescindibile, un principio fondamentale per il lavoro creativo della scienza, dell'urbanistica e dell'architettura..." (Holl S., *Urbanisme. Lavorare con il doppio*, Libria, Melfi 2010).

Alcune tesi prendono spunto dalla costruzione di *Sei giardini sperimentali* nel *Festival del verde e del paesaggio*, all'Auditorium parco della musica di Roma fra il 17 e il 19 maggio 2013 (è solo una delle numerose manifestazioni del Festival, concepito da Gaia Zadra, che è affidata alla mia responsabilità, *Follie d'autore*).

Il tema, *crisi vs cura*, tratta del riciclo nel doppio senso del termine: riscoperta di risorse materiali e immateriali che vengono analizzate, smontate e riusate, e scelta di strumenti e metodi alternativi per l'attuazione dei piani urbanistici e dei progetti delle opere pubbliche, contro una normativa astratta e senza indirizzi e contro inerti prassi interpretative. Se Marcel Duchamp diceva che "la modernità è ciò che trasforma la crisi in valore", noi oggi credo che dovremmo dire che è la cura ciò che la trasforma, cercare di avere un atteggiamento non di rimozione ma amichevole nei confronti di una realtà sofferente.

### **Sei autori, sei giardini**

Gli autori scelti sono Claudio Bertorelli (Vicenza-Vittorio Veneto), i Made (Michela De Poli e Adriano Marangon, Treviso), Gianmaria Sforza (Milano-Piacenza), Luca Emanuelli (Reggio Emilia), Daniela Colafranceschi (Reggio Calabria-Roma-Barcellona), Marco Navarra Nowa (Caltagirone), fra loro molto diversi ma ugualmente impegnati in modo originale nella ricerca sul progetto del paesaggio della nuova città.

Per quanto siano piccoli e effimeri, questi sei giardini sono casi significativi, anche grazie all'impatto di un pubblico curioso, numeroso e determinato, oltre sedicimila visitatori in soli tre giorni, che nelle due edizioni precedenti del Festival, ha già dato ampia prova di saper anticipare attraverso la passione per il *gardening* una propria domanda ancora inespressa, ripensare la tutela, la manutenzione e la valorizzazione dei suoi paesaggi. E anche il contesto dell'Auditorium ha il suo peso, per il significato che ha assunto a Roma, un centro culturale che è diventato un formidabile motore economico, sociale, politico.

Siamo in molti a pensare che sia possibile trarre proprio dalla crisi una condizione di vantaggio, e cercare di smontare e rimontare le prassi astratte e inerti che hanno messo in stallo il progetto...

### **Sei domande**

I termini "territorio", "ambiente", "paesaggio" se riferiti alla qualità dell'habitat, acquistano significati che è utile distinguere, rendendoci conto che è in atto una vera e propria rivoluzione dei comportamenti umani, cioè dei molteplici modi di vedere e di sentire, e di una mutazione caleidoscopica dei rapporti fra sfera pubblica e privata. Il film è una lettura comparata che ricorda le diverse verità di Rashomon di Akira Kurosawa, o dei sei personaggi in cerca di autore di Pirandello, lasciando al pubblico tutta la libertà di trarre caso per caso le sue conseguenze.

1. Cominciamo dalle arti plastiche come primo campo tematico. Non è forse il paesaggio quel porto franco di immaginazione, espressione, sperimentazione che offre costantemente nella storia dell'uomo anticipazioni ispirazioni suggestioni all'architettura e all'urbanistica? Oggi nuovi formidabili artisti si sono rivelati, come Kiefer, Kentridge, Guo-Qiang, Kapoor, Weiwei, molti altri, l'arte di nuovo sembra avere fra i suoi temi dominanti proprio il paesaggio, forme-idee potenti e immagini che hanno al loro centro novità nella percezione dell'habitat e nei comportamenti, con la costante di una radicale discontinuità che in Occidente è una nostra condizione irreversibile, come fosse una mutazione del Dna della nostra cultura.
2. Un secondo campo di domanda riguarda la capacità-necessità del paesaggio di porsi come terreno di confluenza e ibridazione di diversi saperi, prima ancora che esercitare una sua competenza specifica sugli spazi esterni, dalle tecniche e le ingegnerie del territorio agli approcci creativi, non solo architettura e urbanistica ma anche agronomia, geografia, geologia, e ogni attitudine diagnostica, in primis antropologia e semiotica. Qui in particolare si innestano le grandi tematiche del riciclo che qualificano il rapporto fra paesaggio e ambiente, la definizione di nuove qualità di centralità, la mobilità delle grandi infrastrutture e la mobilità dolce, i grandi cantieri dei bacini idrologici, l'agricoltura come settore produttivo da rilanciare, come salvaguardia di spazi non costru-

iti e come matrice di riorganizzazione, il grande capitolo degli spazi rifiutati e quello della raccolta trattamento e smaltimento dei rifiuti.

3. Un terzo campo sottolinea la necessità che la gente – individui, comunità o reti –, maturi una maggiore consapevolezza, che sia più direttamente partecipe e responsabile, ricostituisca attraverso il patto di appartenenza a un luogo i diritti-doveri di una civitas. Passaggi importanti sono l'attuazione dell'art. 9 della Costituzione e della Convenzione europea del paesaggio ma molti fermenti spontanei si manifestano, avendo sempre come comune denominatore occasioni di organizzazione culturale sul territorio. Così dall'ideazione alla realizzazione il progetto è inteso naturalmente come un processo aperto, concertato e partecipato, che ha la sua forza in un mandato ampiamente discusso e condiviso che restituisce alla sua missione l'aura di prestigio e di libertà-responsabilità che devono competergli perché possa operare.
4. Un quarto campo sostiene una presunta tendenza dei termini paesaggio e progetto a coincidere nel significato più profondo, essendo il paesaggio materia vivente, dal più storico, consacrato e fossile, al più innovativo, mutevole e instabile. Indagare dunque la continuità che un progetto di paesaggio deve istituire fra storia e innovazione, conservazione e valorizzazione. L'unico modo di salvare il patrimonio storico è di inserirlo in un circuito equilibrato. È qui che si pone uno dei nodi della terribile difficoltà di dare un esito efficace alla progettazione urbanistica e alla realizzazione di opere pubbliche, è un reset radicale che serve, smontare e rimontare consuetudini, norme, abitudini, vizi.
5. Un quinto campo propone una particolare duttilità di approccio del progetto del paesaggio rispetto alla fenomenologia della città del terzo millennio, con uno spirito diverso con il quale trattare ambiti urbani immensi in perenne sempre più veloce evoluzione, basato su sistemi e relazioni piuttosto che sulla composizione di oggetti, con un rapporto stretto di andata e ritorno fra pianificazione e sperimentazione, ad esempio sfruttando a pieno la distinzione fra piani di indirizzo e piani attuativi, e parimenti il confronto dialettico fra diagnosi e interpretazione dei contesti, con approcci che tenderanno a essere sempre più interscalari, discontinui e interattivi, mirati, microchirurgici e omeopatici.



6. Un sesto campo riguarda il paesaggio in rapporto con le istituzioni e il potere. Nel pensiero contemporaneo la consapevolezza del paesaggio evolve con grandi cambiamenti, nel giudizio di ciò che ci appare giusto e bello, è questo il passaggio da una democrazia arcaica a una democrazia moderna, dimostrandosi agevolmente nei programmi la grande rilevanza non solo culturale, ma economica e sociale, soprattutto sviluppando una capacità di valutazione degli effetti indotti dagli interventi che spesso supera e di molto la loro stessa finalità primaria, di conseguenza potendosi porre come un obiettivo politico di grande importanza, poiché nel paesaggio si coglie esattamente la capacità di proposta di un paese, il suo livello di democrazia e civiltà. “L’opera divina – come diceva John Kennedy – spetta a noi, la nostra buona coscienza essendo la ricompensa e la storia il giudice.”



**Francesca Guerrucci, Galleria scavata nella roccia della strada regionale 479 Sannite (SR 479) nel tratto che attraversa le Gole del Sagittario (AQ), 2012**

# INFRASTRUTTURE MINORI NEI TERRITORI DELL'ABBANDONO

Carmen Andriani

→UNICH

Trecento chilometri di città lineare costiera, compresa nella fascia mediana adriatica, è il risultato evidente di una conurbazione che a partire dagli anni settanta si è diffusa per pezzi sparsi lungo questo tratto di costa. La città adriatica, definita in molti modi, infinita-generica-diffusa-porosa-pulviscolare, si rende in ogni caso riconoscibile, per la incertezza della configurazione, per l'incoerenza dei pezzi, per la reiterazione delle linee insediative ed i contorni sfumati delle identità puntuali. È un insieme non geometrico di pezzi topografici sparsi, una sequenza continua di funzioni, di segnaletiche e "fai da te" che abbiamo imparato a riconoscere e che attraverso stratificazioni e superfetazioni costruisce una ulteriore declinazione di palinsesto territoriale.

Un corpo separato e cresciuto al riparo della forza magnetica dei grandi centri, eccentrico appunto e marginale: condizione ideale per crescere fuori dalle regole autogestendo la propria trasformazione. Gli strumenti disciplinari qui non sono stati efficaci, come non lo sono stati nelle periferie urbane e metropolitane: territori sterminati della diffusione ove si sono attuati i nuovi paradigmi, compulsivi ed elementari, dello sviluppo urbano senza centro.

Le coste formano un paesaggio a sé, un campo di indagine ideale per monitorare trasformazioni che non si sono governate e che, proprio perché a lungo non capite, sono state il più delle volte delegittimate.

La città adriatica indagata e descritta a partire dagli anni novanta sullo sfondo *accogliente* della dispersione si è innervata lungo il doppio fascio infrastrutturale strada/ferrovia. Un bordo spesso lungo la costa, saturo di usi, di oggetti, di case, di materiali eterogenei, di vuoti interstiziali, di luoghi che nessuna mappa cartografica è stata in grado di rappresentare nella sua pienezza effettiva.

Il territorio che cambia ha significato qui un corpo urbano frantumato in una miriade di azioni, di gesti ripetuti e quotidiani, di traiettorie corte e di tracciati più lunghi.

Impermanenza, effimero, deriva. Un luogo che si è formato sulla mescolanza di diverse koinè "illirica, bizantina, turchesca, veneziana, ragusea, spalatina, anconitana, ebraica, apulo-aprutina, austro-ungherese" (Anselmi S., *Storie d'Adriatico*, Il Mulino, Bologna 1996). Eredità mediterranee che hanno depositato fossili di parole e di gesti, come vaghe ascendenze di cibi che solo una lunga consuetudine ed una conoscenza non occasionale può aiutare a distinguere.

Nel corso degli anni novanta la costa adriatica è stata un laboratorio fertile di sperimentazione progettuale: conurbazione lineare con carattere periferico, inframmezzata da placche agricole, piattaforme industriali, pezzi di naturalità in degrado, strutture dismesse. Segni di vitalità incontrollata e di declino al tempo stesso. Capacità di assorbire ogni cosa e di metabolizzarla in un contesto instabile e fluido che continua a modificarsi malgrado tutto. Le azioni di progetto hanno risentito di queste mutazioni continue; hanno registrato le specificità della condizione costiera; l'hanno tradotta nei soli gesti possibili, interstiziali o sovralocali, spesso aggrappati al telaio delle infrastrutture.

Oggi siamo in una situazione diversa. Per ragioni che non indagheremo qui ma che riguardano da una parte la contingenza economica e la debolezza della domanda, dall'altra il consumo del suolo, il fenomeno della dispersione è ad una battuta d'arresto. Parliamo non più di città dispersa, bensì di città satura. Al fenomeno della diffusione subentra quello dell'implosione; si avvia un processo di ripiegamento verso l'interno che investe il costruito e gli spazi interstiziali, i beni patrimoniali, strutture ed infrastrutture dismesse il cui elenco è in continuo aumento.

Non più città lineare, bensì città trasversale. Al *troppo pieno* delle conurbazioni più dense e più efficienti, corrisponde il *troppo vuoto* dei territori dell'entroterra. Territori fragili: una fragilità di natura economica, insediativa, infrastrutturale, sociale. Territori eccentrici: non tanto rispetto alla distanza, quanto all'assenza di scambio al loro interno e verso i luoghi centrali, giunti anch'essi ad un punto critico di trasformazione.

Ripensare la città adriatica oggi, significa costruire un nuovo quadro di riferimento. Significa ribaltare il punto di vista, dal mare verso la dorsale appenninica. Rilevarne l'assetto stratificato dei sistemi infrastrutturali trasversali e rilanciarli in una prospettiva utile anche per la costa. È un ribaltamento che intercetta il grande vuoto dell'entroterra, trasformandolo da zona dell'abbandono ad elemento attivo nel processo di rigenerazione dell'intero territorio e che riprende in considerazione le infrastrutture minori.

Il primo tratto per esempio, cinquanta chilometri trasversali alla costa, è un percorso sinuoso che alterna alla velocità delle aste ad alto scorrimento, il corso rallentato delle strade statali e quello del vecchio tracciato ferroviario. Le quattro linee infrastrutturali, se fra queste si include anche l'alveo del fiume fino alle sorgenti, scorrono e si intrecciano a quote differenti. Segnano una percezione sempre diversa del territorio che attraversano (le gole, l'altopiano, i fondovalle), costruiscono paesaggi in sequenza, danno due misure diverse del tempo e della storia. Le scritture del terreno si fanno sempre più minute. Leggibili solo ad una velocità ridotta e solo da un percorso che si è adattato alla geografia.

Le infrastrutture minori sono obsolete e sottoutilizzate, anche se dotate di un potenziale enorme. Collegano molti centri minori con piccole stazioni isolate, attraversano i paesaggi delle coltivazioni, della tutela, dell'abbandono; trascinano piccoli manufatti ed aree limitrofe in attesa di nuova destinazione. Sono infrastrutture sull'orlo della dismissione o di un nuovo ciclo di vita. Possono rendersi disponibili ad aggirare una norma debole anch'essa. Su di esse possono attecchire forme diverse di appropriazione, di usi spontanei. Brani di consuetudini portati fuori dalla propria sfera domestica e messi a comune, in uno spazio condiviso. Le infrastrutture deboli possono essere abitate, aggregare attorno o lungo il loro sedime altre funzioni compatibili, per esempio, con una consuetudine di maggiore stanzialità, di trasferimento lento o di godibilità turistica. Stabiliscono reti di prossimità, mettono in relazione le risorse di ciascuno. Un valore aggiunto rispetto a quello acquisito con i sistemi principali delle infra-

strutture e con le reti delle grandi distanze. Dalla loro integrazione ed alternanza deriva la loro efficacia sul territorio, la capacità di attivarne le energie latenti, e le potenzialità che nessuno vuole vedere.

In definitiva si tratta di lavorare con poco a cominciare da ciò che già esiste; di rileggere criticamente il contesto della diffusione come una fase significativa di scrittura del palinsesto adriatico; si tratta di riprendere possesso del rapporto con i luoghi attraverso la conoscenza delle biografie di ciascuno di essi, di "risignificare l'esistente" mettendo in relazione le cose con le idee e rilevando creativamente le tracce di atti già compiuti. Non sempre sinonimo di progresso, il progetto infrastrutturale ha tradotto in termini fisici una condizione di espansione economica, sociale, territoriale. Legato a parametri di efficienza e di alta performance prestazionale, il progetto dell'infrastruttura, soprattutto se relativo alla mobilità, ha dato un nuovo ordine agli elementi del territorio, ha imposto in maniera assertiva e dinamica la sua dimensione sovralocale, ha influenzato la qualità dell'abitare orientandola verso distanze a lungo raggio e velocità di relazione, ha incoraggiato i fenomeni di espansione ed antropizzazione.

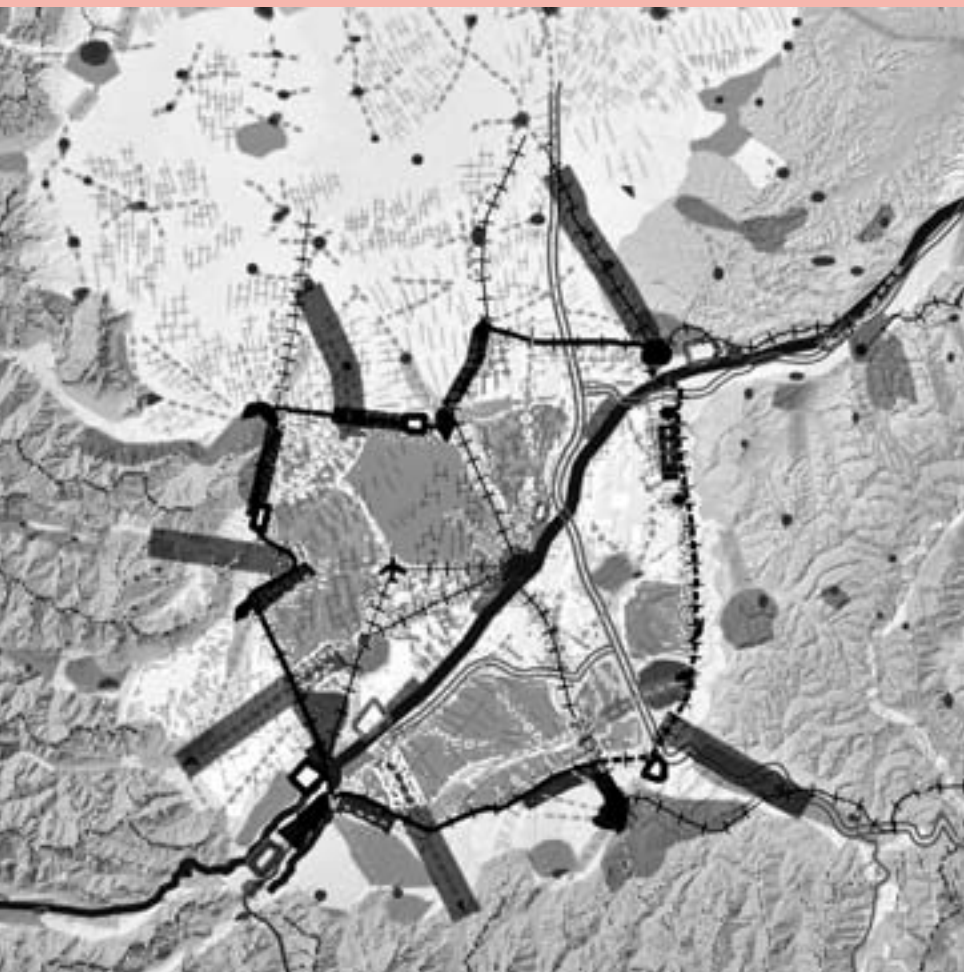
Il ragionamento che si propone riguarda una riflessione sulla opposta condizione dell'oggi, di saturazione e di recessione, e sulla necessità di ripensare il ruolo dell'infrastruttura in funzione di questo nuovo contesto. Si apre al tema della fragilità territoriale, concetto prossimo a quello della povertà e dell'abbandono; al recupero delle infrastrutture minori obsolete o sottoutilizzate, alle reti di prossimità come scambio delle risorse fra centri minori, al loro riuso e nuovo ciclo di vita legato anche a forme diverse dell'abitare.

Nel caso della costa medio adriatica significa ribaltare il punto di vista dall'asse longitudinale della città infinita a quello trasversale dell'entroterra e di ripensare quest'ultimo come elemento attivo di rigenerazione dell'intero territorio.

Questo ragionamento fa da sfondo all'itinerario di viaggio (da documentare in video, sequenze fotografiche e mappe) che si svolge da costa a costa in vari segmenti della rete ferroviaria complementare attualmente sottoutilizzata ed a rischio dismissione.

La tesi che si sostiene è che ripensare l'entroterra prefigurando un nuovo ciclo di vita per i suoi elementi infrastrutturali (ambientali, di mobilità lenta, puntuali, naturali) può essere una risorsa di rigenerazione e di riscrittura dell'intero palinsesto territoriale.

Un viaggio da intraprendere non solo con l'obiettivo di restituire una rassegna dei luoghi e catturarne lo stato dei "cicli di vita" ma anche per innescare domande, sollecitazioni, progetti e registrare reazioni. Quello che viene proposto è un vero e proprio seminario itinerante da svolgersi sui vagoni della ferrovia Terni-Isernia nelle due tratte L'Aquila-Sulmona e Carpinone-Isernia (esemplificative di temi e di opportunità) i cui relatori e ospiti, accolti nelle stazioni ferroviarie, condivideranno l'esperienza dell'attraversamento.



Marco Barbieri, Andrea Delpiano, Mattia Giusiano,  
Grand[A]Stad - Da "Provincia Granda" a Città Granda, 2009



## **PROGETTARE PERSISTENZE**

IL BILANCIO DI UNA  
STAGIONE DI STUDI  
FRA RICERCHE E PROGETTI\*

**Francesca Camorali,  
Carlo Deregibus,  
Roberto Dini**

→POLITO

Grandi telai e infrastrutture sono i maggiori catalizzatori di trasformazioni, per il territorio: eppure essi ne rappresentano anche le tracce più persistenti. Proprio questo paradosso è diventato nel corso degli ultimi decenni il centro di una riflessione di ampio respiro, concretatasi in progetti e scritti che, a logiche top-down, sprawl e pianificazione come zoning, oppongono un atteggiamento incentrato sulle potenzialità insite nel progetto del territorio e nei suoi strumenti (*Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, a cura di De Rossi A. e altri, UTET, Torino 1999).

La prima importante messa in forma di queste riflessioni è stata l'esperienza dei PRIN *In.Fra* (*In.Fra. Forme insediative e infrastrutture, Atlante*, a cura di Isola A., Marsilio, Venezia 2002; *In.Fra. Forme insediative e infrastrutture, Manuale*, a cura di Isola A., Marsilio, Venezia 2002; *In.Fra. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*, a cura di Bazzanella L., Isola A., Marsilio, Venezia 2004). Abbandonando l'ipotesi che atteggiamenti deterministi potessero effettivamente rispondere alle complessità specifiche, gli oggetti infrastrutturali diventavano modi per ricomporre spazi e spinte eterogenee, la formulazione di figure sistemiche il mezzo per ordinarle

senza imporre sovrapposizioni astratte: una programmatica dilatazione dello sguardo architettonico alla scala del paesaggio messa alla prova anche in numerosi progetti e convenzioni, tra cui il PTR-A Valle di Susa e il PPR del Piemonte, e che poi è stata ricomposta teoricamente in una ricerca sulla "grande scala" (*Grande scala, architettura politica e forma*, a cura di Rossi A., LIST, Barcellona/Trento 2009).

È il progetto, il vero tema cui tornare: un progetto inteso come continua rappresentazione di scenari in potenza e insieme messa in forma strategica di tensioni, desideri, interessi delle diverse parti coinvolte. Un progetto che costituisce l'analisi più che seguirla, cercando una conoscenza parziale del reale attraverso le sue potenzialità, e verificandola attraverso l'ipotesi delle sue potenzialità. E ancora, un progetto che si offre non come oggetto compiuto, frutto della bravura autoriale, ma che di questa si nutre in un processo dialogico e performativo. Il suo carattere "formativo", in effetti, sintetizza il senso del fare ricerca, privilegiando il confronto con il reale e l'approccio del "caso per caso" a una dimensione puramente teorica. Se troppo spesso le letture che aspirano a travalicare il confine tra le scale (e le discipline, come l'urbanistica e l'architettura tradizionalmente intese) si traducono in sguardi generici, troppo timidi nella definizione della morfologia e troppo diffidenti nei confronti degli apparati normativi, la consistenza degli scenari progettuali può essere misurata solo sulla contingenza, secondo un approccio tentativo e per questo altamente performante, ogni volta e di nuovo. Il valore di un simile progetto non sarà nel processo che lo determina, quanto nella capacità della sua configurazione finale di riflettere e insieme rilanciare istanze e persistenze.

Certo, questa visione appare forse troppo fiduciosa. In effetti, come ogni costruito basato su un'interazione tra parti, magari tra loro anche in opposizione, la sua effettiva riuscita dipende da ognuna di esse: e diverse esperienze di ricerca e progetto hanno dimostrato scarsa capacità di influire sull'inerzia delle trasformazioni proprio a causa di questa difficoltà. Soprattutto però, i risultati a volte infelici derivano dalla limitatezza delle risorse: eppure questa condizione sarà sempre meno evitabile in futuro. Il panorama contemporaneo è ormai caratterizzato dall'abbassamento dei livelli di welfare e da una limitata possibilità di accedere al credito: in questa situazione, se certamente le "grandi opere" appaiono ancora più utopiche che in passato, anche le più comuni trasformazioni territoriali difficilmente riescono ad arrivare a compimento.

Proprio per questo però quelle persistenze (strade, tracciati perduti, ferrovie in disuso, percorsi fluviali, rilievi, masse boschive...), prima sottovalutate o persino ignorate in ragione della loro scarsa "visibilità", possono oggi essere rimesse di nuovo in gioco: le loro potenzialità, messe da parte nelle fasi espansive del consumo del suolo, potrebbero avere un ruolo di primo piano nell'accompagnare strategicamente processi di decrescita e razionalizzazione. Potrebbero cioè diventare materiali per progettare il ridimensionamento dello sfruttamento del territorio e delle sue risorse: come un capitale fisso di cui il progetto può, una volta ancora e con limitate risorse, mostrare un orizzonte di potenzialità.

\* Il presente scritto costituisce uno sviluppo dei tre contributi portati al convegno *Architetture del Mondo*, Triennale di Milano 2013, da Mauro Berta, Francesca Camorali, Massimo Crotti, Andrea Delpiano, Carlo Deregibus, Roberto Dini.



Luca Casonato, "Yuen Long, Hong Kong"  
dal progetto "Hong Kong, Natura e Densità", 2012

## CONTINUITÀ, SPAZI APERTI, GRANDE SCALA

Andrea Delpiano,  
Michele Bonino,  
Francesca Frassoldati,  
Wallace Chang

→POLITO

Questo doppio testo vuole far emergere alcuni punti di contatto, sull'asse Italia-Cina, tra l'Unità del Politecnico di Torino e i suoi partner di ricerca: South China University of Technology (SCUT) e Chinese University of Hong Kong (CUHK). Lo scambio si gioca sul piano di interessi comuni, intorno ai temi della grande scala e della concertazione "dal basso" nei recuperi territoriali, ma anche di competenze complementari, con l'obiettivo di veicolare nei rispettivi contesti nuovi possibili interlocutori.

### **Grandi telai ambientali di nuovo in gioco?**

*Andrea Delpiano*

Alcune progettualità riguardanti le reti ambientali sembrano oggi raccontare di un grande capitale fisso territoriale, aperto a nuovi cicli di vita e di trasformazione. Di un insieme di spazi spesso ignorati, ritenuti sacrificabili o "da consumare", che un diverso sguardo sulle cose riscopre e rende in grado di dare riconoscibilità a situazioni territoriali estremamente frammentate. Due storie di luoghi della Megalopoli Padana ci aiutano a chiarire

ciò che si intende. Il progetto Addizione Verde di Ferrara e il Parco Gesso Stura di Cuneo hanno entrambi origine negli anni Settanta per merito di iniziative sorte dal basso. Petizioni, lettere, interventi pubblici mettono in luce il rischio di compromissione di alcune importanti risorse ambientali fortemente intrecciate ai contesti urbani. Entrambi, dopo una gestazione ventennale, diventano esempi di buona pratica per processi di ripristino di grandi spazi aperti, con la duplice valenza di intervento di riqualificazione fisica e piattaforma di concertazione politica. Ciò avviene mettendo in campo in campo un'operazione concettuale di grande interesse. Attraverso la rappresentazione cartografica dell'insieme delle risorse ambientali, si svela la loro natura di telaio insediativo. Nel ridisegnare la cinta muraria di Ferrara allo scopo di avviare progetti di tutela e recupero, è impossibile non mettere in evidenza intrecci, criticità e valori del tessuto circostante il nucleo storico della città. Per esempio rispetto al problema di saturazione degli spazi agricoli. Nei primi anni Duemila si avviano trattative con i proprietari dei fondi, vincolando l'utilizzo di risorse UE in interventi di incentivo delle produzioni biologiche e controllo degli incrementi edilizi. Scopi principali: convogliare e compattare la dispersione insediativa a ridosso degli assi infrastrutturali; riavvicinare la città ad una attrezzatura collettiva da sempre esistente; proporre logiche applicabili ad un contesto geografico decisamente più ampio. Questioni analoghe vengono sollevate quando dalla parte opposta della Pianura Padana si cerca di ricomporre l'insieme di spazi aperti che insistono sulle aste fluviali che circondano l'altipiano cuneese. La finalità di ridurre il degrado causato dalle numerose attività economiche sorte a ridosso della città porta ad un progetto di tutela degli ambiti fluviali che si incardina negli strumenti urbanistici e di pianificazione strategica. Il parco si istituisce come divisione del Settore mobilità e infrastrutture del Comune, ma mostra subito ambizioni più ampie. Estendersi ai comuni limitrofi per tutelare un più vasto sistema ambientale. Anche qui il ridisegno della carta è centrale: pone il problema in una cornice più ampia e svela ai diversi attori una risorsa prima non palese. Anche qui come a Ferrara una sorta di grande architettura latente trova nuova vivacità poiché la si rende evidente rappresentandola. Delle due esperienze colpisce questo. La "riemersione" di figure di lungo periodo sembra nascere da alcune richieste più o meno implicite, ma forti. Espresse da un contesto raccontato (da Eugenio Turri e da altri) come uno dei teatri principali di una trasformazione di natura incrementale oggi non

più perseguibile. La prima: c'è bisogno di grandi attrezzature collettive. Lo spazio aperto "naturale" ritrovato sembra restituire una dimensione perduta alle città e ai cittadini, è *smart*, crea consenso politico. La sua riscoperta rende pubblica la necessità di riappropriarsi di un tempo per sé, di creare condivisione intorno ad essa, di mostrarne la moralità riscoprendone la valenza ricreativa. La seconda: per riqualificare lo *sprawl* sembra più utile puntare sulla forma dello spazio aperto che sulla densificazione mirata. La condivisione ampia dell'idea parco pare un'utile via per estendere concretamente sia pratiche di tutela che di valorizzazione ad ampie superfici territoriali. Ma quale può essere il ruolo del progetto di architettura nel rispondere a queste istanze? Come contribuire alla ricostituzione delle maglie di una grande matrice ambientale in un quadro di grande contrazione di risorse? Forse c'è ancora molto lavoro da fare per scoprirlo. Iniziamo concentrandoci sul riconoscimento di questi spazi. Ciò che differenzia un oggetto di grande scala da un'architettura territoriale è la capacità di partecipare con la propria forma al fenomeno insediativo. Non è possibile separarla dal palinsesto poiché partecipa attivamente alla sua stratificazione. Non solo. Tale forma ha in sé una sorta di memoria latente che tende a sviluppare inerzia anche nelle trasformazioni territoriali che non si curano della sua presenza. Permane, magari più sfocata slabbrata o addirittura invisibile, nonostante i processi di frammentazione e destrutturazione.

Disegnare nuovamente una grande architettura territoriale implica una nuova e consapevole contestualizzazione di sistemi di segni, che tornano a partecipare alla definizione generale del senso delle cose.

### **Frammenti di un grande telaio**

*Michele Bonino, Francesca Frassoldati (SCUT), Wallace Chang (CUHK)*

“Un luogo con un corso d'acqua è la rappresentazione idealizzata di dove siamo nati, dei mille luoghi diversi in cui ognuno di noi è nato” raccontano nella Cina meridionale, in modo quasi identico, i ventenni ecologisti, i quarantenni nostalgici, o i testimoni delle varie rivoluzioni sociali e ambientali succedutesi negli ultimi 60 anni. Il rapporto con l'acqua riemerge inatteso in due grandi metropoli, vicine eppure diverse: Guangzhou e Hong Kong. Sono metropoli post-urbane, così diverse dalla città consolidata europea

– o forse non sono affatto città. Hanno una storia lunga, spesso ignota, ed una storia recente di icone dell'età globale. Sia Guangzhou che Hong Kong sono nate dall'acqua, sono state avamposti del commercio internazionale – Guangzhou per oltre un millennio, Hong Kong negli ultimi due secoli. In entrambi i casi la natura dei fiumi irregolari, delle violente piogge stagionali, delle paludi, della progressiva sedimentazione nel Delta dello Zhujiang, è stata imbrigliata dall'ingegneria idraulica. In entrambi i casi, l'infrastruttura ambientale rappresenta un elemento vitale e allo stesso tempo un pericolo, fino alla negazione di ogni traccia urbana del "dove siamo nati".

Sembra un'antitesi impossibile: fare leva sulla nostalgia per quei pochi passi che separavano la soglia di casa dall'acqua in mezzo a un'urbanizzazione che supera i paradigmi della città consolidata, nel flusso rapido di trasformazioni economiche e sociali sempre connesse alla complessità globale, che modificano le distanze percepite e l'idea stessa di comunità. I due progetti per il Kai Tak River ad Hong Kong e per i canali di Liwan a Guangzhou raccontano di due metropoli che, in tempi simili, si sono accorte che oltre a crescere, nello spazio e in milioni di abitanti, hanno iniziato a "scavare" dentro loro stesse. L'infrastruttura ambientale non è, in questo caso, quella che contiene e guida la crescita urbana futura. È quella che viene riscoperta, insieme a un passato negato, all'interno di densità urbane elevate: una impalcatura naturale reinventata in un paesaggio artificiale.

Il Kai Tak è lo scolo artificiale del versante orientale della penisola di Kowloon, usato abusivamente come scarico fino al 1980. Un'esondazione inattesa lo riporta al centro dell'interesse locale. Interventi minimi di ingegneria idraulica gli ridonano, in 15 anni, una vita *naturale*: nasce un ecosistema vitale in un drenaggio di cemento, ma soprattutto il rinato fiume urbano catalizza le iniziative di animazione di un quartiere in cerca di identità, marginalizzato da operazioni radicali di rinnovo del vecchio aeroporto di Hong Kong. Il Kai Tak diventa il luogo in cui gli abitanti riscoprono una lingua urbana comune fatta di spazi quotidiani, di produzioni artistiche all'aperto, di ecologia della città e di aironi fra i grattacieli. Grazie all'operazione Kai Tak, è nato l'orgoglio per il recente passato manifatturiero e popolare dell'area.

Liwan, a Guangzhou, era un borgo commerciale fino al 1800: un misto di ville e di insediamenti rurali, con canalizzazioni regolari usate per il tra-



sporto e l'irrigazione. Nella città contemporanea i canali sono diventati strade o superfici edificate. A margine del rinnovo urbano previsto per gli Asian Games del 2010, il quartiere storico si è impegnato a riscoprire la "città tradizionale" per fini promozionali. I risultati sono stati diversi: Liwan è un cantiere permanente di confronto fra abitanti, amministratori e progettisti per un approccio alla trasformazione, agli investimenti pubblici e alla reinvenzione della tradizione che non vive di grandi eventi. La progressiva riapertura dei canali fa riscoprire una città borghese a lungo negata e una città presente dove le *amenities* sono aperte a tutti.

Entrambi i casi sono lavori in divenire, in cui il disegno architettonico si riduce a un'etica progettuale che richiama l'*agopuntura urbana* promossa da Jaime Lerner: pressioni controllate su punti circoscritti per innescare effetti a catena. Con due risvolti importanti: quello ecologico, perché la missione di questi interventi è liberare e riconnettere risorse naturali imbrigliate nelle maglie della densità urbana; e quello sociale, perché i micro-interventi sono rapidamente socializzati e ritrasmessi amplificati. Non solo. I progetti proseguono grazie a una tecnica di *massaggio* continuo: il micro-intervento non è estemporaneo, ma nasce da una lunga manipolazione dell'attenzione pubblica. Kai Tak e Liwan sono due lenti sulla complessa ecologia nascosta, che comprende la trasformazione ininterrotta, delle metropoli.



Paolo De Stefano, *Abitare il rischio*, 2002

# **RITIRATA STRATEGICA: DALLA GEOGRAFIA DEL RISCHIO ALLA RICONFIGURAZIONE TERRITORIALE**

**Mauro Berta,  
Davide Rolfo**

→POLITO

*Quando sei inferiore in tutto, se puoi ritirati.  
Sun Tzu, L'arte della guerra*

Il 15 settembre 2008 fallisce Lehman Brothers; il terremoto finanziario internazionale seguito allo spettacolare crack della banca d'investimento americana ha finito per assumere il valore simbolico di punto d'inizio della crisi economica globale tuttora in atto. Tuttavia, in particolare per quanto riguarda la situazione italiana, alcuni fattori, come le radici più lontane della crisi, la marginale efficacia delle contromisure attuate e l'assenza di segnali di un'inversione di tendenza, portano a considerare che, più che ad una crisi congiunturale, ci si trovi oggi di fronte a un cambiamento strutturale, a una mutazione di paradigma.

In Italia, la situazione di costante contrazione della spesa pubblica e, più nello specifico, di diminuzione della capacità di intervento pubblico sul territorio, paralizzata per più ragioni, sembra indurre a un generale ripensamento dell'atteggiamento progettuale nei confronti delle questioni insediative di grande scala; anche e soprattutto a fronte delle sempre più evidenti difficoltà di gestione del patrimonio infrastrutturale, che nel tempo (in par-

ticolare nella seconda metà del Novecento) ha progressivamente innervato in modo sempre più capillare il territorio, favorendo di fatto l'affermazione di quei fenomeni dispersivi i cui esiti sono oggi evidenti: un modello di sviluppo di natura sostanzialmente atopica, i cui caratteri di tendenziale indifferenza localizzativa e di autonomia rispetto ai substrati idrogeomorfologici e insediativi di lunga durata appaiono sempre meno sostenibili – oltre che sulla base delle (fondamentali) ragioni ecologiche, paesaggistiche, naturalistiche – anche solo dal mero punto di vista economico.

Accanto a ciò, infatti, uno dei dati più preoccupanti è la gravità del dissesto idrogeologico, reso ancora più virulento proprio dagli esiti di decenni di politiche territoriali poco attente all'estrema fragilità del territorio.

È ormai assodato che lo sviluppo territoriale non potrà più in futuro essere condotto sulla base dei consueti modelli additivi – dalle possibilità incrementali potenzialmente illimitate – ma dovrà necessariamente contrarsi, sviluppando la capacità di innescare nuovi cicli di vita sul patrimonio urbano e infrastrutturale esistente. È dunque possibile, a partire da queste condizioni al contorno, provare a definire i termini di una "ritirata strategica", di un calcolato ridimensionamento cioè dell'impronta urbana sul territorio, che prenda le mosse proprio dal dato oggettivo della distribuzione spaziale del rischio idrogeologico (cui corrisponde inevitabilmente un dato economico) per individuare ed attivare nuovi cicli di trasformazione sull'esistente e, al contempo, disegnare una nuova "geografia della restituzione", in grado di risarcire il territorio restituendo ai cicli di rinaturalizzazione più o meno profonda quelle porzioni di suolo la cui fragilità risulta troppo elevata. Il tema del rischio – inteso, nel senso proprio del termine, come prodotto tra la frequenza che un dato evento si verifichi e la gravità dell'evento stesso – potrebbe così uscire dal confinamento alla sola dimensione quantitativa e intrecciare il dato morfologico, portando a un'inedita convergenza tra due forme di razionalità tradizionalmente separate; ma soprattutto ne risulterebbe utilmente sovvertito il carattere: da semplice prescrizione di vincolo a reale strumento di progetto. Così, paradossalmente, proprio uno degli aspetti più critici del territorio italiano, la sua fragilità idrogeologica, potrebbe costituire l'innescò di una riflessione volta ad una riconfigurazione complessiva degli assetti insediativi.

Si tratta – come è noto – di un tema già fortemente strutturato; ciò che qui interessa però non è, ovviamente, entrare nel merito tecnico dei sistemi di valutazione (evitandone anzi i possibili automatismi), quanto piuttosto la

possibilità di porre i dati analitici e quantitativi in diretta relazione con gli aspetti morfologici e fisici delle ipotesi di sviluppo. Una riflessione che potrebbe essere avviata, ad esempio, a partire dagli studi condotti dall'ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici), in merito all'ipotesi, comparsa in una prima bozza nel cosiddetto "Decreto Sviluppo" (D.L. 83/2012) e in seguito stralciata, di istituire l'obbligo di assicurazione contro le calamità naturali per gli edifici civili. Il rapporto dell'ANIA propone una modellizzazione del danno da catastrofi naturali (eventi sismici e alluvionali) al patrimonio immobiliare italiano, attraverso, tra l'altro, la messa a punto di supporti cartografici estesi potenzialmente a scala nazionale; una vera e propria geografia insediativa del rischio, tracciata a partire dalla variabile economica del premio assicurativo che – posta in relazione ai telai insediativi esistenti – potrebbe consentire di riscrivere in parte nuove strategie di sviluppo coerente e sostenibile del territorio.



01



02



03

Alessandro Armando

01- Prima e dopo: il sogno perequativo, con qualche incoraggiamento.

02- Riconoscere, ricomporre, raffigurare... per la condensazione.

03- La macchina estensiva/espansiva vs la macchina "impossibile" intensiva/condensante

**DAGLI SCENARI  
ALLE PROCEDURE:  
IL PROGETTO COME  
DISEGNO DEGLI EFFETTI**  
**Alessandro Armando,  
Giovanni Durbiano**

→POLITO

Per una ricerca progettuale che si ponga l'obiettivo di traguardare le possibilità progressive di trasformazione fisica del territorio, sembra ineludibile l'orizzonte dei grandi scenari di sintesi. Il progetto architettonico come attività di carattere scientifico, svincolato dalle contingenze di una committenza che debba rispondere a imperativi economici o di consenso, assume i tratti di uno sguardo estensivo, spazialmente e temporalmente. Il tema della "grande scala" riconoscerebbe così le condizioni ulteriori e ricomposte che si produrrebbero a partire dall'accadere microfisico di razionalità separate e limitate: degli amministratori, degli operatori, dei tecnici. Tuttavia la possibilità di alzare lo sguardo oltre lo spazio angusto delle razionalità amministrative non costituisce garanzia di per sé di effettualità. Anzi, il più delle volte le argomentazioni che articolano i grandi quadri sintetici – non solo dei dipartimenti di ricerca, ma anche degli strumenti di pianificazione sovralocale – sembrano scollegate dalle logiche stringenti entro cui, rigidamente, pare darsi la stretta via delle attuazioni, nelle pratiche del governo territoriale. In genere questa distanza è imputata a una cronica miseria delle nostre realtà amministrative, viziate dall'inefficienza (se non dal malaffare), dalla miopia dei decisori, dalle urgenze di

bilancio, dalle pressioni dell'opinione pubblica o da scadenze di mandato. Nella rassegna generale, il compito degli uomini di scienza sembra così ridursi a un'operazione prettamente pedagogica, in attesa che, in un futuro migliore, qualcosa di ciò che è stato posto come possibilità razionale divenga atto concreto, costruzione effettiva di una città migliore.

Eppure quelle inefficienze, quelle miopie rispondono anch'esse, seppur in parte, a logiche generalizzabili e prevedibili, che potrebbero essere incluse negli scenari: i limiti dell'esercizio del governo territoriale sono dati di partenza, condizioni di realtà esattamente come le forme dell'insediamento e gli assetti geomorfologici. Si potrebbe parlare di un assetto di oggetti sociali (le procedure), e non soltanto fisici (i materiali territoriali), che costituiscono una geografia altrettanto inemendabile per il progetto. Una architettura alla grande scala che si faccia carico di questa dimensione del problema deve necessariamente essere messa alla prova delle sue possibili esecutività attraverso formalità burocratiche, disponibilità economiche probabili, tempi e cicli di governo, meccanismi del consenso. Questo bisogno di rendere immediatamente effettuali gli strumenti di governo territoriale sembra trovare riscontro nelle iniziative di innovazione degli Enti locali, che sembrano affidarsi di più a strumenti puntuali di tipo burocratico e procedurale che non alla formulazione delle *vision*. Si prenda come esempio lo sviluppo dei cosiddetti "eco-regolamenti" edilizi nel nostro Paese: negli ultimi anni i Comuni che hanno riformato la propria disciplina con un regolamento "verde" sono passati dai 188 del 2008 ai 1003 del 2012 (fonte Cresme). I nuovi strumenti sono principalmente orientati alla definizione di riferimenti prestazionali per i componenti edilizi e gli edifici (trasmissione, percentuale di terreno permeabile, KW derivanti da fotovoltaico, percentuali di risparmio idrico...) secondo sistemi di prescrizioni e di incentivi finanziari, fiscali e urbanistici.

Un simile approccio può sortire, forse, degli effetti sull'insieme dei singoli manufatti, ma difficilmente produce, per semplice diffusione, conseguenze sulla forma fisica degli insediamenti – la cui incidenza *ecologica* è ben maggiore delle prestazioni energetiche medie degli edifici. Per esempio, non si arriverà mai a una correzione delle dinamiche espansive delle città, e poi alla loro necessaria riconversione verso strategie condensative, per semplice via parametrica: la forma e la densità di un agglomerato urbano sono effetti latenti di un insieme di fattori disseminati spazialmente e differiti temporalmente, di natura fisica e procedurale.



La predisposizione di uno scenario dovrebbe pertanto prendere in considerazione le serie generalizzabili di effetti che articolano tali disseminazioni e differimenti. Le possibilità di concretizzazione di un assetto devono articolarsi in scritture burocratiche e contabili che si vincolino a vicenda: gran parte dei tratti di trasferimento di un'intenzione verso un'azione fisica avvengono secondo forme automatiche e banali (ma stringenti), che non rientrano quasi mai nello spettro di interesse di uno scenario. Se per esempio si pensasse di sostituire al grande affresco, sincronico, una rappresentazione dinamica, puntellata ad ogni fotogramma a una serie di fattori cogenti – economici, di conformità, di contrattualizzazione... – la sequenza di trasformazione costituirebbe uno strumento in quanto *medium* e non in quanto promessa: forma iscritta (ancorché di sintesi) delle possibilità di movimento da uno stato al successivo. Ma questo probabilmente implicherebbe anche un radicale ripensamento del paradigma stesso del progetto e del suo ruolo politico e pedagogico.



Anna Da Sacco, Ex dogana, Lavis 2012

**IL RICICLO COME PRATICA DI  
RITERRITORIALIZZAZIONE:  
PROGETTI IN UN TRATTO  
DELLA VALLE DELL'ADIGE**  
Corrado Diamantini

→UNITN

La dispersione insediativa è intervenuta, nel nostro paese, in assenza di criteri capaci di ricondurla a un assetto territoriale consapevole. Ha rappresentato, qui come altrove, una risposta alla "crisi urbana" insorta nella seconda metà del secolo scorso, ma ha finito ben presto con il diventare – anch'essa – un motivo di crisi e con il sedimentare una pluralità di luoghi a loro volta in crisi.

Rimanendo a quanto si osserva nei fondovalle alpini, appare innanzitutto che non pochi dei tessuti insediativi che la dispersione ha prodotto anche di recente nello spazio aperto, mostrano i segni di una disaffezione, esasperata dalle difficoltà economiche in atto, che si manifesta in un progressivo affievolirsi del loro utilizzo oltre che nella dismissione di loro parti.

Ancora, la dispersione è intervenuta capillarmente in un territorio vulnerabile, interferendo quasi dall'interno con i processi ambientali che in più casi appaiono oggi compromessi.

A fronte di questo emergono segnali di ostilità nei confronti degli esiti territoriali e ancor più paesaggistici prodotti dalla dispersione insediativa che, se in un primo tempo apparivano relegati a un ristretto ambito di studiosi della città, ora si manifestano sia tra quanti amministrano il

territorio sia, soprattutto, tra gli abitanti i quali finiscono con il non riconoscersi più nei luoghi che loro stessi hanno concorso a creare. Per quanto riguarda il primo aspetto, il riferimento è innanzitutto alla obsolescenza di aree urbanizzate tra cui:

- le aree industriali che erano state ricavate in territorio aperto in concomitanza con i processi di deindustrializzazione intervenuti nella città;
- le aree di stoccaggio delle merci che erano sorte in funzione di circuiti di distribuzione e commercializzazione oramai desueti;
- le aree predisposte per impianti sorti per trattamenti ambientali le cui tecnologie si rivelano oggi superate.

Il riferimento potrebbe estendersi anche alle infrastrutture di trasporto oltre che ai piazzali di sosta o di carico e scarico delle merci.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, il riferimento è a un insieme di interazioni problematiche tra processi insediativi e processi ambientali tra cui:

- la proliferazione di opere che hanno interferito con il reticolo idrografico compromettendone la funzionalità;
- la proliferazione di insediamenti che ha comportato un'irreversibile erosione, se non una perdita, di ecosistemi;
- la capillarità sempre maggiore della rete infrastrutturale che ha comportato la frammentazione degli habitat.

Per quanto riguarda il terzo aspetto il riferimento è all'insorgere di una nuova consapevolezza di questi problemi, riscontrabile sia tra gli amministratori che tra gli abitanti. Nel caso degli amministratori, si tratta dell'accento posto:

- su ciò che viene etichettato genericamente con il termine "consumo di suolo";
- sull'esigenza di contenere consumi energetici;
- sul pericolo di una stessa corticircuitazione territoriale, prodotta dall'incalzare di processi scarsamente controllati.

Nel caso degli abitanti, si registra una crescente consapevolezza di vivere in una dimensione in cui si è sacrificata alle esigenze di trasformazione del territorio la vivibilità dei luoghi.

È però opportuno che l'esigenza di dare un nuovo ruolo e una nuova immagine ai luoghi in crisi non si risolva soltanto nel loro adattamento a qualsivoglia funzione e neppure nella composizione di un collage di tanti singoli interventi progettuali slegati tra loro.

Il tema che pone la crisi della dispersione insediativa, oggi, è quello

dell'avvio di un percorso di riterritorializzazione nel quale rientrano obbligatoriamente – come temi progettuali – i luoghi in crisi ai quali si è fatto riferimento. Senza però prescindere da un'idea guida di territorio.

Un'occasione in tal senso è costituita, in Trentino, dalla redazione dei piani di comunità recentemente introdotti nell'ordinamento urbanistico. In particolare, il Piano di comunità della Rotaliana-Koenigsberg, che si rivolge al tratto della Valle dell'Adige compreso tra Trento e la Chiusa di Salorno, si trova di fronte a una pluralità di questi temi progettuali riconducibili alla riattivazione del senso, della prospettiva e della forma di luoghi caratterizzati da abbandono, compromissione, usi impropri, degrado e quant'altro. L'intenzione è quella di fare sinergere il lavoro di ricerca relativo a questi temi progettuali con la redazione del piano, sulla base delle quattro idee guida che sottendono tale operazione:

- l'integrazione tra processi insediativi e processi naturali, riconsiderando in questa chiave il tema del consumo di suolo;
- il risparmio energetico, l'efficienza energetica e l'uso di fonti rinnovabili;
- la socialità, da perseguire attraverso ogni intervento;
- il paesaggio, inteso non solo come aspetto dei luoghi, ma anche come elemento da utilizzare nella costruzione stessa di socialità.



Pino Scaglione, Officina riciclo, Trento 2013

**GIUDICARIE**  
**“OFFICINE RICICLO”**  
RIFIUTI, PAESAGGI URBANI  
E DEL TURISMO ALPINO  
**Pino Scaglione**

→UNITN

**Territori, centri urbani, paesaggi del turismo alpino in Officina**

Il progetto delle “Officine Riciclo”, auspica che il patrimonio di studi e ricerche svolto da diversi anni in qua dal Laboratorio TALL (Trentino Alto Adige Advanced Land-landscape design Lab) nel Dipartimento DICAM dell’Università di Trento, unitamente alle proposte che giungono dal mondo della progettazione, costituiscano la base di discussione per l’avvio di un vero e concreto nuovo laboratorio urbanistico per il Trentino contemporaneo e futuro. Un laboratorio che sottragga questi luoghi, ancora eccellenti, alla genericità di iniziative prive di visioni e strategie di ampio respiro, e senza la presenza di riferimenti ad una maggiore qualità urbana e architettonica. L’idea di fondo di questo progetto permanente, che parte dalla ricerca PRIN e si inserisce al suo interno con un bagaglio di idee e sperimentazioni già ricco, è che si impronti il nuovo corso di questi, come altri contesti, non più allo spreco, all’espansione, ma al riciclo e alla crescita intelligente. Proposte e iniziative rivolte verso una dimensione sempre più orientata alla qualità, nel senso di una prevalenza dell’azione concertata dell’interesse pubblico nei confronti di quello privato e con la sempre maggiore possibilità di fare dialogare su un binario unico, e con una regia unitaria,

gli interventi di trasformazione urbana, del territorio e gli esiti sulla fisionomia dei paesaggi.

Alcuni temi emergenti dovranno far parte di questo laboratorio delle "Officine Riciclo", ossia essere prioritari, e ispirarsi ai principi della Carta Urbana della Comunità Europea, con la quale sono possibili interessanti e positive sovrapposizioni di metodo e obiettivi.

Tra questi, un primo elenco può essere proposto come adeguamento al contesto di lavoro:

- contenere l'espansione urbana nelle forme deleterie e dilatate degli ultimi anni;
- attivare processi di maggiore qualità e diffusione di spazi pubblici, piazze, parchi e aree verdi;
- attivare processi di riciclo urbanistico, energetico, architettonico di aree degradate e quartieri senza qualità e ad alto "consumo energetico";
- attivare processi di restituzione ai sistemi naturali e idrogeologici all'Adige in particolare del ruolo di cordoni naturali-ecologici dei centri e delle città;
- eliminazione dell'effetto periferia, in quelle aree dove tale fenomeno si è manifestato in maniera macroscopia, puntando sulla costruzione di nuove e significative città-paesaggio;
- attivare progetti di mobilità ecologica e in sintonia con la riqualificazione urbana e territoriale;
- ripensare il turismo di massa e le sue strutture obsolete e ormai inadatte, riciclare i contenitori edilizi dell'epoca del boom.

Le "Officine Riciclo" si propongono, nel Trentino dei prossimi anni, nell'esperienza delle Giudicarie, come luogo comune di riflessione, elaborazione e progetto, momento di rilancio delle attività centrate sulla qualità diffusa e di un nuovo modello urbanistico – attuale e futuro – attraverso una serie di strategie progettuali per un sistema di città, territori e paesaggi, cui sarà importante rivolgere diverse attenzioni.

## **Obiettivi**

Alcuni obiettivi sono riassumibili in sostanziali principi e atteggiamenti culturali, che possono riassumersi in uno sguardo rinnovato sul modello di città contemporanea, oggi in crisi, con uno sguardo diverso, centrato su altri valori, che alcune discipline (urbanistica e architettura) hanno smar-



rito, soprattutto negli anni dell'espansione. Valori persi anche per chi non li ha più rintracciati in un senso dell'appartenere a comunità coese e in equilibrio con valori culturali, sociali, naturali.

Riteniamo che il progetto delle "Officine Riciclo" sia importante non solo per ridare vita nuova a manufatti e contesti, ma che non debba, al contempo con la medesima tensione ideale e degli obiettivi di ricerca, perdere di vista il senso smarrito della "bellezza" dei luoghi e dell'habitat, con la consapevolezza che arte, architettura e paesaggio, dentro la natura, fossero prima e devono tornare ad essere valori fondamentali.

È questo il caso specifico della realtà trentina: la costruzione di un nuovo, futuro modello compatto e coeso, di città-territorio nel paesaggio naturale che in ogni diversa realtà, di questo contesto, trova risposte alle esigenze locali, ma anche alle sfide globali.

### **Applicazione al caso studio**

Facendo seguito ad una prima fase del lavoro conoscitivo e interpretativo del gruppo di ricerca del Dipartimento DICAM, è stato svolto nell'ambito del Corso di Urbanistica con Laboratorio Progettuale una intensa attività di sperimentazione sulle aree della Comunità delle Giudicarie.

Il lavoro degli allievi, prima, è stato orientato a sviluppare progetti ispirati ai principi dell'*ecological urbanism*, del *recycle* e della sostenibilità in ogni fase del processo progettuale. Gli allievi sono stati posti di fronte al caso concreto della Comunità di Valle delle Giudicarie, con le sue specificità e problematiche e la necessità di immaginare per essa uno scenario per il futuro prossimo che coniughi il tema dello sviluppo sostenibile con il tema della qualità. Il principio base che ha guidato questo lavoro iniziale è stato l'agire immaginando che non è sufficiente ripensare un territorio solo in termini di sostenibilità ambientale, se a questa non si associa un modo di intervenire, spesso anche solo in forma di intervento di tutela, che ne reinterpreti le regole e le strutture in progetti innovativi e di qualità. Da qui la necessità di partire da una descrizione mirata del luogo per arrivare a definire una strategia di futuro che si faccia specifica per quel luogo e per nessun altro, anche dando corpo (progettuale) e seguito (strategico) a quelli che sono gli indirizzi fondamentali nei quali è declinata la *vision* del PUP (Piano Urbanistico Provinciale) per questa come altre aree del Trentino: identità, sostenibilità, integrazione e competitività.

### *La discarica di Zuclo. Sperimentazioni e proposte*

Il contributo del gruppo di lavoro che è identificato con la sigla TALL (Trentino Alto Adige Advanced Land-scape design Lab) si è, in seguito, articolato con una sperimentazione progettuale, puntuale sulla discarica di Zuclo. Una discarica di rifiuti che raccoglie materiali da tutte le Giudicarie. Questo lavoro ha comportato una discesa di scala mantenendo però costante lo sguardo alla scala vasta, alle tematiche legate al ciclo e riciclo dei rifiuti e alle sue implicazioni sul territorio.

La sperimentazione progettuale prova ad immaginare nuovi scenari per la trasformazione e la futura valorizzazione della discarica in fase di esaurimento. Il riciclo dei paesaggi degradati e il loro reinserimento in cicli nuovi e differenti, verso obiettivi di qualità. Rilevanti sono le questioni paesaggistiche, data la qualità del luogo: percezione e osservazione diventano valori imprescindibili con cui misurarsi. Esito di questo lavoro è un primo e agile dossier che ha consentito di aprire la discussione su un tema molto stimolante dal punto di vista progettuale ma che richiede una grande attenzione per le problematiche ambientali ed ecologiche che sono sottese e che apre ai futuri scenari progettuali.

### *Workshop "Paesaggi rifiutati" (21-26 gennaio 2013)*

Un'ultima fase del lavoro si è concretizzata nel workshop intensivo che ha visto un numeroso gruppo di giovani progettisti e studenti – seguiti dai tutor dell'Università – confrontarsi con alcuni dei temi fondamentali per il futuro della Comunità delle Giudicarie: il turismo – con l'approfondimento progettuale su Madonna di Campiglio – e il riciclo delle strutture turistiche da tempo in dismissione. Un enorme quantità di metri cubi in stato di perenne dismissione.

La risorsa acqua e il sistema idrografico delle Giudicarie – con un'ipotesi di parco fluviale esteso – unitamente ai luoghi dello scarto, i *drosscape* – con lo zoom progettuale di nuovo sulla discarica di Zuclo.

È stata, inoltre, avviata una riflessione sulle strategie vocazionali che potrebbero essere attuate a partire dalle considerazioni emerse da alcune interviste condotte durante la settimana di workshop. Sono emerse le grandi potenzialità del territorio legate alla qualità del paesaggio e dell'ambiente, potenzialità che però devono essere esplicitate e rafforzate attraverso adeguate strategie progettuali.

Le “Officine Riciclo” si inseriscono dunque nella strategia più complessiva che sostiene il percorso del “Giudicarie PTCP Lab” (il Laboratorio per la stesura del Piano Territoriale di Comunità).

Un laboratorio permanente, un incubatore di idee per la costruzione del piano che deve costituire un luogo di riflessione ed elaborazione sui temi ampi e che opera con la formula dei workshop.

### **Alcune ricerche di riferimento**

Il lavoro si svolge sempre in stretta relazione con altri centri di ricerca e gruppi di progettazione. In particolare lo sguardo è rivolto alle esperienze alpine più avanzate che si sono consolidate tra le Alpi svizzere, austriache, tedesche e del versante piemontese e francese, nonché sloveno. Tra queste si citano in particolare i lavori ALP HOUSE e le sperimentazioni avviate e in corso nel Voralberg.

Gruppo di lavoro: Scaglione, Picchi, Rizzi, Staniscia.



Ho visto nina volare | Flickr, La sopraelevata, Genova 2008

## RECYCLE GENOVA MAPPING

Sara Favargiotti,  
Jeannette Sordi

→UNIGE

L'obiettivo di *Re-cycle* Genova Mapping è quello di ripensare le proprie infrastrutture in modo che possano tornare ad essere sia spazio di relazione che strumento per una nuova relazione tra la città e l'ambiente, paesaggio ed ecologia. Le mappe prodotte dal gruppo genovese costituiranno una parte fondante e fondamentale del processo e dell'esito della ricerca, partendo appunto dal paesaggio, sovrapponendo livelli di indagine a parametri qualitativi e quantitativi. Sempre più spesso il declino economico diventa progenitore di rigenerazione urbana. Nel momento in cui la città (un dato modello di città) fallisce il paesaggio, come un'infrastruttura catalitica, diventa visibile (Belanger P., Landscape as Infrastructure, in «Landscape Journal», n. 28, 2009). Considerando l'infrastruttura come luogo di stanzialità e non solo di attraversamenti, essa diventa un materiale biologico che prende origine dal territorio circostante ed è parte integrante della nuova condizione abitativa.

### **Recycle**

Genova è costruita sulle infrastrutture. L'impervia orografia e la posizione geografica che la caratterizzano, hanno fatto sì che le infrastrutture e il

paesaggio siano state sviluppate come un unico sistema, sovrapposto e integrato. Fin dal Medioevo, le strade venivano costruite sui corsi d'acqua, gli spazi più pianeggianti e sicuramente non adatti ad essere costruiti. Vi era addirittura una legge che obbligava chiunque costruisse un edificio a prendersi carico della costruzione della strada e gestione dell'acqua (Cevini P., Poleggi E., *Genova*, Laterza, Bari 1981, p. 55). Le infrastrutture dell'acqua, della mobilità, dei rifiuti quindi coincidevano, in un sottile equilibrio tra paesaggio, orografia e ingegneria, e costituivano gli unici spazi aperti della città. Lo stesso meccanismo, ha consentito l'espansione sulle colline nel XIX secolo, dove i corsi d'acqua non solo coincidevano con le strade, ma l'acqua stessa consentiva agli ascensori idraulici di funzionare e mettere così in relazione il mare e il centro urbano con le colline (Neri A., *Il Barabino e la cultura urbanistica di Genova dell'Ottocento*, in «Casabella Continuità», n. 228, 1959). Questa sintesi quasi perfetta è andata perduta alla fine del XIX secolo quando, divenuta Genova parte del nascente stato Italiano (Cevini P., Poleggi E., *Genova*, Laterza, Bari 1981, p. 191). Le infrastrutture della mobilità hanno assunto scala e rilevanza nazionale, perdendo il prezioso equilibrio che avevano con il territorio in nome dello sviluppo economico non solo della città ma dell'intero Paese.

Oggi, a Genova come nel resto d'Europa, questo modello è entrato in crisi. Costruire nuove infrastrutture non si rivela la strategia più sostenibile, inteso come sostenibilità il valore di rispetto ai cambiamenti sociali e territoriali. Già nel 2001, il Libro Bianco della Commissione EUROPEA indicava come strategia assolutamente necessaria l'interruzione della connessione esistente tra aumento della mobilità e crescita dell'economia (White Paper: "European transport policy for 2010: time to decide" COM(2001) 370). Esiste una sempre più diffusa condizione di infrastrutture sottoutilizzate, che col tempo sono diventate obsolete o che non sono addirittura mai riuscite a raggiungere un ruolo di centralità, e che sono state successivamente abbandonate del tutto o in parte. Le infrastrutture non portano più sviluppo ma al contrario mostrano la propria fragilità, come nel caso delle continue esondazioni che interessano la Val Bisagno, uno dei due fiumi principali di Genova e che non a caso non era stato coperto fino all'inizio del XX secolo. Eppure le infrastrutture, a Genova, coincidono ancora con i pochi spazi aperti disponibili, sono le arterie pulsanti della città, e suggeriscono che siano usate in modi diversi e molteplici. La necessità di ripensare le infrastrutture dell'acqua, della mobilità, dei rifiuti in

un'ottica più sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico, può diventare l'occasione per riorganizzare e ricostruire gli spazi pubblici della città con una rinnovata sensibilità al paesaggio.

*Re-cycle* Genova parte da qui, dalle infrastrutture dismesse e sottoutilizzate che ancora una volta possono costruire la struttura portante della città, migliorando la qualità della vita urbana. Genova è una *città lineare* caratterizzata da 45 km di urbanizzato compresso tra la linea di costa e le montagne. Nel 2004 la città ha proposto un grande affresco, disegnato da Renzo Piano, che prevedeva lo sviluppo a mare del porto, dell'aeroporto, la costruzione di un tunnel sottomarino e il conseguente declassamento della strada Sopraelevata a passeggiata urbana. A oggi, dismettere la Sopraelevata, rimane la proposta più interessante per il futuro della città, sempre più legato al terziario e al turismo, invece che al porto e alle industrie. A monte della Sopraelevata, tra il centro e le colline le linee ferroviarie (già dismesse) offrono una altrettanto preziosa opportunità. Il riciclo delle infrastrutture abbandonate, che sono alla ricerca di una nuova identità, ma anche il riutilizzo di tutte quelle infrastrutture attive ma scarsamente operative, diventa la soluzione più sostenibile e auspicabile per ottimizzare al massimo le loro potenzialità in questo periodo di forte instabilità. Questa è la visione di *Re-cycle* Genova, un obiettivo futuro che coincide con l'esistente, ripensato, rivalutato, ritracciato.

## **Mapping**

Costruire una nuova strategia di trasformazione urbana basata sul riciclo richiede la definizione di nuovi strumenti e parametri costruiti appunto a partire da una valutazione dell'esistente. Il primo obiettivo è appunto quello di costruire il recycle Footprint, e cioè la forma e la consistenza che il grande patrimonio industriale e ferroviario dismesso assume nella città di Genova. Evidenziare il footprint significa indagare lo stato di fatto ma anche valutare potenzialità e criticità, definire i parametri di qualità urbana e le prestazioni ambientali che si vogliono ottenere dal riciclo. Nel 2011 Ferrovie Abbandonate ([www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)) ha registrato che circa 500 km di tracciato ferroviario erano incompiuti e circa 6.000 km dismessi, su un totale di 22.846 km di linea ferroviaria convenzionale ([www.rfi.it](http://www.rfi.it)). Mappare è un processo notoriamente strumentale, implica l'aver in mente una visione del cambiamento. In questo caso specialmente, il cambiamento coincide con un ripensamento dell'esistente, e quindi con il rilievo

stesso. La mappatura di Genova si propone, pertanto, di definire un quadro completo delle conoscenze sul tema delle infrastrutture ferroviarie, approfondendo le questioni legate al rinnovo, alla riqualificazione e alla riorganizzazione dei nodi urbani attraversati. Identificare e quindi classificare le diverse criticità territoriali, al fine di costruire degli indicatori più opportuni per il monitoraggio delle prestazioni ambientali nei contesti analizzati, impone la necessità di affrontare il tema del trasferimento degli impatti tra diverse sfere ecologiche, in linea con il cosiddetto *Life Cycle Thinking* (LCT).

In questo senso, verranno definiti gli indicatori più opportuni per il monitoraggio delle prestazioni ambientali nei contesti analizzati e degli impatti tra diverse sfere ecologiche, in linea con il LCT grazie al contributo del CE.Si.S.P (Centro Interuniversitario per lo Sviluppo della Sostenibilità dei Prodotti, partner dell'Unità di Ricerca Genovese) elaborando una metodologia integrata per l'individuazione di idonee politiche ambientali. Infatti, l'insieme delle mappe è stato concepito secondo una struttura precisa, attraverso la quale è possibile comprendere il percorso logico di costruzione di ogni contesto e ogni visione consequenziale. I parametri guideranno la lettura delle infrastrutture dismesse secondo diversi profili: le dimensioni, l'accessibilità, le trasformazioni e i piani a scala regionale, i materiali, le nuove centralità, la mitigazione e la compensazione ambientale.

Le cartografie saranno elaborate attraverso l'utilizzo di un sistema GIS (Geographic Information System). L'utilizzo del sistema GIS garantisce che i dati territoriali e i parametri indicatori e strumenti che sono utilizzati dagli operatori a tutti i livelli amministrativi nelle municipalità locali. Questo consente di sfruttare la disponibilità dei dati regionali comparabili alla scala geografica più dettagliata possibile, ma soprattutto di integrare i dati con tabelle statistiche e nuovi rilevamenti, sia qualitativi che quantitativi.

Le mappe diventano quindi uno strumento operativo, utile per scegliere e definire le migliori strategie per lo sviluppo locale. Attraverso di esse si vuole rappresentare la situazione attuale del patrimonio industriale dismesso a Genova. I parametri qualitativi/quantitativi integreranno la rappresentazione grafica con la visualizzazione di informazioni statistiche. Indagine che può essere estesa all'analisi delle politiche della mobilità e del trasporto integrato, in Italia e in Europa, in relazione alle trasformazioni urbane e agli impatti indotti lungo le direttrici ferroviarie. Tale visualizzazione consente di evidenziare la situazione attuale, i cambiamenti avvenuti



nel territorio genovese nel corso degli ultimi anni, fino a ipotizzare possibili scenari futuri. Infine, una visione cartografica integrata da parametri e obiettivi qualitativi e quantitativi, può costituire il mezzo per sviluppare un processo partecipato e condiviso con le municipalità locali in grado di produrre nuova “coscienza di luogo”. In questo senso, le mappe sono anche un importante strumento di comunicazione con gli abitanti ma anche con gli enti pubblici per la sensibilizzazione e divulgazione dei contenuti della ricerca.

Attribuzione: Jeanette Sordi, *Recycle*; Sara Favargiotti, *Mapping*.



**Cristina Diculo, La Martella, 2013**

**RI-FORMARE MATERA**  
STRATEGIE DI RICICLO  
E PROGETTUALITÀ  
AGROURBANE  
IN BASILICATA  
**Mariavaleria Mininni,**  
**Cristina Dicillo**

→UNIGE (UNIBAS)

Il gruppo di ricerca Unibas intende sviluppare il concetto di riciclo come infrastruttura agrourbana e dispositivo per il progetto della periurbanità, operando una rielaborazione *paesaggista* delle categorie del *land cover* e del *land use* cercando una risposta progettuale al contrasto del consumo di suolo, oltre il contenimento dello spreco, per elaborare ruoli e prestazioni di nuove classi di *land cover* che provengono da LAND re-USE *riuso riciclo riduco*.

Riciclare le classi di uso del suolo ibride della città e della campagna significa costruire nuovi cicli di vita di territori consumati sia dal punto di vista delle risorse che come immaginari, sperimentando un nuovo concetto di bonifica del XXI secolo, una proposta di RI\_FORMA che rielabora in termini contemporanei il progetto politico della riforma agraria del Secondo Dopoguerra, sia dal punto di vista spaziale-ecologico che economico-sociale, attivando politiche agro-silvi-urbane nel periurbano che si traducano in opportunità occupazionali per le giovani generazioni del Sud Italia.

Il progetto di ricerca si sviluppa a partire dai cambiamenti delle politiche agricole comunitarie e dalle esperienze di riqualificazione delle principali

regioni metropolitane europee in cui si è registrato un radicale mutamento del ruolo dell'agricoltura, in particolare periurbana, nella riqualificazione delle periferie e nella ridefinizione del rapporto con gli agricoltori di fronte alla sfida della sostenibilità. Spesso infatti gli spazi tra città e campagna sono portatori di una doppia forma di marginalità prodotta, da una parte, dai processi di degrado delle periferie urbane sottodotate di spazio pubblico, e dall'altra dalla campagna periurbana in abbandono, in un territorio in cui le grandi infrastrutture costituiscono ulteriore elemento di frammentazione.

Le relazioni tra città e campagna sono antiche e altrettanto consolidata è l'attenzione dell'urbanistica per questi temi, benchè le possibilità di reale integrazione siano remote poiché distanti sono i processi che le governano e quasi inesistenti i tavoli per un confronto: interessanti tentativi di una pianificazione congiunta si sono avuti nella prima metà del secolo scorso con le proposte di crescita urbana per discontinuità *Trabaten Prinzip* (garden cities, siedlung, terzo magnet, new towns, ecc.) salvaguardia delle aree agricole di prossimità (green belt, cunei verdi) come spazi di compensazione per la crescita urbana. Da allora le politiche agricole periurbane hanno preso un percorso tortuoso allontanandosi dalle visioni pubbliche di insieme, laddove la compresenza dei settori disciplinari dell'urbanistica, dell'agricoltura e della tutela ambientale è ancora lontana dal produrre una strategia condivisa, e la scala della intercomunalità, cruciale per metterli a fuoco, rimane poco frequentata.

In questa dimensione il gruppo di ricerca intende riflettere sulla possibilità di una nuova riforma agrourbana in Basilicata a partire dal dispositivo del RICICLO nelle sue diverse declinazioni, nel tentativo di agganciare le scelte e gli obiettivi della prossima programmazione UE (LR 08.08.2012 N.16 – ART.32 – Dotazione del Fondo di Coesione Interna – Disciplina di applicazione ex art.22 LR n.10/2002 e Po Fesr 2014-2020).

Le definizioni di *REDUCE*, *ReUSE*, *ReCYCLE* riprendono attitudini che da sempre connotano uno stile di vita sobrio e a bassa definizione proprio della società lucana. Comprendere bene cosa già si è fatto e si sa fare significa mettere a frutto i saperi contestuali per poter riprendere a lavorare a partire dalla ridefinizione del concetto di *modernità* dentro un paradigma valoriale rinnovato.

In questa chiave il gruppo di Matera Unibas ha individuato un repertorio di

*contesti spaziali e sociali*, capace di restituire caratteri e problemi connotanti le diverse condizioni di *riciclo* per tratteggiare un quadro articolato di situazioni che esemplifichino le differenze riscontrabili nelle forme e nelle pratiche, nelle relazioni tra produzione agricola e residenzialità, identificando il loro potenziale di riuso:

- Matera: dispositivi della produzione rurale, quartieri e borghi della Riforma;
- borghi della Riforma nel Metapontino;
- area industriale della Val Basento.

La scelta di lavorare sugli Insediamenti Rurali della Riforma (IRR) muove, in primo luogo, dall'interesse per le traiettorie seguite da questi presidi in relazione alle dinamiche del tessuto urbano con cui interagiscono (abbandono nelle aree interne, trama su cui si è sviluppata l'urbanizzazione diffusa nel Metapontino, quartieri residenziali o zone industriali alla periferia di Matera); in secondo luogo dalla convinzione secondo cui a 60 anni di distanza il "mito della fondazione" possa, opportunamente rivisitato, rappresentare una leva per reimpostare, con maggiore equilibrio, il rapporto tra insediamenti agroubani decentrati, quartieri della ricostruzione e città.

Il progetto di riciclo dei borghi della Riforma agraria, che ha scritto una pagina importante nella storia del paesaggio lucano e del Meridione tutto, intende rileggere in chiave affatto nostalgica il progetto politico dell'Ente Riforma ricollocandolo all'interno delle più innovative *issues* della *green economy*. Matera si offre come laboratorio che ha già sperimentato una tradizione di "riciclaggio" nella costruzione dei suoi paesaggi urbani, offrendoci elementi per esplorare questa modalità evolutiva come dispositivo progettuale capace di traghettarla dal moderno alla contemporaneità, tentando un esperimento di agro-urbanità (*più campagna e più città* nella evocazione mumfordiana) a partire da un progetto sottovalutato, quale è quello della Riforma, e tuttavia ancora leggibile nello spazio al punto da prestarsi ad un processo di decostruzione e ricostruzione per transitare la città, oggi patrimonio dell'UNESCO, a candidata capitale europea della cultura 2019. Da Matera, "vergogna nazionale", viene lanciata una sfida per la società al futuro: un progetto altamente innovativo che punta all'agricoltura ad alta tecnologia e ad alta innovazione come servizio ecosistemico e di approvvigionamento alimentare. Per una società agro-urbana più inclusiva, che non sfrutta ma accoglie, capace di costruire uno

spazio dinamico per la città ed i cittadini e di rispondere al loro bisogno di una nuova forma di naturalità, riconferendo contestualmente vitalità alle produzioni "identitarie". I quartieri e i borghi vengono reinterpretati come dispositivi *da culla a culla*, potenziali nuovi centri storici oppure materiali agorurbani della condizionalità.

Per i borghi del Metapontino, che configurano un sistema insediativo periurbano a media densità associato ad una struttura agricola intensiva con presenza di residenzialità diffusa che impiega una frazione non trascurabile della popolazione attiva, la sfida è cercare di aumentare la sostenibilità di questo regime produttivo che insiste su un territorio con forti fragilità e valenze ambientali, individuando dispositivi capaci di contenere la sottrazione di terreno agricolo per conservare la leggibilità del paesaggio della Riforma e diversificare contestualmente il reddito nelle aree rurali intraprendendo *food and landscape oriented strategy*.

L'area della Valbasento, territorio di *brownfields* da industrializzazione e deindustrializzazione degli anni '60, si presenta come un sistema insediativo di piccoli comuni in forte declino demografico, innervato dalla presenza ingombrante di reti di trasporto ferroviarie e stradali fitte ma lente e da un sistema industriale sottodimensionato con forti criticità per inquinanti, in forte stress per insostenibilità finanziaria. Questo luogo reclama oggi un progetto di bonifica e *subcycle* delle aree industriali, e una ristrutturazione del sistema infrastrutturale per adattarlo al nuovo equilibrio demografico e sociale.

La ricerca si struttura secondo 3 assi di lavoro.

1. Ricostruzione di un repertorio dei contesti significativi (una tappa lucana del *Viaggio in Italia*) ed interpretazione degli spazi e dei processi che li investono. A partire dalla consultazione degli attori locali e da una lettura dei processi di sviluppo, della consistenza e delle condizioni di degrado ambientale, fisico e sociale, si costruirà in questa fase una prima mappa di casi studio significativi.
2. Valutazione delle attuali strumentazioni di regolazione delle trasformazioni in termini di riuso e incentivo allo sviluppo. In questa seconda fase si confronterà la compatibilità tra azioni messe in campo nei processi di pianificazione e quelle di attuazione delle politiche di sviluppo rurale all'interno del processo di co-pianificazione, anche attraverso l'osservazione di casi studio nei quali l'Unità di Ricerca sarà diretta-

mente coinvolta. Sarà cruciale approfondire sperimentalmente i modi in cui alcune "agricolture" possono sviluppare la propria multifunzionalità attraverso la pluriattività in una dimensione bidirezionale di relazioni e servizi reciproci tra città e campagna.

3. Modelli agrourbani: forme e nuovi cicli di vita degli insediamenti rurali della riforma. Le precedenti attività (repertorio e valutazione) vengono applicate agli insediamenti rurali (appoderamento della campagna o veri e propri borghi rurali) realizzati negli anni '50 dalla Ente Riforma di Puglia e Basilicata o comunque all'interno di un progetto da essa condizionato. L'obiettivo è avanzare una proposta di pianificazione territoriale, orientata alla sostenibilità sociale e ambientale, che ne prospetti un nuovo ciclo di vita.

Sarà inoltre cruciale strutturare una metodologia di rilevamento di aree-cubature e patrimoni immateriali, *Recycling footprints* da riconvertire, per costruire, a partire da questa *subcycle footprint* (riadattando il National Footprint Accounts NFA) una banca di risorse potenziali spendibili attraverso dinamiche di riciclo. Un progetto di rendicontazione e contabilizzazione di suolo recuperabile attraverso pratiche *subcycle* e *from cradle to cradle*, che scaturisce dalla configurazione di un modello di misurazione di guadagni e di quantificazione della relativa capacità produttiva su base funzionale e spaziale, di superfici, cubature, ma anche memorie dismesse-dimenticate da riciclare o di cui riappropriarsi in un *up-grading* in termini di efficienza o di risignificazione.

I risultati attesi prevedono innanzitutto la costruzione di scenari tendenziali auspicabili (elaborazione di una Road Map) che riescano ad orientare finanziamenti e progetti di trasformazione della città e del territorio in chiave agrourbana; in secondo luogo la verifica delle ripercussioni dei processi di riuso sul tessuto sociale e produttivo in termini imprenditoriali, attraverso la sperimentazione progettuale e l'identificazione di nuove forme di abitabilità della campagna.



Vito Cappiello con Vincenzo de Biase,  
Schema di sovrapposizione dei layer di progetto,  
Litorale Domizio 2010



**PAESAGGI RIFIUTATI  
E SOTTOVALUTATI**  
UN CASO EMBLEMATICO:  
IL LITORALE DOMIZIO  
**Vito Cappiello**

→UNINA

Il litorale Dominio, è parte del complesso di apparati dunali e spiagge, depressioni retrodunali, dune antiche e terrazzi marini, pinete, ma anche di insediamenti di seconde case (prive di effetto urbano), di grandi impianti infrastrutturali, di discariche spesso abusive, di aree di allevamenti della bufala campana, di residui di agricoltura, di residenzialità extracomunitaria per "irregolari", di attività al limite della legalità.

**1- I tre sottosistemi**

All'interno di questo complesso sistema, è possibile distinguere tre sottosistemi differenziati:

- a) un primo sottosistema (Baia, Bacoli, Miseno Miliscola) con grandi preesistenze archeologiche, attività produttive (Arco Felice-Baia), prime e seconde case, attività di ristorazione, pub, discoteche, aree termali, ecc., su di una orografia "a crateri", di fortissimo impatto paesaggistico e naturalistico, con un sistema costiero frastagliato e ad insenature;
- b) un secondo sottosistema (Monte di Procida, Torregaveta, lago Fusaro, Licola, Varcaturò, Lago Patria) con minore carico insediativo; litorali

meno frastagliati; spiagge sabbiose di lunga estensione e di notevole profondità; residui di aree dunali e retrodunali; residui di aree a vegetazione mediterranea; con episodi urbanizzativi meno continui; ampie zone residuali di territorio agricolo, di aree lacuali (Fusaro e Lago Patria) di interesse floro-faunistico-ornitologico, oltre che per l'allevamento di mitili ed itticultura;

c) un terzo sottosistema (Ischitella, Pinetamare, Castelvolturmo, Mondragone, Baia Domitia) con apparati dunali e spiagge, depressioni retrodunali, dune antiche e terrazzi marini, pinete, ma anche con insediamenti di seconde case (prive di effetto urbano), di grandi impianti infrastrutturali, di discariche, di aree di allevamenti della bufala campana, di residui di agricoltura, di residenzialità extracomunitaria per "irregolari", di attività al limite della legalità.

### *Elementi di debolezza*

La fascia costiera che da Baia-Lago Fusaro arriva fino a Baia Domizia ed alla provincia di Caserta rappresenta una risorsa di notevolissima portata potenziale, ma, allo stato attuale, ampiamente sottoutilizzata da un turismo *mordi e fuggi* di livello medio-basso. Le potenzialità residuali sono fortemente compromesse da detrattori di vario tipo, che così possono essere sintetizzati: 1) diffusi elementi di degrado fisico, di usi impropri e di abusivismo; 2) aree di urbanizzazione disordinata o troppo intensiva, che interrompono potenziali continuità; 3) inquinamento elevato, sia di aree prossime alla costa, sia del sistema acqua; 4) erosione della spiaggia, la cui profondità si è ridotta negli ultimi 30 anni; 5) proliferare di attività semi-lecite o illecite (contrabbando, prostituzione, traffici, o alloggi impropri in casolari fatiscenti di immigrati clandestini impiegati stagionalmente in agricoltura, ecc.); 6) presenza di "lidi" riattati stagionalmente per svolgere funzioni per grandi numeri, ma a basso livello di prestazioni, per un "mare" a basso costo; 7) sistema dell'accessibilità, basato su due direttrici fondamentali da Napoli: la prosecuzione della Tangenziale e della Domitiana (di grande scorrimento, ma sovraccaricata nei periodi di maggiore affluenza); e l'asse mediano e la viabilità da Quarto a Giugliano (a scorrimento veloce, attraverso un territorio di bassa qualità ambientale, con innesti molto caotici); 8) le viabilità esistenti, sia principali che secondarie, non qualificate dal punto di vista paesaggistico, presentano un'immagine di forte degrado, che mal dispone alla conoscenza di queste

aree; 9) carenza di approdi per turismo da diporto e per vie del mare, che consentirebbe forse alcuni poli di turismo di livello superiore; 10) presenza di aree di allevamento della bufala campana, elemento positivo sotto l'aspetto economico e la produzione di prodotti DOP o DOC, ma che costituisce un detrattore per gli aspetti inquinanti del terreno.

### *Elementi di forza*

Gli elementi di forza dell'area litoranea considerata sono costituiti da: 1) a ridosso dell'area di spiaggia esistono ancora grandi aree a pineta o a vegetazione mediterranea, da proteggere, valorizzare e ricostituire, per un uso turistico sostenibile. 2) La foce del Volturno potrebbe essere base per un'attrazione turistica, connessa con l'aspetto naturalistico; con approdi turistici ecologici e sostenibili (parco della foce del Volturno). 3) Le aree dunali e retrodunali residue costituiscono base di equilibri biotopici e naturalistici, e potrebbero essere riqualificati ed utilizzati come attrattiva per un turismo naturalistico (parco delle aree dunali e retrodunali domizie). 4) Le lunghe estensioni di spiagge, fattore di qualità e di attrazione, vanno protette; monitorando il livello di erosione; di inquinamento della sabbia; di inquinamento marino e migliorando il sistema delle attrezzature ricettive (lidi), nell'ottica della sostenibilità, anche attraverso appositi "piani spiaggia". 5) Il sistema residuale agricolo e di allevamento della bufala andrebbe monitorato al fine di preservarne la qualità e la conversione in termini di compatibilità biologica, al fine di creare anche delle "aree-museo-didattiche" per la conoscenza delle tecniche specifiche (parchi a tema). 6) Il sistema dell'accessibilità potrebbe essere oggetto di uno studio specifico per il miglioramento della qualità percettiva e della sicurezza stradale. 7) Si potrebbe pensare ad aree di approdi sostenibili, se compatibile con la pianificazione di livello superiore e con il sistema dei vincoli. 8) Si potrebbero creare aree speciali con tematismi legati alle qualità locali, (polo di studio, controllo ed informazione sugli aspetti naturalistici delle aree dunali mediterranee; del sistema marino e delle spiagge; della produzione agricola e zootecnica dei prodotti locali DOP e DOC). 9) Si potrebbero individuare perimetri entro cui attuare Piani di recupero per le aree prive di qualità urbanistica, che ne migliorino o invertano il carattere negativo. 10) Per le aree di cava (Quarto-Marano-Giugliano), oggetto o di abbandono, o di sversatoi non autorizzati, si potrebbe pensare a progetti di riqualificazione chimico-biologico, e poi architettonico-paesaggistico (con

la creazione di una nuova immagine attraverso esperienze di land-art e manifestazioni culturali di richiamo).

In sintesi l'intero sistema oggetto dello studio potrebbe diventare una sorta di grande Laboratorio-Parco tematico multiorientato del sistema complesso delle aree marine, di spiaggia, dunali, del lago Fusaro, del lago Patria, della foce del Volturno e dei territori contigui al Litorale Domitio.

## **2- Il sistema Monte di Procida, Torregaveta, lago Fusaro, Licola, Varcaturu, Lago Patria**

Giocando sulla relativa autonomia dei tre sistemi descritti, sembrerebbe di particolare interesse concentrare lo studio sul secondo (Monte di Procida, Torregaveta, lago Fusaro, Licola, Varcaturu, Lago Patria), con minori problemi di intersezione con aspetti archeologici.

### *Individuazione di "sistemi tematici" e proposte progettuali*

Ognuno degli elementi presi in considerazione in fase analitica può portare al "sistema delle proposte progettuali", organizzato per "tematismi" (sistema coste, sistema acque, sistema agricoltura, sistema zootecnico, assetto paesaggistico, ecc.), ognuno dei quali, con una attenta regia, potrebbe "camminare" su binari relativamente autonomi (per quanto attiene agli attori, alle fonti di finanziamento, ai sistemi di gestione). La loro "intersezione" costituirà la proposta strategica complessiva.

## **3- Una nuova logica di progetto: un "progetto di progetti"**

I principali "progetti" (o layer) che compongono una metodologia di intervento attraverso un "progetto di progetti" possono così essere sintetizzati:

- a. rafforzamento e riqualificazione delle caratteristiche della spiaggia, del paesaggio dunale e retrodunale mediterraneo anche al fine di un rafforzamento ecosistemico. Come disegno paesaggistico si potrebbero introdurre fasce vegetazionali più forti, trasversali alla spiaggia, che costituiscano segnale per vie di attraversamento pedonale alla spiaggia libera ed attrezzata. A questa ipotesi è connesso:
- b. individuazione di una struttura ordinatrice della fruizione della spiaggia e della pineta retrodunale, che consenta l'introduzione di attrezzature per la balneazione rimovibili e la sussistenza di ampie aree per balneazione libera (quasi un "sistema metrico" ripetitivo tra pineta e spiaggia). La spiaggia dovrebbe essere oggetto di un progetto di ri-

pascimento e di contrasto all'erosione. Al di là del sistema retrodunale potrà essere progettato un sistema di parcheggi alberati, o sotto pergole fotovoltaiche, con disegno paesaggistico.

c. Introduzione di correttivi ambientali e paesaggistici alle grandi infrastrutture (es.: Tangenziale) connessi alla creazione di energia rinnovabile. Questo progetto potrebbe essere basato su due interventi – tipo per quanto attiene all'aspetto più propriamente paesaggistico: a) filari di alberature trasversali all'asse di scorrimento; b) interventi di "land art", integrato da interventi di produzione di energie rinnovabili ("fotovoltaico ambientato" e "microeolico di design") ai lati della viabilità.

d. Rete infrastrutturale "sistemica" per l'attuale rete debole, che le faccia fare un salto di qualità come infrastruttura della mobilità e come struttura paesaggistica di connessione interna all'area urbanizzata, e fra questa e le componenti del paesaggio locale.

e. Piano di riuso, senza esproprio, di particelle agrarie abbandonate, su cui compiere progetti innovativi sostenibili e paesaggisticamente significativi, nonché di una rete di riconnessione tra le stesse (campi sperimentali e didattici di colture tipiche, orti urbani, aree con sperimentazione di generazione da energie rinnovabili, con valore anche didattico), il tutto connesso da percorsi ciclabili e pedonali.

f. Recupero del paesaggio dell'acqua come ulteriore rete di continuità di paesaggio, finalizzata sia a migliorare corridoi ecologici che a determinare una ulteriore rete di attraversamento fra urbanizzato, campagna, sistema dunale e spiaggia.

g. Riuso a fini spettacolari, di mostre, di land art, di parchi urbani e di aree di sperimentazione per energie alternative del sistema delle cave di tufo (sistema di laghetti con vegetazione lacuale e con ripopolamento avifaunistico e di uccelli di passo, con piste ciclopedonali e aree di *bird watching*).

h. Riqualificazione dei grandi progetti di attrezzature con interventi che esprimano il collegamento con la struttura del paesaggio allargato.



Lorenzo Scaraggi, Vista aerea del bacino estrattivo di Apricena, 2007

**IL RICICLO  
DEI PAESAGGI  
ESTRATTIVI  
DELLA PUGLIA**  
Nicola Martinelli

→UNINA (POLIBA)

Il contributo dell'Unità di Ricerca del Politecnico di Bari al PRIN *Re-cycle* si focalizza sul tema del riciclo applicato alle strategie e alle azioni di pianificazione e progettazione dell'ambiente costruito, con particolare attenzione al tema dei paesaggi estrattivi.

Mutuato dall'ecologia e applicato all'ambito delle cave, il termine "riciclo" si lega in primo luogo ai termini di rifiuto, riduzione, riuso, consumo, materiale, prodotto: termini che, applicati al territorio e all'ambiente costruito, suggeriscono un cambio di atteggiamento che riconosce nella crisi del modello economico legato ai consumi e alla crescita illimitata un'opportunità per un nuovo paradigma economico e culturale dei paesi sviluppati [Viale G., *Un mondo usa e getta. La civiltà dei rifiuti e i rifiuti della civiltà*, Feltrinelli, Milano 2000; Viale G., *Governare i rifiuti*, Bollati Boringhieri, Torino 1999].

Il tema del riciclo dei paesaggi estrattivi, intesi come infrastrutture primarie, ha avuto negli anni più recenti un aumento d'interesse tanto da parte degli specialisti quanto della collettività [*Re-Cycle. Strategie per l'architettura, la città ed il pianeta*, a cura di Ciorra P., Marini S., Electa, Milano 2011; *Reduce Reuse Recycle: Architecture as Resource*, a cura di Petzet M.,

Heilmeyer F., German Paviloin 13th International Architecture Exhibition La Biennale di Venezia 2012, Hatje Cantz, 2012], in virtù dell'affermarsi di un nuovo e condiviso sistema di valori che ha esteso il concetto di "sostenibilità ambientale" dal mero recupero delle cave dismesse, alla definizione di criteri "sostenibili" inerenti all'intero processo gestionale dell'attività estrattiva, dall'apertura della cava al suo riciclo per nuove funzioni pubbliche.

L'ipotesi di lavoro dell'Unità del Politecnico di Bari è quella di sperimentare gli approcci e le tecniche del riciclo ai paesaggi estrattivi della Puglia alla cui consistenza, storia e valore economico si oppongono una ampia serie di problematiche aperte che attendono risposte adeguate. I paesaggi estrattivi rientrano oggi nella categoria dei *Drosscapes* (Berger A., *Drosscape: Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, 2010), luoghi dell'abbandono e del rifiuto, a causa di processi scarsamente innovativi di estrazione della pietra ornamentale e da costruzione. La situazione pugliese del paesaggio estrattivo della pietra, infatti, presenta nei tre grandi bacini regionali più di 2000 cave inutilizzate (a fronte delle circa 600 attive), spesso oggetto di abbandono e discarica abusiva; crateri affiancati da alti rilevati di inerti scartati dall'estrazione, elementi che costituiscono un forte detrimento per l'immagine del paesaggio regionale e uno stigma per il settore produttivo lapideo.

La Puglia, quarta regione in Italia per numero di cave autorizzate, ha una lunga storia imprenditoriale legata all'attività estrattiva. A fronte di un volume di materiale estratto annuo superiore ai 14 milioni di mc (dati 2009), ben 9.005 ettari del territorio pugliese sono occupati da cave. Se le cave attive superano i 4.000 ettari e quelle non attive e abbandonate occupano 2.685 ettari (30%), le destinazioni delle ex aree estrattive riguardano la rinaturalizzazione (336 ha), l'uso agricolo (1.135 ha), gli usi industriali (156 ha), l'uso a discarica di residui di cava (558 ha) e l'uso ricreativo e/o sportivo o l'uso per servizi e/o urbanistico (55 ha).

Dal punto di vista legislativo, il riferimento nazionale, rappresentato tuttora dal R.D. 29/7/1927, n. 1443, non considerava adeguatamente il problema del recupero di miniere e cave, privilegiando l'interesse allo sfruttamento delle risorse del sottosuolo.

Alla carenza della normativa nazionale, hanno supplito le varie leggi regionali. La necessità di bilanciare l'esigenza produttiva dell'estrazione dei materiali da costruzione con le tematiche ambientali ha portato la Puglia all'approvazione del PRAE (Piano Regionale Attività Estrattive, 2007), pre-



visto dalla Lr 37/1985. Il Piano obbliga gli operatori del settore estrattivo a presentare, per l'apertura di una nuova cava, la "relazione di progetto di recupero ambientale". Aggiornato e approvato nel 2010, il PRAE tuttora vigente individua 8 aree regionali, la cui attività estrattiva sarà subordinata all'approvazione di specifici Piani Particolareggiati (P.P.).

Il paesaggio estrattivo pone l'esigenza di un attraversamento del tempo, vi è la necessità di confrontarsi con i tempi lunghi della fenomenologia dei contesti geomorfologici nei quali i paesaggi estrattivi si pongono, è il campo delle tutele idrogeomorfologiche e delle invarianti strutturali di questi territori. Dei tempi medi della vita decennale delle cave nel processo: apertura, coltivazione, dismissione e recupero, dei tempi brevi quelli del mercato e dei suoi impatti su processi economici e produttivi che impongono innovazioni della filiera estrazione, taglio, lavorazione e commercializzazione del materiale, con nuove esigenze di sostenibilità legate al riciclo dei tanti materiali di scarto accumulatisi a ridosso delle aree estrattive.

Tra i bacini estrattivi delimitati dal PRAE quello di Apricena si estende nel Promontorio del Gargano tra i comuni di Apricena, Poggio Imperiale e Lesina. L'area ha un'estensione di 14,24 Km<sup>2</sup>, la più ampia in Puglia. Il volume estratto in quest'area è di 30 milioni di mc, al 2012, per dei fronti di cava che a volte sfiorano i 100 m di profondità: conseguenza diretta è la pericolosità per l'integrità dei lavoratori dovuta all'instabilità dei fronti di cava e l'esposizione a eventuali rischi idrogeologici per la falda sotterranea.

Queste aree compromesse da una intensa e non coordinata attività estrattiva sono oggi veri *Drosscapes*, il cui riciclo riveste un interesse pubblico prioritario. L'analisi dello stato attuale suggerisce come il Piano Particolareggiato delle attività estrattive del bacino di Apricena, in corso di redazione, debba tenere necessariamente in forte considerazione i seguenti elementi: ottimizzazione dei giacimenti con indicazione delle aree di potenziale estrazione; tutela della circolazione idrica sotterranea; mitigazione del forte impatto ambientale e gestione dei ravaneti; riutilizzo del materiale come risorse per il recupero dei vuoti di cava; incentivazione a liberare le aree occupate dai grandi cumuli; individuazione di aree nelle quali è totalmente preclusa l'attività estrattiva.

Le modalità di integrazione dei paesaggi estrattivi nella rete degli spazi pubblici costituiscono oggi il cuore dell'investigazione sia in ambito economico/gestionale che urbanistico/architettonico: le cave appaiono lontane dall'attività dell'uomo ma soprattutto hanno perso il legame diretto con

la dimensione “costruttiva” del territorio per effetto dell’affermarsi delle nuove tecnologie, dei nuovi paradigmi estetico-formali e della riduzione dei costi di trasporto nel bilancio complessivo della costruzione.

In Puglia, rispetto ad altri settori del contesto produttivo, per i quali si è riscontrato un importante sviluppo caratterizzato da un forte connubio tra produzione, innovazione e trasferimento tecnologico, il sistema estrattivo beneficia di una sorta di “rendita di posizione”, che legittima una filiera elementare esclusivamente legata all’estrazione e all’esportazione della materia prima verso contesti dove viene trasformata e immessa sul mercato; ciò ha il multiplo effetto di accentuare lo sfruttamento intensivo dei bacini estrattivi, di concentrare i benefici economici in gruppi ristretti non allungando la filiera produttiva.

In questo quadro, il ruolo di una cultura tecnologica consapevole nell’ambito della filiera estrattiva, può essere significativo per più aspetti e scale del processo e sempre all’interno di un sistema di strategie coordinate con le istituzioni, che favorisca forme di ottimizzazione secondo un approccio ecologico basato su operazioni: di *Riduzione* (di aree e quantità estratte), di *Riuso* (dei paesaggi estrattivi e loro strutture) e di *Riciclo* (di cave in altre funzioni territoriali e degli scarti di lavorazione in nuovi materiali) prima che intervenga sui bacini in uso e su quelli esauriti con azioni a differenti scale d’intervento (di bacino estrattivo, di singola cava, sui cicli produttivi del materiale) ma legate da un comune obiettivo.

Il progetto per il bacino estrattivo di Apricena deve guardare, quindi, a nuovi utilizzi che all’attività estrattiva integrino quella agricola per colture locali di pregio, servizi alla produzione (frantoi, segherie, depositi, uffici di consulenza e laboratori di progettazione) e alla commercializzazione (aree per stoccaggio, trasporto e logistica, parchi espositivi, *showroom*, spazi con funzione direzionale, spazi per la ricettività dei *buyers*).

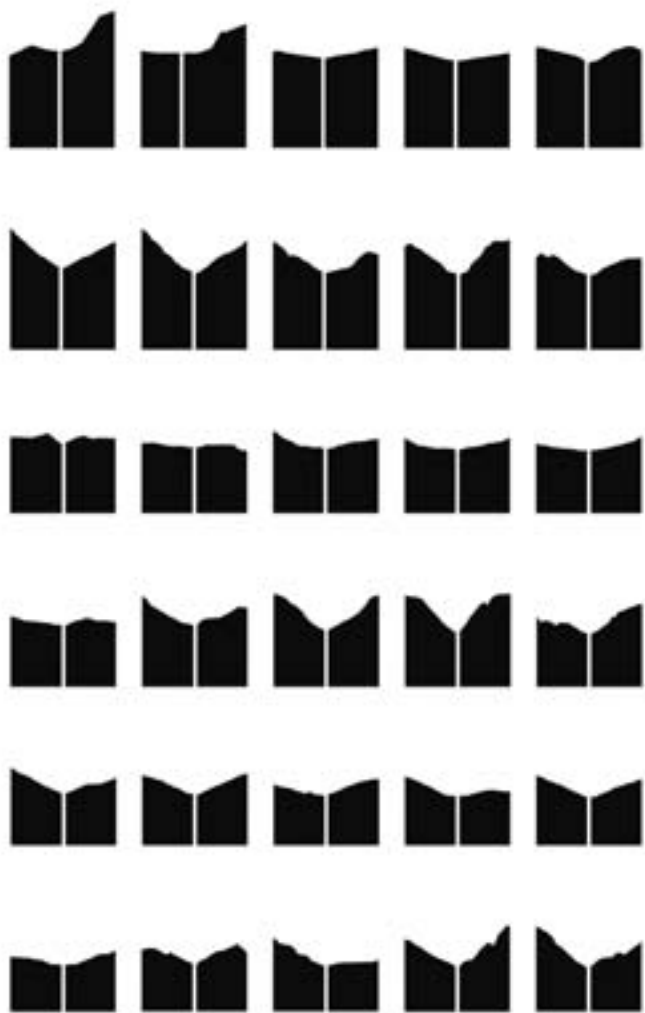
La ricerca si propone di guardare al Ri-ciclo dei paesaggi d’estrazione, intesi come *Drosscapes*, nella possibile interferenza tra installazioni di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili (la Puglia è una delle regioni che ha fatto maggiore ricorso alla produzione di energia da fonti rinnovabili) e cave abbandonate, che permetta lo studio attento del riuso e recupero paesaggistico delle cave integrando in un progetto più articolato, i dispositivi dell’energia fotovoltaica e di solare termodinamico, quest’ultimo particolarmente incentivato dalla regione.

Tecnologie ben integrate nel contesto del bacino estrattivo, possono rap-

presentare un elemento identitario e divenire un input per innovare la gestione delle cave dismesse presenti nel territorio pugliese, finalizzate alla determinazione della migliore esposizione e inclinazione dei pannelli fotovoltaici, alla profondità della cava, alla viabilità di servizio e di installazione, alla loro possibile integrazione con risagomatura delle pareti in terrazzamenti rinverditi: giardini pensili della sostenibilità.



**RIDISEGNARE  
L'INFRASTRUTTURA  
AMBIENTE**



Emanuel Lancerini, Sezioni lungo il Piave, 2012

**PIAVE PAESAGGI  
INFRASTRUTTURA**  
UN NUOVO CICLO DI VITA  
PER UNA INFRASTRUTTURA  
DIMENTICATA  
**Emanuel Lancerini,  
Carlo Magnani**

→IUAV

Un tempo il Piave era una straordinaria infrastruttura – un’autostrada d’acqua – capace di mettere in relazione, connettere, contrastare, a volte separare ma nel conflitto ricomporre, non solo i materiali rivieraschi ma ben oltre, insinuandosi nel cuore profondo del Veneto, i cuori e le menti delle sue genti. Oggi, questa faglia che seziona l’intero sistema regionale mettendo in luce ciò che hanno prodotto le due ondate di sviluppo che ci hanno temporalmente preceduto, quasi degli tsunami socio-ambientali-territoriali oltre che culturali, ci appare come una sorta di scarto di tutta una serie di produzioni settoriali. È vero, ci sono molte eccellenze lungo il suo corso, ma per lo più ci troviamo di fronte vaste aree in cui il fiume non c’è più, oppure è inaccessibile, o ancora più diffusamente è percepito come qualcosa da cui difendersi. L’intero corso del Piave e il suo bacino idrografico costituiscono uno straordinario paradosso di pressoché totale artificializzazione della gestione della risorsa acqua e della conformazione del suo alveo che si rappresenta in maniera evidente nelle forme dell’abbandono dei caratteri territoriali spaziali e paesaggistici dell’insieme.

Queste brevi note riportano un lavoro sul campo che ha l’ambizione di proporsi come orizzonte condiviso, come frame comune capace di tenere assieme le

azioni nel territorio e nei paesaggi attraversati dal Piave, aspirando a delineare un nuovo ciclo di vita per questa infrastruttura dimenticata. Un progetto-indagine di cui vedremo qui velocemente i tratti essenziali:

- spiegando perché è stato scelto il territorio del Piave come luogo di indagine, la metodologia seguita e gli obiettivi prefissati;
- ricostruendo il perché dello sguardo messo in gioco nel tentativo di farsi carico della rilevanza della domanda di ricerca. Un sguardo paesaggistico e la conseguente rappresentazione per paesaggi come restituzione della complessità del territorio attraversato da questa linea d'acqua, una sezione che taglia trasversalmente tutta la regione;
- illustrando la definizione di una geografia delle sedi per una infrastruttura lenta come elemento capace di attivare un processo di risignificazione e rivalorizzazione del fiume sacro alla Patria, come supporto per un turismo a Km 0 a basso consumo di territorio, come parte di una possibile intelaiatura territoriale in grado di sostenere traiettorie di sviluppo e configurazioni spaziali per il Terzo Veneto;
- proponendo il Piave, il suo territorio e i suoi paesaggi come connessione tra le grandi vie lente delle Alpi a nord e la via litoranea adriatica a sud. Dalle Alpi al mare percorrendo il Piave.

## **Perché il Piave**

Questo lavoro, che al suo centro pone il Piave e il suo territorio ma che riguarda tutto il Veneto, rispetto ai lavori sulla metropoli centro-veneta e gli esercizi di descrizione che su di essa si susseguono mettendo in evidenza soprattutto una apparente assenza di struttura – un magma indifferenziato – prova a porre l'attenzione su una infrastruttura ambientale storico-geografica portante per la Regione del Veneto qual è il Piave. Studiare il fiume sacro alla Patria ci consente di riflettere sulle precedenti ondate di sviluppo che hanno conformato il territorio e la società civile del Veneto, sollecitandoci a definirne una Terza. Consente di delimitare, seppur sempre alla scala vasta lungo i 220 Km del suo fluire, alcuni fenomeni in maniera meno generica che non a livello macro il sistema della città diffusa. Consente di affinare lo sguardo rispetto a possibilità dell'abitare che si confrontano con diversità geografiche evidenti (montagna-collina-pianura-mare) e modalità abitative differenti che potrebbero trovare un qualche tipo di riferimento-orientamento nel sistema delle acque come valore, risorsa, loisir. Come sistema in grado di fare paesaggio nel senso di essere-convivere valorizzando le risorse naturali. Consente, infi-



ne, di cogliere i tratti essenziali del territorio e i paesaggi attraversati dal Piave inteso come una sorta di grande palinsesto del Veneto, perché raccoglie le tracce della sua storia evolutiva, una storia geologica che andando in profondità ci spinge con forza a immaginare un futuro possibile.

Forse più di altri luoghi, indagare il Piave consente di ricercare rinnovati e innovativi paradigmi di razionalità insediativa e sociale volti a ricomporre ciò che, a seguito di processi di crescita puramente quantitativi e frammentari, abbiamo ereditato nella modalità di oggetti differenti privi di quelle forme di corralità che avevano caratterizzato le fasi precedenti e frutto delle attività e dell'emergere di interessi diversificati privi di principi identitari di carattere sociale e comunitario.

Per impossessarci del fiume, per percepirne il respiro, sono state fatte più di 200 sezioni lungo il suo corso. Ciò che interessava non era tanto la precisione tecnica della sezione, cosa che avremmo potuto recuperare dai vari uffici tecnici, ma la precisione nella definizione delle relazioni tra il fiume, il suo fluire e l'ambiente fisico che lo definisce delimitandolo, aprendolo, mettendolo in relazione con ciò che gli è prossimo ma non solo. A partire dal materiale elaborato si è andato delineando un progetto di indagine, che è prima di tutto un contributo sui materiali fisici che definiscono il Piave, dandone sostanza. Un contributo che va ad implementare altre descrizioni: letterarie, documentaristico-cinematografiche, ecc. e che con esse tenta di dialogare.

### **Paesaggi con destino comune**

Le questioni fin qui delineate prefigurano già una complessità che spinge ad adottare da subito uno sguardo capace di tenere assieme, senza dividere, insieme differenti di oggetti e soggetti tra loro inevitabilmente e indissolubilmente relazionati. In questo senso, lavorare sul Piave diventa emblematico dentro la geografia delle sedi della Regione Veneto non solo e non tanto perché rappresenta una sezione trasversale dell'anfiteatro regionale già descritto da Turri, dalle montagne al mare, ma proprio perché lungo le sue rive si sono depositati i materiali e i segni delle vicende che ne hanno scandito la storia, o almeno una buona parte. È una linea d'acqua che attraversa e tiene assieme una pluralità di paesaggi.

Adottare uno sguardo paesaggistico ed articolare questa linea in una sequenza cadenzata di paesaggi vuol dire quindi adottare una idea inclusiva, capace di restituire un frame, un orizzonte comune, perché comune è il destino di queste terre e di queste genti non fosse altro perché sono tenuti assieme dal-

la risorsa acqua. La nozione di paesaggio, non ridotta a mera estetizzazione dello sguardo, pone quesiti irrisolti al sistema di poteri e di saperi che abbiamo ereditato frutto di precedenti fasi storiche che rappresentano un fattore d'inerzia al confronto con gli attuali problemi della trasformazione territoriale a partire da una riflessione attenta sui limiti dello sviluppo.

I 7 paesaggi individuati diventano il punto di partenza per affrontare il caso specifico di un'infrastruttura ambientale di rilevante consistenza geografico-territoriale. Le sorgenti, l'alto e medio Cadore, il basso Cadore, la val belluna, l'ultimo tratto montano, le colline e la pianura trevigiane e la foce si propongono come una vera e propria infrastruttura per la qualità della vita.

### **Infrastruttura per la qualità della vita**

Proporre una infrastruttura ambientale lenta per il Piave assume il senso della riscoperta, del riuso, del riappropriarsi. Quello che si propone è un progetto che usa e riscopre quel che c'è: strade poderali, sentieri, camminamenti, parchi, miniere, ma anche tutto quel pulviscolo di musei civici e spazi interstiziali minori, e quindi si offre ad una rilettura del territorio che mette in campo necessariamente invenzione ed immaginazione.

Più precisamente, il progetto consiste nella previsione e nella disposizione lungo tutto il corso del fiume, nei comuni e nelle aree tutelate interessati dal suo passaggio di un'infrastruttura ambientale lenta che prende forma attraverso la disposizione al suolo di tre insiemi di interventi intimamente relazionati con il fiume: un percorso ciclopedonale continuo che si estende dalle sorgenti fino alle foci; un insieme di elementi puntuali che, collocandosi lungo il tracciato dell'infrastruttura, tra il fiume e gli altri materiali che si incontrano, ne articola il ritmo in stazioni di sosta-interscambio e paesaggi; una estensione dell'alveo fluviale come processo di restituzione di territorio al fiume, uno spazio a cubatura zero da riempire di immaginazione.

Rispetto agli obiettivi enunciati in apertura questa architettura per muoversi a piedi, in bicicletta, potenzialmente anche a cavallo lungo tutto il corso del Piave prende forma e si concretizza attraverso un primo studio mirato ad evidenziarne potenzialità e criticità. Nell'individuare le sedi del tracciato si è avuta particolare attenzione nell'innescare relazioni con ciò che sta fuori il più stretto ambito fluviale, attraverso le stazioni, nell'articolazione del tracciato in 7 paesaggi. Aspirando a diventare infrastruttura nel senso più ampio del termine: supporto, dispositivo per abitare e fare paesaggio, il Piave torna ad essere infrastruttura perché contribuisce ad aumentare la qualità della

vita, diventa architettura perché dà da abitare. Percorrerlo fa sentire a casa proprio perché si abita il silenzio, solo stando in queste pause nel denso tessuto edificato si abita per davvero; il Piave e i suoi paesaggi diventano architettura proprio perché viaggio, attraversamento di un territorio come atto fondativo, come architettura nomade originaria che si dà per ritagli parziali e frammenti di una totalità possibile. In questo senso è paesaggio.

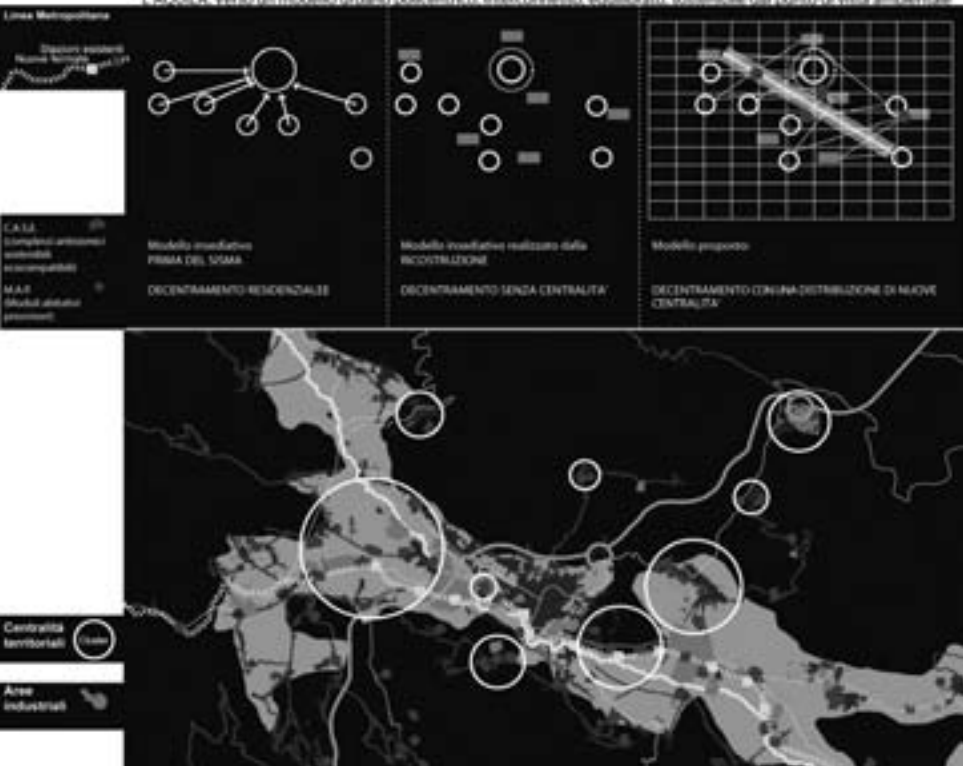
### **Dalle Alpi al mare percorrendo il Piave**

Il progetto costruisce così una visione d'insieme nella quale i 7 paesaggi in cui si articola si tengono attraverso un disegno di scala territoriale complessiva che si basa sulla chiarezza dello schema di struttura e, al tempo stesso, si offre a quella progettualità locale che ne condivida gli obiettivi generali e le tipologie di intervento possibili.

Lo schema di struttura fa riferimento alla intersezione di due fondamentali figure territoriali. La prima figura è formata dalla sequenza di sistemi naturali e ambientali nord-sud, dalle dolomiti alla laguna di Venezia (siti UNESCO), tenuti assieme dal fluire del fiume Piave. La seconda prende forma accanto alle grandi infrastrutture veloci della rete Ten, dall'alta velocità alla pedemontana veneta, una grande infrastruttura ambientale lenta complementare a quelle veloci e in grado di porsi come tassello fondamentale nel disegno dei percorsi ciclabili a lunga percorrenza che innervano l'Europa.

Più di 220 Km di pista ciclopedonale che – mettendo al centro il Piave il suo territorio e i suoi paesaggi – diventa connessione tra le grandi vie lente delle Alpi a nord e la via litoranea adriatica a sud, costruendo relazioni, delineando futuri possibili, alternativi e/o complementari a quelli normalmente costruiti a partire da valori e parametri a cui siamo abituati. Una idea di sviluppo che mette al centro la qualità della vita delle persone che abitano i paesaggi del Piave e che si apre a un turismo lento e a Km 0 a basso consumo di territorio. Il Piave come luogo privilegiato per il tempo libero per chi vi abita stabilmente, ma anche per quanti lo attraverserebbero in bicicletta, a piedi o a cavallo da nord a sud. Dalle Alpi al mare percorrendo il Piave.

L'ACQUA - Verso un modello urbano policentrico, interconnesso, equilibrato, sostenibile dal punto di vista ambientale



Rosario Pavia, Raffaella Massaccesi, L'Aquila: verso un modello urbano policentrico, interconnesso, equilibrato, sostenibile dal punto di vista ambientale

# RICICLO E INFRASTRUTTURE AMBIENTALI

IL TRATTO  
"METROPOLITANO"  
DELLA FERROVIA  
SULMONA-L'AQUILA  
E IL SISTEMA FLUVIALE  
DELL'ATERNO

**Giuseppe Barbieri,  
Rosario Pavia**

→UNICH

## 1. Obiettivi generali

Si intende contribuire alla ricerca nazionale con l'individuazione di alcune modalità di intervento generalizzabili, desunte da una sperimentazione progettuale in un'area del territorio aquilano, dove la presenza del sistema interconnesso "*fasci infrastrutturali-fiume*", ri-pensato come complessa infrastruttura ambientale, può permettere una riorganizzazione, di elevata qualità paesaggistica, di una possibile centralità rappresentata dall'area "industriale" di Pile. Una riorganizzazione che, nell'ottica del riciclo e della prevedibile combinazione con interventi LO-FI, dovrà introdurre, con maggiore consapevolezza, la questione del *metabolismo urbano* e degli effetti spaziali e configurativi dei *cicli degli scarti* e delle loro eventuali utilizzazioni.

Si tratterà quindi di un approccio multidisciplinare su cui convergeranno i saperi della composizione, dell'urbanistica, della progettazione energetica e della progettazione e gestione del ciclo dei rifiuti.

Nella ricerca si potrà, quindi, verificare l'efficacia di un modello spaziale organizzato attraverso unità decentrate di produzione-consumo dell'energia e di smaltimento-riciclo dei rifiuti.

Saranno le reti infrastrutturali ambientali a connettere e dare coerenza spaziale alle unità decentrate.

## **2. Il quadro di riferimento**

### *Le Reti infrastrutturali ambientali*

In un mondo sempre più artificiale, minacciato dal surriscaldamento della terra, la natura non riesce a svolgere compiutamente il suo ruolo vitale di riproduzione delle condizioni ambientali. In questo contesto a rischio le reti naturali, già coinvolte da processi di artificializzazione (i fiumi, i parchi, i mari, i terreni agricoli, i suoli con le loro stratificazioni...) devono potenziare la loro capacità di resilienza divenendo, attraverso la tecnologia, reti infrastrutturali ambientali (ovvero infrastrutture al servizio dell'ambiente). D'altro canto anche le reti infrastrutturali tradizionali (autostrade, ferrovie, canali, piattaforme logistiche...) devono, per così dire, naturalizzarsi e incorporare la sostenibilità, divenendo anch'esse infrastrutture ambientali.

La funzione delle reti infrastrutturali ambientali è, da un lato, la messa a sistema degli interventi finalizzati ad accrescere la sostenibilità ambientale (in particolare produzione di energia rinnovabile, risparmio energetico, riduzione e cattura dei gas serra, contenimento dei consumi di suolo, mobilità sostenibile, riduzione e riciclo dei rifiuti...); dall'altro, come reti, hanno il compito di connettere, integrare, relazionare e dare forma alle strutture urbane territoriali.

Lo studio e la sperimentazione intendono verificare, inoltre, l'efficacia di un modello spaziale organizzato attraverso unità decentrate di produzione-consumo dell'energia e di smaltimento-riciclo dei rifiuti. Saranno le reti infrastrutturali ambientali a connettere e dare coerenza spaziale alle unità decentrate. Il campo di applicazione della ricerca saranno alcuni ambiti territoriali dell'entroterra abruzzese, in particolare il territorio aquilano attraversato dal fiume Aterno e dalla ferrovia Sulmona, L'Aquila, Rieti, Terni. Sono queste le reti che verificheranno la nozione di infrastruttura ambientale.

### *Il Riciclo*

Il riciclo va qui inteso all'interno di una più complessiva strategia tesa ad accrescere la sostenibilità ambientale del territorio. Riciclare significa riqualificare, bonificare, recuperare, ridurre i consumi. Quest'ultimo

punto merita una attenzione particolare: occorre ridurre il consumo di energia fossile, di emissioni di gas serra, di acqua, di materiali, di suolo, di rifiuti. Il riciclo si inserisce in questo contesto.

Riciclare non attiene solo ai rifiuti in senso stretto (urbani, industriali, agricoli), ma anche ai territori in abbandono e alle infrastrutture sottoutilizzate e dismesse. Riciclare significa in sostanza rendere il territorio, più sostenibile, più efficiente dal punto di vista energetico e di consumi, più produttivo e accessibile. Riciclare porta a modernizzare, trasformare, densificare, interconnettere, realizzare nuovi nodi e centralità.

### **3. Il caso di studio generale: Riciclare la ferrovia Sulmona-L'Aquila e il Fiume Aterno**

Riciclare la ferrovia Sulmona L'Aquila significa promuovere una strategia politica e tecnica per lo sviluppo del trasporto pubblico con la mobilità sostenibile. La ferrovia Sulmona-L'Aquila, modernizzata e trasformata in linea metropolitana può divenire una delle reti portanti il territorio. Lungo la ferrovia non solo interventi di riorganizzazione delle stazioni come nodi di scambio, ma nuove centralità, nuovi sistemi di attraversamento e di interconnessione tra i centri abitati, parchi, aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA), dispositivi per la produzione di energia alternativa, centri di raccolta dei rifiuti riciclabili (isole ecologiche). La linea ferroviaria diviene una rete complessa che integra organizza, trasformandosi in una rete infrastrutturale ambientale al servizio del riequilibrio ecologico dell'area (mobilità sostenibile, più energia rinnovabile, meno emissioni, meno rifiuti, meno consumo di suolo), ma anche una infrastruttura che conforma il sistema insediativo.

#### *Riqualificare il fiume Aterno*

È la natura stessa a funzionare come un grande, indispensabile infrastruttura al servizio dell'equilibrio ambientale.

Il contesto naturale del territorio va in questo senso non solo salvaguardato e valorizzato, ma potenziato nella sua resilienza, nelle sue funzioni di riproduzione e assimilazione. Tra i sistemi naturali dell'area, il fiume Aterno svolge un ruolo centrale nell'organizzazione del territorio. È una rete naturale ma anche una infrastruttura per l'agricoltura, l'industria, l'approvvigionamento idrico e lo smaltimento delle acque reflue. Il suo ruolo tuttavia sembra essere marginale, secondario. Per molti versi an-

che l'Aterno è relegato a un ruolo residuale, di scarto. Occorre restituire al fiume la sua funzione di rete ambientale, di grande parco lineare che organizza lo spazio, ricuce il territorio, si riconnette ai centri abitati, contribuisce al mantenimento della biodiversità e dell'equilibrio ambientale. Come rete infrastrutturale ambientale l'Aterno, alla pari della rete ferroviaria, promuove la qualità ambientale del territorio e la forma del paesaggio e del sistema insediativo.

#### **4. Il campo di applicazione: una nuova centralità a PILE**

La sperimentazione sarà sviluppata nello studio di una sezione trasversale complessa individuata nell'ambito dell'area industriale di Pile. Il sistema delle *aree industriali* dell'aquilano deve essere letto in rapporto alla *infrastruttura ambientale* formata dalle reti della mobilità e dal fiume Aterno. Queste aree possono e debbono svolgere un ruolo strategico nella riorganizzazione del *territorio fragile* aquilano attraverso la creazione di un sistema di nuove centralità servite dalla ferrovia metropolitana così da offrire qualità ed integrazione ad un insieme disgregato di episodi insediativi che è stato ulteriormente reso critico dagli interventi dei progetti CASE.

Il carattere monofunzionale di queste parti di città deve modificarsi attraverso l'introduzione di nuove ipotesi di utilizzazione di un grande patrimonio – in parte da riciclare – di manufatti industriali e di riserve di spazi aperti indeterminati da riconfigurare nel loro possibile ruolo nel paesaggio urbano.

In generale sarà possibile individuare i diversi *cluster* che raccolgono le diverse principali destinazioni e i relativi edifici.

Per ognuno dei *cluster* dovranno essere sperimentate le modalità di integrazione e modificazione delle funzioni e delle dotazioni spaziali anche in chiave energetica: ne deriva un possibile "paesaggio-arcipelago" su un "fondo" – *reso attivo* – del sistema ambientale e del verde in connessione alle grandi linee di flusso: le reti infrastrutturali (autostrada, ferrovia, fiume, reti locali).

Ulteriori temi specifici all'interno del *vetrino*, riguarderanno: la creazione di un nodo di scambio: stazione della ferrovia metropolitana e parcheggi; la soluzione dell'attraversamento della ferrovia e, in generale, dei sistemi di accessibilità; le connessioni con il fiume e le attrezzature prevedibili sul lungo fiume; eventuali *stazioni o piattaforme ecologiche*.



Fondamentale sarà la valutazione della variabile *tempo* nella scelta di soluzioni che permettano di valutare una dinamica trasformativa che, specialmente in questo caso, in rapporto ad una domanda di utilizzazione dell'area che potrà variare fortemente in rapporto alle fasi di ricostruzione del Centro Storico, dovrà prevedere una estesa gamma di mutazioni flessibili e sostenibili.



Rijeka, aree industriali

**RI-CICLARE  
L'ADRIATICO**  
PARTENDO  
DA RIJEKA/FIUME  
**Lorenzo Pignatti**

→UNICH

*(Adriatico) Luogo di tante divisioni e faglie, linee di demarcazioni o di frontiera, materiali o spirituali, politiche o sociali, culturali od altre ancora.  
Predrag Matvejevic, La ferita dei Balcani*

## **L'Adriatico**

Il bacino dell'Adriatico presenta situazioni e contesti che sono paragonabili tra loro ed accomunati da storie e narrazioni parallele. Pensare all'Adriatico significa pensare non solo allo spazio dell'acqua, ma soprattutto ad un luogo fisico e reale che accomuna due lati dello stesso spazio e che mette in relazione regioni, culture, religioni e civiltà diverse.

Si devono dare diverse interpretazioni a questo spazio.

Una prima è storica ed è legata al periodo in cui l'Adriatico si chiamava Golfo di Venezia ed era, nel bene e nel male, un territorio controllato e dominato culturalmente, militarmente ed economicamente dalla repubblica veneziana.

Le sue maggiori fortune l'Adriatico le ha ottenute quando era un golfo; uno spazio chiuso dove veniva vietato l'accesso – in nome dei propri interessi

vitali – alle navi da guerra straniere, spazio che si è quindi caratterizzato nei secoli in maniera esclusiva con architetture, città e linguaggi simili. Con la caduta della repubblica veneta il destino è mutato, il golfo si è trasformato in mare e ciò ne ha determinato la frammentazione e spartizione prima tra nazioni egemoni e poi tra contrapposizioni di blocchi ideologici. I paesi rivieraschi hanno legittimamente esercitato i propri diritti sulle acque prospicienti ponendo confini e spartendosi la lunga lingua d'acqua mediterranea che dal cuore dell'Istria arriva allo stretto Canale d'Otranto prima di tuffarsi nello Ionio.

I nuovi confini hanno creato una demarcazione che ha separato mondi che sono diventati sempre più distanti, quello della regione centro-europea da una parte e della regione balcanica dall'altra. Una condizione che si è poi radicalizzata negli anni come separazione tra l'Occidente ed i Balcani, tra l'Europa dell'ovest e l'Europa dell'est, il blocco Atlantico e quella del Patto di Varsavia, tra capitalismo e comunismo ma anche tra il mondo cattolico e quello ortodosso, tra il cristianesimo ed islamismo, tra mescolanze di culture, interessi, dialetti e linguaggi.

Pur tuttavia, anche questa interpretazione è in parte obsoleta.

Nell'attuale condizione geo-politica, certe regioni dell'Europa stanno infatti acquistando una maggiore valenza rispetto ad altre ed un peso più significativo sia dal punto culturale che politico.

Questo è chiaramente il caso dell'Euro Regione Adriatica che sta diventando una regione chiave per una nuova serie di relazioni tra l'est e l'ovest, tra il nord ed il sud, tra l'Europa ed i Balcani. Una politica in realtà "diagonale", come trasversale/diagonale è in realtà l'asse dell'Adriatico che dal cuore centrale dell'Europa si estende fino a latitudini che si trovano più ad oriente di città come Budapest.

Questa trasversalità geografica deve diventare anche una trasversalità culturale e politica, capace di integrare esperienze e saperi che si sono sviluppati in entrambi i lati del bacino adriatico. Un nuovo concetto identitario transnazionale ed un senso di appartenenza ad una nuova Europa sta forse prendendo il sopravvento nel momento in cui la stessa Unione Europea diventa sempre più inclusiva.

L'Adriatico oggi potrebbe candidarsi a divenire nuovamente un golfo, questa volta europeo, sebbene le incognite siano ancora tante, forse troppe.

## Territori fragili adriatici

Questa lunga e complessa storia dell'Adriatico si rispecchia in una fragilità che è essenzialmente sociale, etnica, religiosa e culturale, ma è anche una fragilità che si ritrova nei territori e nella forma urbana delle città.

Anche se esiste una spiccata uniformità nelle città delle due sponde dell'Adriatico, tutte segnate da un'evoluzione storica, artistica e culturale comune, le tensioni politiche ed i ricordi di avvenimenti sia lontani che recenti hanno creato faglie di diversità, piccole demarcazioni, anche labili, tra spazi urbani e parti di una stessa città. A Rijeka il fiume Rejcina è stato per molti anni un muro ideologico che ancora oggi trasmette una discontinuità, malgrado la creazione di spazi collettivi e pubblici abbiano cercato di tessere unioni tra le parti. A Durazzo la piazza principale contiene vari edifici tra cui un municipio costruito da Mussolini, una moschea islamica, un palazzo della cultura costruito in epoca comunista, per finire con uno svettante grattacielo che testimonia l'immagine della speculazione edilizia dell'Albania di oggi. Tre presenze che testimoniano una storia complessa e discordante.

Territori fragili, in questo caso, sono dunque quelli che hanno attraversato fasi, storie e vite diverse e che non sono stati ancora in grado di risolvere le loro tensioni e complessità intrinseche. Sono territori della diversità, territori di limite, di demarcazione e separazione, quelli cioè che non rispecchiano ancora la loro appartenenza ad una "parte" piuttosto che all'altra. Le mutazioni più recenti che hanno caratterizzato le città dell'est Adriatico corrispondono alla transizione tra il periodo socialista e l'attuale economia di mercato; un passaggio tra contesti urbani in cui la produzione lasciata in eredità dal socialismo post-bellico e della guerra fredda occupava spazi strategici, spesso tra città e mare, rispetto alla situazione attuale dove le attività prevalentemente industriali e portuali sono andate in dismissione lasciando liberi ampi settori nevralgici delle città. Si è quindi verificato (e si sta ancora verificando) che nuovi suoli sono entrati in gioco e sono diventati disponibili per processi di ri-generazione urbana.

Il fondamentale problema che si pone, problema già ampiamente affrontato in Italia ed in Europa in generale, è quindi il rapporto tra la città ed il suo mare. Ogni città che si affaccia su un corpo d'acqua (mare, lago, fiume) ha in questo rapporto la sua stessa ragione di esistenza e sopravvivenza, il suo *genius loci* ancestrale. L'acqua ha sempre rappresentato per una città la propria fonte di sussistenza, mobilità e difesa. Una città

che ha negato il suo rapporto con l'acqua è una città che non ha saputo valorizzare il suo bene primario.

Nelle città della Croazia, dell'Albania e del Montenegro, questo rapporto è spesso annullato se non reso marginale. I waterfront urbani, che sono stati adibiti negli anni alle attività portuali, al rimessaggio ed al trasporto, si affacciano ora ad una nuova stagione di ri-ciclo del suolo, in un momento storico in cui i temi della sostenibilità, del recupero e del risparmio di suolo diventano temi imprescindibili.

L'occasione di poter lavorare su entrambe le sponde dell'Adriatico permette di mettere a confronto situazioni anche analoghe dal punto di vista urbano ma molto differenti dal punto di vista sociale e culturale. Le città dell'est adriatico vivono spesso delle condizioni di tensioni sociali e difficoltà economiche che caratterizzano in maniera determinante un possibile loro sviluppo. Casi come Rijeka, Split, Durazzo, seppur diversi tra loro, offrono delle condizioni di grande potenzialità per innescare programmi di trasformazione che siano basati su concetti di sostenibilità urbana. Le istanze che emergono sono sempre legate ad una volontà di recuperare il suolo per altre funzioni ma, al tempo stesso, affrontare l'aspetto identitario dei luoghi, concepire uno sviluppo che preveda delle nuove forme di produzione e proporre soluzioni a forte inclusività sociale e culturale.

### **Indirizzi della ricerca**

Il lavoro che si intende attivare sarà sempre rivolto al recupero di *terrains vagues* o aree dismesse. Piuttosto che definire progetti o possibili nuovi scenari urbani, il lavoro si concentrerà nell'individuazione di diversi cicli che si andranno a sommare e sovrapporre uno sull'altro, seguendo logiche di fattibilità ambientale, economiche e sociali. Questi cicli, immaginati come layers sovrapposti, non saranno presi solamente come fasi temporali differenziati di un processo di recupero, ma andranno a costituire dei veri layers tematici carichi di contenuti, programmi e significato.

I cicli immaginati non saranno solo relativi al recupero urbano ed architettonico dei luoghi, ma saranno soprattutto legati alla possibilità che in questi luoghi si possano attivare dei veri e propri processi di sviluppo basati sulla capacità dei fruitori a proporre in modo creativo delle nuove economie. Nell'economia post-industriale, infatti, ciò che conta per essere competitivi è la creatività: mettere in discussione i modelli consolidati e sperimentare nuove situazioni.

Il principale campo di lavoro sarà legato alla possibilità di proporre per questi luoghi un passaggio da distretti industriali a distretti creativi proponendo delle nuove economie legate principalmente alla produzione culturale (distretti culturali, creative clusters, industrie creative v/s industrie culturali, ecc.). Un qualsiasi contesto urbano può infatti sviluppare una pianificazione razionale ed efficace, ma se gli spazi mancano di energia ed attrattività culturale e sociale, i possibili investitori ed i residenti sceglieranno altri luoghi dove investire e vivere. La cultura deve quindi diventare la nuova economia per questi luoghi con la sostituzione di produzione industriale con produzione culturale.

In sintesi, i macro-cicli su cui si intende impostare il lavoro sono:

1. *riconversione*. Questa fase è quella più legata alla bonifica e recupero "fisico" e materiale delle aree, degli spazi e dei manufatti. Questa fase affronta il ri-ciclo di un settore urbano della città;
2. *capacitazione*. In questa fase il lavoro è rivolto soprattutto verso le amministrazioni, gli imprenditori ed i cittadini in generale per far in modo che tutti gli attori pubblici e privati si "rendano consapevoli" delle capacità e potenzialità dei luoghi e delle risorse;
3. *attrazione*. Una volta essere diventati consapevoli delle proprie potenzialità, si devono attivare tutte le risorse ed economie legate all'attrattività dei luoghi e dei propri programmi.



Andrea Oldani, Lambro 2009



## IDENTIFICARE NUOVI CICLI DI VITA: BRANI FONDATI E NARRAZIONI LIQUIDE

Barbara Coppetti,  
Andrea Di Franco,  
Andrea Oldani

→POLIMI

### **Trame d'acqua per le geografie del riciclo**

Prima che l'uomo, mediante l'atto del camminare tracciasse le sue infrastrutture, la natura aveva già previsto i corsi d'acqua. Strutture fisiche, morfogenetiche, segni visibili di un processo ciclico complesso, quello delle acque, fondamentale per assicurare le condizioni essenziali di sopravvivenza. La relazione uomo-acqua è genetica, biologica e si stabilisce ancora prima della nascita, tale intimo legame si può estendere anche alle opere dell'uomo. Corsi d'acqua: culla di civiltà, ieri, elemento chiave per un processo di ripensamento del rapporto dell'uomo con i limiti dello sviluppo, oggi. Le acque raccontano storie, collegano spazi, identificano dipendenze, istituiscono affinità e stabiliscono relazioni. Fiumi e rivi corrono ancora nei loro alvei violati, trasformati e deturpati, attraversano paesaggi ordinari e straordinari, determinano spazi, spesso vengono negati, talvolta accettati, spesso dimenticati. L'acqua non è più limpida, incorrotta ma alterata così come il senso che questi sistemi assumono nel paesaggio contemporaneo.

Le complesse trame offerte dall'acqua permetteranno un inconsueto *Viaggio in Italia* che renderà possibile l'incontro con paesaggi appartenenti

a dimensioni spazio temporali diversificate, i cui nessi andranno ricostruiti a partire da illuminanti proposte progettuali. Un percorso tra natura ed artificio, esemplificativo di come l'uomo ha saputo modificare sapientemente la natura per trarne vantaggio e di come meno virtuosamente è riuscito a sopraffarla sino ad annientarla.

Da questa elaborazione emergerà un punto di vista alternativo rispetto alla realtà complessa delle reti che permetterà di identificare nuove relazioni, basate su un sistema di nodi e approdi inconsueto rispetto agli schemi convenzionali. Risulteranno diverse pagine di atlante in cui i punti, rappresentati dai nodi problematici individuati, saranno intrecciati in modo inedito ad altri luoghi attraverso la trama delle acque che, in base ad una continuità spesso trascurata, contribuirà ad avvicinare ambiti anche molto lontani tra loro. L'atto del riciclare non sarà quindi oggetto di un operare isolato, ma risulterà inscritto in una geografia straordinariamente articolata, i cui punti saranno riuniti all'interno di una prospettiva in cui la singola modificazione risulterà agire su un sistema complesso e organico, legato alla natura stessa dei corsi d'acqua.

La volontà di proporre una serie di strategie progettuali finalizzate a "riciclare" alcune parti di territorio mediante l'attivazione di nuovi cicli di vita, inscritta nella ricerca, non può escludere la valutazione del ruolo che il sistema delle acque rappresenta in rapporto ai casi studio finora introdotti. Si tratta di indagare in profondità e a scale differenziate una serie di situazioni e sistemi in cui l'acqua agisce non solo come supporto all'abitare, ma anche come antagonista. La descrizione permetterà di discernere i nessi esistenti e quelli potenziali, il progetto di trasformare spazi in luoghi ed inserirli in una rete di relazioni. Gli ambiti interessati potranno essere dotati di nuovo senso a partire dal riconoscimento delle potenzialità che offre il carattere di continuità dei corsi d'acqua; i luoghi notevoli di questo sistema risulteranno dall'intreccio con le trame discontinue offerte dagli ambiti in attesa posti lungo il loro corso.

### **Sistemi delle acque e spazio antropico; alcuni casi critici**

1. Milano, la cerchia dei Navigli sulla traccia della cinta romana e medievale; la Darsena, accostata alla memoria della seconda cerchia di mura cinquecentesche: ambiti vitali e nonostante tutto indelebili che cercano ancora una strada per poter rigenerare l'idea e la possibilità di circolazione e di luogo collettivo. Il sistema delle acque è evidente-

mente la struttura che può sostenere un'idea di progetto urbano fatto per parti discrete ma connesso da un logos comune. La città ha bisogno di ritrovare la propria radice profonda, in questo come in altri casi cancellata dalla superficie e rintracciabile nei toponimi o nella forma incomprensibile di luoghi presi a prestito da altri usi e diversi ritmi. La circolarità del processo di trasformazione è esclusa, la possibilità di tornare alle condizioni perdute è negata dal corso ingiudicabile della storia. Il progetto di architettura tuttavia pesca dal fondo e conduce a livello cosciente le figure rimosse per sostenere il ritorno a una nuova etica di luoghi condivisibili.

2. Calusco e Paderno, nel Parco Adda Nord, affacciano sulle profonde sponde del fiume che rivelano solidi paesaggi leonardeschi sotto il profilo sincopato della confusa e ormai stanca operosità contemporanea. Il ponte è il simbolo del vertiginoso paesaggio conteso tra gli ambiti delle successive modernità produttive e tra i differenti gradi della manomissione umana. Ancora, il solco nascosto è guida di un progetto dialettico tra ambiti nemmeno più oppositivi, ma semplicemente indifferenti, reciprocamente superflui se non per qualche lampo di nostalgia relegato nella camera stagna del tempo libero. Progetto per una riattivazione del dialogo ancestrale tra uomo e terra, non più delegato ma agito nelle minime ma profonde pieghe di una pianura solo apparentemente omogenea. La ricerca delle differenze di ogni passo condotto in un paesaggio necessariamente vincolato è sorretta dalla speranza di recuperare anche oggi il valore necessario della trasformazione.

3. Mandello del Lario, sedimentata sulle stratificazioni glaciali della Grigna settentrionale che il Meria spinge al Lago. Qui è industria e tecnologia fondata sul cortocircuito con la forma del paesaggio. L'assedio intorno ai nuclei abitativi dei secolari impianti della produzione, nell'ambito serrato tra le sponde del lago e le pendici della Grigna, cerca una possibilità di circolazione tra i suoi gangli, una possibilità di urbanità sui canali di connessione che necessariamente esprimono attitudini collettive. La rigenerazione di impianti dismessi, il presidio delle sponde comuni quali nuovi luoghi del movimento, la ricostruzione di un paesaggio pubblico interno sostenuto ancora dal dialogo tra naturale e artificiale sono i cardini del progetto di rigenerazione.

4. Levanto, pausa pianeggiante del verticale territorio ligure tra Genova

e La Spezia, solcata da Ghiararo e Cantarana, che condussero al mare le pietre e i marmi cavati sulle pendici montuose che chiudono al Nord, lungo le tracce di un antico porto canale.

Storie sospese in cerca da tempo di un altro brano del proprio racconto, la cava di Rosso aperta sulle mura medievali settecento anni fa, e l'antico passaggio del primo treno tra mare e terra, sovrapposto all'orizzonte comune: storie in attesa di una voce rivolta al passaggio distratto di vecchi e nuovi abitanti senza memoria.

### **Architettura e Paesaggio nella rigenerazione dello spazio produttivo: il bacino ternano e il caso di Nera Montoro**

La Valnerina, tracciata dal fluire del fiume Nera e alimentata da fiumi, laghi, bacini e risorgive, è stata nel tempo trasformata da opere idrauliche che hanno realizzato forme architettoniche e progetti significativi del paesaggio antropogeografico. Essa ha basato sull'uso dell'acqua e sui paesaggi che tale uso ha progressivamente modellato, la propria fertilità e la propria realtà produttiva agricola e industriale. Il ruolo assunto dalla forza motrice idraulica ha conformato un bacino importante della prima industrializzazione nazionale. Genius loci condensato nelle Cascade delle Marmore e nelle centrali idroelettriche che si susseguono lungo il corso del fiume Nera, costituisce un caso emblematico di relazione tra il progetto di paesaggio e la sua inevitabile relazione con i caratteri geografici e con le specificità locali. Nelle Cascade delle Marmore si realizza un progetto di ingegneria idraulica e architettura del paesaggio che si modifica nel tempo. Dai progressivi aggiustamenti per regolare la portata dei canali a monte a tappa del Grand-Tour per viaggiatori, poeti, artisti e letterati, fino alle trasformazioni tardo Ottocentesche che colgono le potenzialità dell'opera artificiale per la produzione di energia elettrica.

La conformazione quindi di un bacino produttivo articolato, connesso allo sviluppo dell'infrastrutturazione viaria e ferroviaria, rende oggi necessari quegli interventi architettonici capaci di interpretare sequenze spaziali eterogenee e strutture spesso sottoutilizzate, talvolta abbandonate e obsolescenti. Interventi di rigenerazione e di aggiornamento fisico-spaziale che vorrebbero costruire sinergie con settori produttivi strategici, capaci di proporre un punto di vista innovativo rispetto alle necessità e alle urgenze della contemporaneità.

Questo è quanto sta già avvenendo per la valorizzazione dell'area di Nera

Montoro. Un caso in cui la solida e pesante eredità industriale intende aggiornarsi puntando sulla ricerca, sull'ambiente, sulla relazione con la natura e sul miglior impiego delle risorse del territorio. Dunque una prima occasione per pensare quali forme dell'architettura dello spazio aperto e dello spazio costruito possano favorire, implementare e accompagnare il processo di rinnovamento industriale.

Modificazioni che necessariamente si confrontano con il patrimonio identitario che alcuni manufatti detengono e impongono al paesaggio della produzione, caratterizzandolo con elementi, quali ciminiere, torri o serbatoi, oggi ridotti a icone del passato. Il valore plastico dei manufatti di archeologia industriale e il loro riuso, pone ogni volta quesiti volti a ricercare quei fattori, quelle vocazioni, quelle affinità sulle quali fare leva per ridisegnare gli spazi della produzione.

Nel caso di Nera Montoro il mantenimento di strutture, quali l'ampolla sferica, la torre di Prilling, il silos ad arconi, il cubo dell'ammoniaca o la Casa del Sole, strettamente legati a lavorazioni industriali specifiche o ad applicazioni tecnologiche all'epoca sperimentali e oggi superate, possono certamente rientrare in uno scenario produttivo che punta all'innovazione e che guarda al futuro.

Attribuzione: Andrea Oldani, *Trame d'acqua per le geografie del riciclo*. Andrea Di Franco, *Sistemi delle acque e spazio antropico; alcuni casi critici*. Barbara Coppetti, *Architettura e Paesaggio nella rigenerazione dello spazio produttivo: il bacino ternano e il caso di Nera Montoro*.



Cassandra Cozza, Ponte a Casalbuono, 2012

**SUB-CYCLE:  
L'ABBANDONO  
DI TESSUTI, PAESAGGI,  
INFRASTRUTTURE  
COME OCCASIONE DI  
SVILUPPO SOSTENIBILE**

IL VALLO DI DIANO:  
STRATEGIE DI RICICLO  
STRATEGICO

**Cassandra Cozza**

→POLIMI

L'oggetto della ricerca sono tessuti, paesaggi ed infrastrutture contemporanei soggetti a fenomeni di sottoutilizzo o abbandono, lo scopo è quello di individuare pratiche progettuali capaci di rendere più efficienti gli ambienti costruiti e di tutelare gli ambienti naturali.

I cambiamenti economici che hanno caratterizzato il Paese a partire dalla fine degli anni Ottanta hanno avuto delle enormi ripercussioni spaziali. La delocalizzazione delle attività produttive, che ha toccato l'apice tra il 2001 ed il 2006, ha causato la dismissione, l'abbandono, il sottoutilizzo di molte aree prima destinate alla produzione. La crisi del 2008, poi, ha rallentato le grandi trasformazioni in atto, ma ha anche fatto emergere una nuova interessante tendenza: il riuso ad una scala minore, non legata ad un interesse economico quanto piuttosto ad uno stile di vita più equilibrato, promosso dal singolo cittadino o da associazioni, che si riappropriano degli spazi abbandonati, solitamente periferici o poco accessibili, spesso a basso costo.

Contemporaneamente alla dismissione dei grandi impianti produttivi ed industriali e alla loro rigenerazione urbana si sono manifestati cambiamenti dei processi di urbanizzazione meno eclatanti e più lenti come il

progressivo abbandono dei centri minori appenninici e montani, il crescente inurbamento della popolazione, la dispersione dell'urbanizzazione (*sprawl, scattered city*) nelle aree più accessibili, prossime alle reti infrastrutturali o ai centri urbani maggiori. Fenomeni apparentemente contraddittori, poco influenti se considerati come singoli episodi ma dall'effetto dirompente se considerati nel loro insieme, che hanno profondamente modificato il territorio.

Il *sub-cycle* o riciclo strategico si attua attraverso l'attivazione di cicli minori, in aree marginali sottoutilizzate che, in un'ottica strategica e d'insieme possono innescare delle trasformazioni più ampie. La strategia *sub-cycle* mira a conferire un nuovo senso all'esistente, operando su valori materiali ed immateriali, come la creazione di un nuovo senso d'identità, senza rinunciare alla permanenza delle strutture spaziali ed implicando la partecipazione di attori sia pubblici che privati, che promuovano nuovi cicli vitali a bassa definizione e intensità. Tale strategia promuove uno sviluppo sostenibile, in quanto finalizzata al miglioramento ambientale sia a livello locale che globale ed alle "tre E": Ecologia, Equità, Economia. Ecologica in quanto mira ad evitare il degrado delle risorse naturali e del patrimonio costruito e a preservare gli spazi aperti evitando il consumo di suolo; equa in quanto promuove azioni per migliorare la qualità urbana ed implementare l'urbanità dei territori della dispersione e delle periferie rendendoli più isotropi e vivibili; economica in quanto propone di razionalizzare l'uso dello spazio e delle risorse e di evitare gli sprechi.

Il caso studio proposto è il Vallo di Diano in provincia di Salerno, un territorio caratterizzato da un fondovalle pianeggiante inscritto tra dei rilievi montani che costituiscono due parchi naturali (Parco Nazionale Cilento e Vallo di Diano, Parco Nazionale Appennino Lucano), nel quale si trovano molte aree soggette a sottoutilizzo o ad abbandono ed alcuni significativi attrattori turistici.

Il fondovalle è caratterizzato dalla presenza di importanti tracciati lineari infrastrutturali in direzione nord-sud (l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, la S.S. 39 delle Calabrie, la ferrovia chiusa appartenente al tratto Sicignano-Lagonegro) e dal fiume Tanagro che intersecano le trasversali di collegamento ai nuclei abitati storici.

Si notano tre tendenze in atto: l'abbandono dei centri storici, l'edificazione dispersa e diffusa nel fondovalle e la creazione di una strada mercato lungo la S.S. 39.



Le principali aree soggette a sottoutilizzo o abbandono sono il tracciato della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro ed i relativi manufatti e piazzali, le cave dismesse ed i tessuti residenziali dei centri storici.

Il progetto proposto è la creazione di un parco lineare lungo il fiume Tanagro, compreso tra il sedime del fiume ed i tracciati lineari ad esso paralleli, la creazione di nuove centralità sulle trasversali che collegano il fondovalle ai centri storici passando per le stazioni ed i piazzali ferroviari ed il riuso del sedime ferroviario per la mobilità dolce.

Le strategie del progetto architettonico e urbano applicabili al caso studio con un approccio *sub-cycle* sono:

- recuperare, riusare, trasformare, rigenerare, rendere efficiente il patrimonio costruito (edifici, tessuti ed infrastrutture);
- tutelare e preservare le risorse territoriali, gli ambienti costruiti e naturali;
- rimettere a sistema l'urbano (tessuti, spazi aperti, spazi di relazione) e lo spazio aperto agricolo o naturale;
- implementare l'urbanità e densificare alcuni nodi per creare nuove centralità in contesti che presentano bassi livelli di qualità urbana/urbanità;
- evitare l'espansione indifferenziata e il consumo di suolo.

## Relitti industriali



Re edifici di servizio industriale



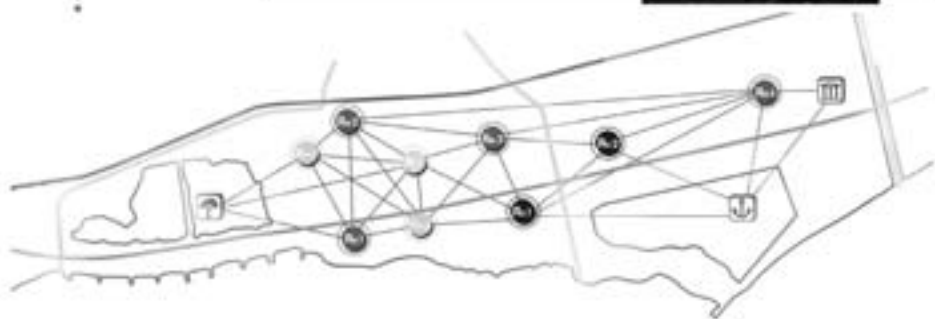
Re macchine industriali



Re contenitori industriali



Re scheletro di edifici industriali



Da relitti al riciclo a cubatura zero,  
progetti per l'area di Saline, tesi G. Pontoriero, F. Zangara

# ECO-INFRASTRUTTURE ENERGETICO-AMBIENTALI PER AREE PRODUTTIVE DISMESSE

PROGETTI SPERIMENTALI  
PER LA CITTÀ  
METROPOLITANA  
DI REGGIO CALABRIA

**Consuelo Nava,  
Giamila Quattrone**

→UNIRC

## I. L'ipotesi scelta

Per attivare “nuove economie connesse a nuovi cicli di vita” di flussi di materie, energie e territori, oltre che di abitanti, occorre probabilmente uscire dall'idea stessa di “metropoli” in senso storico e geografico e riprodurre scenari mutevoli e sostenibili in contesti che divengono sempre più sensibili, perché deperibili e riconfigurabili. Una nuova strategia urbana che sottende ad un nuovo paradigma (cfr. paradigma II) e che di fatto diviene essa stessa territorio ed economia insieme, in grado di riciclare l'antico quanto il nuovo con una nuova prefigurazione localizzata dell'ambiente e del paesaggio (cfr. Atlante III) “[...] Si tratta in definitiva dell'abbandono del nuovo. È l'abbandono di un'idea dello sviluppo della città, prima che dei suoi spazi fisici. Risponde ad una strategia di sopravvivenza alla crisi economica e alla consapevolezza dell'emergenza ambientale. I suoi effetti sono evidenti e depositano sul territorio la figura della metropoli in crisi.” (Ricci M., *Nuovi paradigmi: ridurre riusare riciclare la città (e i paesaggi) in Re-cycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, a cura di Ciorra P., Marini S., Electa, Milano 2011, p. 65).

In questa ipotesi si muove l'idea che un sistema di connessione e di orga-

nizzazione strutturale dei contesti, quale quello di *una eco-infrastruttura* possa portare valori energetici ed ambientali risignificando i luoghi che attraversa, che supera, che genera o che limita, assumendo sia caratteri fisici visibili che invisibili, potendosi caricare di una valenza strategica, ma anche progettuale di dettaglio. In tal senso per tale declinazione si ritengono i temi del riciclo territoriale ed urbano strettamente connessi a quelli del manufatto e della materia prima-seconda, perché gli stessi si devono riferire a cicli di vita di produzione e distribuzione energetica o di controllo degli impatti ambientali, nelle attività di servizio e funzionamento di tutti gli insediamenti umani e produttivi a cui si “adattano” e per cui innescano “pro-attività”. Gli stessi concetti di “adattività e pro-attività” recuperano l’accezione dell’infrastruttura come “ecologica”, quando essa oltre il suo concetto riferito ai sistemi naturali, può divenire metodo, verso l’ambizione di un’ecologia artificiale.

“Nello specifico propongo di usare un’idea di ecologia artificiale come base per organizzare il lavoro di ricerca. Tuttavia, ecologia e paesaggio non sono modelli che incidono tanto sulla forma, quanto piuttosto sul processo di lavoro. Ci atterremo a un programma d’intenti architettonici allargati che possa conferire uguale importanza alla struttura (spaziale e territoriale), al funzionamento (gli eventi e le attività che hanno luogo ogni giorno in un sito); al cambiamento (l’evoluzione dei siti nel corso del tempo)” (Allen S., *Datascares New York: Artificial Ecologies, Advanced Studio V.* in Schumi B. e Berman M., *Index Architettura. Archivio dell’architettura contemporanea*, Postmedia, Milano 2004, p. 63). Il concetto stesso di “infrastruttura” recupera il suo significato di rete energetica ed ambientale, perché al termine etimologicamente si associano le definizioni di “tecnica – economia – trasporti – città” (cfr. Gloss. It. Devoto-Oli). L’eco-infrastruttura diventa quindi il modo per generare processi di riciclo e nuovi cicli di vita, ma puntando ad essere generatore e ricettore degli stessi, riconoscendo nelle strutture dell’ambiente urbano ed extraurbano i poli di una rete che non necessariamente sia chiusa “fisicamente”, attraverso i suoi manufatti e/o contesti, ma che abbia la possibilità di chiudersi nei flussi di energia, materie e funzionamenti, per produrre con modalità a basso consumo e con processi in grado di autosostenersi. Ciò significa che in una nuova visione del tipo “situazionista”, anche i paesaggi e le configurazioni percettive dei luoghi potrebbero creare modelli di sano ed efficiente spaesamento, la cui riconfigurazione in un’organizzazione spaziale pos-

sa essere affidata agli abitanti-utenti, quali gestori e curatori di questo nuovo sistema mutevole, dove “[...] la principale attività degli abitanti sarà la deriva continua. Il mutamento di ora in ora del paesaggio urbano creerà una sensazione di *dépaysament* completo.” (Vidler A., *Il perturbante dell'architettura. Saggi sul disagio nell'età contemporanea*, Einaudi, Torino 2006, p. 231)

## II. Un nuovo paradigma per nuovi cicli di vita

È indubbio che una tale operatività che rivaluta sistemi naturali e artificiali al servizio di insediamenti che si riattivano in nuovi cicli di vita, dal punto di vista culturale e tecnico necessita tanto di un “nuovo paradigma” con ricercati termini a volte definitivi, quanto di vere e proprie “nuove tesi” costruite sui differenti e caratterizzati scenari che si prenderanno in considerazione e verranno localizzati (in Atlante), proprio secondo questa nuova coscienza del “riciclo” che intende ancora salvare le strutture dell'ambiente produttive e le unità di paesaggio riconoscibili: “Consider this glossary, not only as a record of recuperative vocabulary of urban crisis, but also a call for a new vocabulary: for terms than can do justice to a city in the making, a city yet to come, a city irreducible to receive understandings of what cities are and should be.” (Herscher A., *How to Recuperate an Urban Crisis*, DUEA, Detroit 2012, 13<sup>th</sup> International Architecture Exhibition to Venice).

Occorre quindi recuperare l'enorme quantità di suoli abbandonati, quali nuovi impianti di sedime capaci di generare insediamenti civili e produttivi, di dimensione locale, ma con ambizioni globali, verso un concetto più sostenibile possibile “di rigenerazione della ‘terra esaurita’, quale terra abbandonata proprio per i cambiamenti di mercato [...]” (Southworth M. in Lynch K., *Deperire. Rifiuti e spreco nella vita di uomini e città*, Cuen, Napoli 1992, p. 148).

Nel processo che porta da tali processi di rigenerazione al recupero e riciclo dei manufatti e del loro funzionamento, soprattutto in aree produttive dismesse, l'eco-infrastruttura con il suo *spessore funzionale ed i suoi terminali* potrà prendere in considerazione sia la ricomposizione dello scenario al tempo, quello che può dirsi tipico dei “territori inquieti, dove le dinamiche vedono intrecciarsi scarto e costruzioni di territori e delle città disegnano una pluralità di situazioni accomunate da poco clamore.” (Marini S., *Architettura Parassita. Strategie di riciclaggio della città*, Quodlibet

Studio, Macerata 2008, p. 113), oppure lo scenario al tempo\_1, quello che deve programmare e progettare (masterplan) al pari di un'impresa "come l'apoteosi dell'azzeramento: la tabula rasa come base per un autentico nuovo inizio (...). Alcune delle cancellazioni e trasformazioni più drastiche sono invisibili(...). I terreni coltivati vengono dismessi e rimpiazzati dalle abitazioni. Spinti verso il mare, i contadini diventano allevatori ittici." (Koolhaas R., *Singapore Songlines. Ritratto di una metropoli Potemkin...o trent'anni di tabula rasa*, Quodlibet, Macerata 2010, pp. 35-37)

In tutto questo le comunità insediate o da reinsediare hanno un ruolo antropologicamente fondamentale, anche per le loro "pratiche di autoproduzione che sono marcatamente anomale per quanto riguarda gli schemi spaziali, i sistemi di valori implicati, e i modi di produrre le case (...) ma che appaiono come pratiche di re-interpretazione: le norme vengono riscritte in linguaggi familiari (...)" (Tosi A., *Abitanti: le nuove strategie dell'azione abitativa*, Il Mulino, Bologna 1994, p. 67)

Il progetto dei nuovi scenari sostenibili per attivare economie e nuovi cicli di vita, non potrà che produrre processi e buone pratiche innovative, che seppure nella loro logica contestuale ritroveranno la giusta "definizione di una rete di scenari e circuiti relazionali, alternativi e complementari, con valenza ed azione trasversale rispetto alla dimensione urbana e territoriale." (Navarro Gausa M., Nan M., *Nuove geografie eco.in.inter-habitat* in P. Scaglione, *Cities in Nature-Città nella Natura*, LIST Lab, Trento 2012, p. 72)

### **III. Le tesi ed i casi studio per l'Atlante "su aree produttive dismesse"**

L'eco-infrastruttura a carattere energetico -ambientale, nella sua organizzazione spaziale e relazionale indicherà fortemente i rapporti dei flussi produzione-utenza, sovrapponendo attributi di funzionamento con capacità di prestazione, definendo quindi nella fisicità di strutture di collegamento, di servizio, di distribuzione, di accessibilità (mobilità lenta) il ciclo dei flussi stessi, recuperandone la funzione o mutandola, innestando nuovi valori o rottamando e sostituendo parti funzionali all'intero sistema, ristrutturando ambiente e paesaggio, nella stessa azione: "Consider the green lines and connections to the slow mobility (walking and cycling) which run along the infrastructure and mitigate the impacts (...)" (Nava C., *When Infra-energy and energy park measure the sustainability of Mediterranean spaces*, in Ulisse A., *EnergyCity*, LIST Lab, Trento 2010, p. 199).

Il terminale di tali flussi o le isole intermedie saranno i nodi insediativi

assistiti dai valori energetico-ambientali dell'infrastruttura, essi stessi vi partecipano con le proprie qualità (urbane o extraurbane) reinnescate da nuovi processi di riqualificazione delle aree dismesse, di recupero degli edifici, di riuso dei materiali di scarto in nuovi cicli di vita efficaci ed efficienti, ottenuti da modelli energetici a basso consumo e da filiere produttive corte da gestirsi in rete, riducendo così "un carico ambientale esistente che se dovesse essere dismesso coinvolgerebbe un ciclo energetico importante per lo smaltimento." [Nava C., *Scenari sostenibili per Contesti Mutevoli: dall'urbano all'edificio attraverso l'ambiente per il paesaggio* in C. Nava, V. Gioffrè, *Con\_testi Sostenibili*, LISt Lab, Trento 2012, p. 25]. L'impiego di tecnologie innovative ed appropriate connesse ai temi tipologici e morfologici degli insediamenti e dei manufatti, avviene secondo una sensibilità che riscrive i caratteri di un nuovo "regionalismo critico" fondato su questi principi: "This is determined by the designer's choice of low-impact environmental solutions, technologies/materials and architectural typologies. With reference to construction aspects, the regionalist approach is founded on the implementation of appropriate technologies, that is technologies developed according to ecological principles [...]" [Nava C., Quattrone G., *Cultural Arguments on Local Settlement and Construction Typologies for Regionalist Technological Innovation in Nefta (Tunisia)* in *Sustainable Architecture and Urban Development. Proceedings of CSAAR 2009 Conference*, edited by Fortea Suliman M., Al-Qawasmi J., CSAAR-The Center for the Study of Architecture in the Arab Region, Tripoli 3-5 November 2009, p. 119].

In tal senso per gli indirizzi della ricerca nazionale, tale ipotesi aderisce al programma *hyper-cycle* con determinazioni sul programma *sub-cycle*. I casi studio che parteciperanno a costruire l'Atlante nella sezione *progetti sperimentali per la città metropolitana di Reggio Calabria*, fondano la propria metodologia sulle tesi che possono supportare l'ipotesi dell'eco-infrastruttura a carattere energetico-ambientale, come descritta.



Raffaella Massaccesi, In viaggio sulla linea Terni-Isernia, 2013



**DA SULMONA A  
L'AQUILA, LA FERROVIA  
NEI TERRITORI  
DI RACCORDO**  
Raffaella Massacesi

→UNICH

Sulmona è il nodo ferroviario di smistamento del traffico tra la linea RFI Pescara-Roma e quella complementare Terni-Isernia. La città de L'Aquila è connessa alla trasversale infrastrutturale ferroviaria est-ovest Roma-Pescara attraverso la tratta Sulmona-L'Aquila: 60 minuti di viaggio a binario unico, a trazione diesel, nella Valle del fiume Aterno, ai margini del Parco Naturale Regionale Sirente Velino. Sul tracciato sono presenti 20 stazioni, di cui 9 attive. Circa 30 i paesi che si affacciano sulla Valle, 2600 i nuovi abitanti insediati in prossimità della linea ferroviaria attraverso i progetti realizzati a causa dell'emergenza post-terremoto del 2009.

Il viaggio in treno nella Valle del fiume Aterno ci svela due paesaggi: quello rarefatto del Parco Regionale del Sirente Velino e quello più denso delle aree industriali e periferiche della "Conca Aquilana".

Partendo da Sulmona si attraversa un territorio costituito da coltivazioni agricole di pregio e caratterizzato dalla presenza di alcuni piccoli centri dall'abitato circoscritto, dotati di un interessante patrimonio storico, architettonico, archeologico o di una posizione rilevante all'interno di un prezioso sistema di parchi naturali. Avvicinandosi a San Demetrio de' Vestini aumenta la dispersione insediativa e la commistione tra residenza e

aree industriali, i numerosi insediamenti CASE (Complessi Antisismici Sostenibili Ecocompatibili) e MAP (Moduli Abitativi Provvisori), costruiti per sopperire all'emergenza abitativa causata dal terremoto del 2009, si presentano in primo piano, disseminati nelle aree industriali, in aree incolte o in aree periferiche con scarsa accessibilità e bassa dotazione di servizi. Procedendo in direzione del capoluogo progressivamente gli spazi vuoti si suturano, gli edifici si addensano, gli spazi commerciali e le palazzine prendono il posto degli spazi aperti. Osservando dalla ferrovia (e dal fiume Aterno) ciò che appare è un retro di paesaggio urbano.

I paesaggi attraversati e l'insieme dei centri urbani minori non appaiono come un sistema integrato di relazioni, piuttosto come una serie di episodi: i percorsi della rete viaria minore, la maglia podereale, il costruito, le località turistiche più note e gli scorci di paesaggio ordinario dell'entroterra abruzzese, le zone industriali, gli insediamenti urbani più grandi e i nuovi insediamenti. Il fiume Aterno-Pescara e la ferrovia sono le infrastrutture lineari e continue che, intersecandoli, collegano fra loro ciò che oggi appare come frammentario ed episodico.

Questo territorio posizionato "fra" i nodi insediativi e infrastrutturali maggiori, che appare periferico, costituito da piccoli numeri, è a rischio spopolamento e depauperamento. È sulla misura della distanza fra i centri abitati e il fiume e fra gli spazi delle infrastrutture artificiali che occupano la valle che si gioca la riconoscibilità dei luoghi e il loro appartenere ad un territorio che altrimenti risulta frammentario e illeggibile, ed è recuperando questo rapporto di continuità che questi luoghi possono giocare il ruolo di "territori di raccordo" e tentare il proprio rilancio mediante la creazione di un sistema di centralità minori inserite in un parco fluviale che abbraccia località diverse, con diverse caratteristiche, mettendolo in gioco come spazio di tramite e territorio identitario rispetto alla costa e alla montagna. Costruendo una rete di piccoli comuni.

Il nuovo modello insediativo si realizza intervenendo sull'infrastruttura e sull'ambiente (ferrovia, strade statali, aree industriali, il corridoio verde come parco fluviale, i nuovi sistemi insediativi), considerando la rete ferroviaria come tracciato in grado di riconnettere i comuni esistenti, le nuove aree residenziali generate dall'emergenza post-terremoto, le aree industriali e le centralità e i servizi da insediare. Una pluralità di centri abitati sono attraversati da queste strutture lineari (fiume e ferrovia) dove si propone di localizzare (in relazione alle interconnessioni ferrovie-strade)

alcune centralità territoriali e di servizio.

L'obiettivo è quello di mettere a punto modalità di intervento nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie, delle zone industriali e dei "cluster" insediativi attraverso l'inserimento di funzioni, di apparati tecnologici-energetici e di servizi per la rivitalizzazione del tessuto produttivo e sociale.

La linea ferroviaria attualmente è sottoutilizzata. Il numero dei passeggeri si concentra negli orari determinati dal pendolarismo casa-scuola e casa-lavoro. Le stazioni ferroviarie sono collegate ai centri urbani da una viabilità secondaria non sempre in condizioni ottimali. Un rilancio della linea potrebbe essere ottenuto, al di là dei grandi interventi infrastrutturali, anche con operazioni di minor impatto economico che tendano ad ottimizzare nell'insieme l'organizzazione dell'infrastruttura ricalibrandola su due diverse velocità: quella metropolitana (all'interno della Conca Aquilana) e quella più rapida di collegamento tra nodi distanti (per il pendolarismo e il miglioramento dell'accessibilità ai luoghi della Valle Subequana).



Raffaella Massaccesi, Stazione di Sulmona, 2013

**INFRASTRUTTURE  
PER PICCOLI NUMERI  
IN PICCOLI PAESAGGI**  
LA FERROVIA SULMONA/  
CARPINONE/ISERNIA  
**Emilia Corradi**

→UNICH

11 dicembre 2011. È la data in cui viene definitivamente soppressa la linea Sulmona/Carpinone/Isernia dall'esercizio ferroviario con una decisione presa dalla Regione Abruzzo motivata dallo scarso numero di passeggeri giornalieri, circa 40 utenti giornalieri registrati nel decennio. La linea ferroviaria più nota come la "Transiberiana d'Italia", realizzata a partire dal 1885 e completata nel 1887, con un binario a scartamento ridotto per adattarlo ad una morfologia impervia, collegava trasversalmente l'Appennino centrale intersecando altre linee analoghe per caratteristiche e rango (Ferrovia Agnone-Pescocostanzo e ferrovia Sangritana).

129 km è la lunghezza complessiva del tracciato che parte dalla stazione di Sulmona collega l'Abruzzo con il Molise verso sud/est e Rieti verso nord/ovest, nello stesso tempo mette in rete l'area metropolitana di Chieti-Pescara con quella Campana consentendo il collegamento con la tratta Vairano/Isernia.

348 msl è la quota della stazione di Sulmona quella più bassa per altitudine.

1.268,92 msl è la quota della stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo quella più alta seconda per altitudine solo alla stazione del Brennero.

34 è il numero delle fermate lungo il tracciato con cui misura e scandisce il territorio.

56 è il numero delle gallerie che costituiscono i passaggi obbligati e l'interruzione del paesaggio percepito.

30 il numero dei paesi che tocca con le sue fermate.

4 il numero dei Parchi Nazionali che lambisce.

Sono questi i numeri che di fatto mettono in scala un tratto ferroviario minore come quello della Sulmona/Carpinone/Isernia, ed è proprio la scala l'elemento di fragilità di un territorio ampio come struttura morfologica ma piccolo per segni, per modificazioni antropiche stratificate e oscillanti. Modificazioni che seguono l'evoluzione economica che nel tempo ha generato il paesaggio stesso, dalla transumanza fino al boom turistico degli anni 70/80 del comprensorio sciistico dell'Aremogna e l'attuale declino o abbandono che caratterizza molta parte del territorio montano appenninico. I suoi punti di contatto con il territorio, le stazioni, hanno segnato intervalli sia fisici che sociali, luoghi di scambio per piccole economie.

La soppressione della linea, ha definitivamente sancito la fine di una modalità d'uso del territorio consolidata nel tempo, fatto di quotidianità rituale tipica dei territori agricoli montani.

Paradossalmente la decisione della Regione Abruzzo ha dato vita ad un nuovo ciclo vitale della "Transiberiana d'Italia", di fatto la linea è ancora formalmente aperta per il Gestore dell'Infrastruttura (RFI), che, adottata da associazioni culturali e turistiche, ne ha "ri-generato" un nuovo flusso di utenti legato ad un turismo di nicchia, e in breve tempo, meno di due anni, ha visto trasformata una infrastruttura e il suo paesaggio da materiale di scarto a occasione di riscatto dei territori che lega, mettendo in moto un interessante processo di riscoperta dei centri minori.

La questione nodale che introduce questa esperienza è quella di capire le potenzialità di riciclo di manufatti infrastrutturali e le modalità di trasformazione e vocazione dei luoghi che intercetta e soprattutto come un paesaggio e un'infrastruttura possono essere riciclati?

Ciò è ancor più evidente in territori di particolare pregio paesaggistico e ambientale, oggetto da tempo di aspirazioni di trasformazioni qualitative o con vocazione di tutela privilegiata come quella dei parchi.

Innanzitutto si ritiene fondamentale costruire una metodologia di catalogazione accurata, di conoscenza degli elementi che lo compongono, in cui

una parte importante è rivestita anche dallo studio dei processi che li ha generati insieme ai suoi componenti.

La comprensione della scala e dei contesti, fatti di piccoli segni e oggetti, per adeguarne il progetto sia teorico che tecnico ha bisogno di acquisire una metodologia che nasce sia per analogia ma anche per mescolanza di materiali e strategie del progetto.

Le stazioni, le gallerie, i viadotti, sono di nuovo occasione per legare il territorio al paesaggio, ai suoi tracciati minori, in un programma d'uso adatto ai contesti come avamposti di una sperimentazione del riciclo necessaria a ricostruire la gerarchia delle azioni progettuali.

Stabilire protocolli, montare la sequenza dei substrati sia dei manufatti che del paesaggio può individuare il processo necessario alla loro rigenerazione e in fine dei conti a ricostruire un orientamento nello spazio e nel tempo indispensabile per attivare un nuovo ciclo di vita e d'uso.

Individuare la soglia tra naturale e artificiale, le slabbrature dei sistemi inclusi quelli economici e tecnici, è il primo passo per la costruzione di una pratica condivisibile del riciclo dove la concezione spaziale di quest'ultimo è la vera sfida da cogliere, in un atteggiamento non conservativo ma dinamico, versatile e soprattutto rispettoso dei caratteri dei contesti, soprattutto in quelli piccoli, per numeri, scala, frequenza ma grandi per fragilità e potenzialità.





**RIEDITARE  
PAESAGGI,  
RILEGGERE  
STORIE**



**Altopiano di Asiago: reticolati e trincee, I guerra mondiale**

**RIUSI BELLICI,  
LE MOLTE VITE DI UN  
CAMPO DI BATTAGLIA**  
Alberto Ferlenga

→IUAV

Nella storia accade spesso che il reimpiego fisico dei resti di un ciclo esaurito si accompagna a quello immateriale di tradizioni, miti, leggende. Essendo le due forme di riuso connesse tra loro ed egualmente influenti nel manifestarsi dei fenomeni formali non possono essere considerate, in architettura, come questioni separate. È difficile, ad esempio, scindere l'appropriazione, da parte dei romani, di agorà, teatri, templi ellenici, da quella di intere parti della storia e della religione greca. Ma la medesima cosa accade nel passaggio tra Cristianesimo e Romanità o tra Medioevo e Rinascimento. Da un lato, i tempi lunghi della transizione, l'attrazione culturale o semplicemente l'economia, portano, ad usare tutto quanto sia possibile di un'epoca precedente, dall'altro, consuetudini, riti, tradizioni sopravvissute ritrovano una collocazione in scenari rinnovati. Oltre agli edifici, sono percorsi o luoghi ad essere riusati, con i significati ad essi connessi: percorsi processionali pagani che si trasformano in Vie Crucis, fonti o alture che vengono cooptati in liturgie diverse da quelle che li avevano sottratti al paesaggio ordinario. Ancor più frequentemente, il riuso di materiali e simboli orienta le migrazioni di marmi preziosi o pietre lavorate traslate, come reliquie, verso nuove collocazioni. In que-

sti casi, usi e ragioni, che avevano creato insieme coerenti, conoscono modifiche, separazioni, ricicli che li svincolano dai legami che li avevano generati. Significati e forme tornano alla condizione di materiali disgiunti, appena ammantati dall'aura del passato. Vagliati in un lungo processo di selezione messo in atto dal tempo e dagli uomini, ad alcuni di loro viene riconosciuto un valore intrinseco, mentre altri conosceranno la via della distruzione e dell'oblio. Se l'"officina" della storia ha continuamente generato questo alternarsi di cancellazione e riuso e se l'architettura è stata spesso fautrice di entrambi, le cose sono solo parzialmente mutate con il contemporaneo contrarsi dei tempi di sedimentazione di vicende ed edifici. È vero che i cambiamenti delle pratiche costruttive e dei modi di vivere hanno determinato un più rapido consumo di architetture e significati ma non per questo la loro continua rimessa in circolo ha interrotto il suo ciclo.

Gli eventi bellici, costituiscono un caso evidente di come questo processo si sia protratto sino ai giorni nostri. Il territorio europeo potrebbe essere descritto a partire dagli innumerevoli campi di battaglia che hanno creato identità altrimenti impossibili e vere e proprie invenzioni paesaggistiche. In Italia, poi, il fenomeno è ancora più accentuato. Da Canne a Benevento, da Marengo a Solferino, da Calatafimi a Palestro, da Vittorio Veneto, all'Ortigara, al Grappa, la topografia trans-temporale dei conflitti, delle battaglie, delle guerre ha trasformato e rappresentato il paesaggio più di ogni altro evento determinando una rete di luoghi riconoscibili e memorabili non per la particolarità dei monumenti ma per quella degli eventi cruenti che hanno ospitato.

Le tracce delle guerre, non hanno lasciato solo rovine o cimiteri. In alcune regioni del Nord-Italia, ad esempio, lo sforzo rivolto, nel corso della Grande Guerra, al trasporto di truppe, alla difesa di territori, alla preparazione di offensive, ha generato reti e percorsi su cui si è innestata, in seguito, l'organizzazione territoriale contemporanea e ha fornito il primo supporto logistico allo sfruttamento turistico di massa di mari, laghi o montagne. In ogni loro manifestazione le distruzioni belliche rimescolano relazioni secolari immettendo presenze nuove: rovine che si sommano alle antiche, retoriche che cambiano la geografia e che in molti casi restano gli ultimi segni tangibili prima dello sconvolgimento del territorio italiano. Fintanto che i valori e le vicende continuano ad essere patrimonio comune ciò concorre ad attribuire ai luoghi una precisa identità, ma

quando paesaggi e storie si separano il rischio è il sopravvenire dell'insignificanza o l'avviarsi degli uni sulla strada del museo e delle altre su quella dei libri di storia.

Ciò che rimane sul terreno o nell'aria si riduce, più o meno, allo stato di detrito: brandelli di muri in pietra o cemento, resoconti di battaglie o di vicende eroiche. E dal momento che né le tracce delle trincee o le feritoie degli osservatori, né il numeri dei caduti o i nomi dei battaglioni bastano, di per sé, a rendere vive o utili le memorie, tutto ciò si avvia inesorabilmente a divenire muto, invisibile.

Ma perché studiare queste cose, perché pensare che un loro riciclo possa essere utile? La risposta ha a che fare con le importanti implicazioni paesaggistiche di questo "patrimonio" di segni e, per contro, con la progressiva perdita di qualità dei territori odierni.

Se è vero che, in un paese come il nostro, la storia può costituire la principale risorsa per una trasformazione virtuosa del territorio, questo insieme di tracce, rimesse in movimento, può costituire una straordinaria occasione di rilancio economico oltretutto di salvaguardia di quelle identità mobili, plurime, vive, che costituiscono la caratteristica più tangibile di un qualunque *Viaggio in Italia*. Oggi il nostro paese è pieno di luoghi esauriti. Questa condizione di fine ciclo e di attesa richiede, più che nuove aggiunte, un "rimescolamento" di componenti. In una situazione in cui la qualità paesaggistica sopravvive, malgrado tutto, ciò significa rivolgere l'attenzione a ciò che abbiamo prodotto e, spesso, abbandonato. Significa considerare paesaggio, storia, architettura come parti di un unico insieme di risorse i cui rapporti devono essere saltuariamente ridefiniti per evitare che a quadri territoriali dinamici si sostituisca una separatezza e una fissità che preludono all'insipienza o alla museificazione.

Dentro questo scenario serve sia descrivere le diverse situazioni che predisporre i meccanismi per una loro riattivazione. La forma di riuso di cui, in quanto architetti, possiamo essere portatori ha un premessa nella natura stessa di una disciplina da sempre abituata a coniugare forme, luoghi e significati.

Oggi però il panorama si è fatto più complesso e più esteso è il campo dell'abbandono. Ai vecchi residui si aggiungono i materiali lasciati da una storia recente. Tra questi, quelli appartenenti alle guerre del Novecento costituiscono un ambito importante di lavoro.

## L'altipiano

Da queste premesse è partita la ricerca sull'altopiano di Asiago. Come ogni territorio italiano la sua storia è caratterizzata da un sovrapporsi di eventi la cui incidenza territoriale è accentuata dalla omogeneità fisica che contraddistingue l'area. L'origine cimbra, le vicende dei sette Comuni e poi la guerra e il recente turismo sono state le fasi che hanno, più di altre, contribuito a costruire un'identità che oggi si trova ad evidenziare segni preoccupanti di cedimento sia rispetto alla capacità di considerare il passato come patrimonio sia a quella di rinnovarsi.

Di ogni epoca, di ogni fatto, restano i residui, sia sul piano materiale, che dà forma a paesaggi o centri abitati, che su quello immateriale che ha, nelle tradizioni, nelle abitudini, nelle memorie, un patrimonio non meno importante di quello fisico. Ma la possibilità di percepirli è ogni giorno più labile. Tra gli eventi che si sono succeduti la Grande Guerra è indubbiamente quello che ha lasciato i segni più evidenti stravolgendo, nell'arco di soli tre anni, l'assetto complessivo dell'area. Per molto altro tempo le vicende belliche hanno prodotto retoriche, miti, storie che si sono progressivamente sostituite a quelle precedenti. Per quasi un secolo le tracce delle trincee, le rovine dei forti, le impronte delle bombe hanno costituito un sistema di segni famigliari per chi ha continuato a vivere in quei luoghi o per chi ne ha avuto memoria dalle storie ufficiali o dai racconti di casa. Poi, progressivamente, quel grande accumulo di rovine di edifici e di paesaggi ha smesso di esprimere significati riconoscibili.

Con lo spegnersi dei miti guerreschi molte località rischiano il ritorno ad uno stato di afasia: si ritrovano modeste alture quando erano state teatro di gesta gloriose, si presentano come piccole vallate o miseri corsi d'acqua quando erano state "baluardi invalicabili". Se la "retorica della guerra" aveva permesso una conservazione falsificata del "paesaggio della guerra", il suo svanire mette però a rischio anche la comprensione del territorio cui aveva dato vita senza che altri tentativi posteriori di "rappresentazione" del luogo, dimostrino la stessa capacità di rafforzamento di quell'identità che la guerra, a suo modo, aveva attribuito a quest'area geografica. Il fatto è che ad un sistema articolato, fatto di relazioni, percorsi, infrastrutture che innervava di reti fisiche, visive, letterarie, il territorio dei sette Comuni si è sostituita la messa in evidenza di una successione di punti fissi per i quali la conservazione sempre più statica delle tracce del passato appare essere l'unica possibilità.

Il lavoro su Asiago vuole, al contrario, contribuire a traghettare le tracce della guerra e quelle del successivo turismo verso un uso contemporaneo volto a rinnovare l'immagine complessiva dell'Altopiano. Si tratta di ricostruire conoscenze e mappe, di mettere in atto, nel luogo in cui i "recuperanti" hanno per anni praticato un'economia basata sul riciclo, un'attività di re-impiego che non riguardi solo i residui rimasti sul terreno ma anche le tracce scomparse e le storie che tutto ciò ha generato. Si tratta di ritessere relazioni sottraendo il patrimonio territoriale alle vecchie e nuove retoriche e ricollocandolo in un processo vitale.

Il lavoro di ricerca punterà a selezionare tracce, ricostruire reti di appartenenza, progettare percorsi, immaginare pratiche d'uso in cui disvelamento, conservazione, informazione e nuova progettualità concorrano alla costruzione di un'ipotesi di riuso territoriale.



**Il Montello sotto i bombardamenti. Battaglia del solstizio durante la I guerra mondiale**



**DAI CAMPI DI  
BATTAGLIA AI  
PAESAGGI STRATEGICI:  
UNA VARIANTE  
DEL RICICLO**  
Fernanda De Maio

→IUAV

**A partire da ciò che resta**

In architettura si ricicla di tutto; ad ogni latitudine e in ogni epoca. Si riciclavano i materiali di spoglio durante il '400 e il '500 per costruire i monumenti di quella modernità chiamata Rinascimento; si riciclavano, a metà del '900, all'indomani della II guerra mondiale, i mattoni ancora integri dalle distruzioni dei bombardamenti per costruire i nuovi edifici delle città europee da rifondare, mentre i resti informi accumulati generavano colline e parchi urbani o modellavano interi tratti delle città costiere. Il riuso di edifici, non meno della riattivazione di intere porzioni di territorio, oggetto di tanti progetti recenti e lontani, sono declinazioni di ciò che oggi denominiamo riciclo. A questo medesimo fenomeno non si sottraggono nemmeno le invenzioni più visionarie; a volte sono le rovine di epoche passate, a prescindere dal loro valore monumentale, che aiutano a costruire una nuova visione dell'architettura e del mondo. "Visionari di quello che c'è", come dice D. Del Giudice di W. Wenders (Wenders, 1993), sono stati Piranesi e Soane. In Italia, di recente F. Venezia – sovrapponendo in sintetiche immagini il Guggenheim di New York e il Duomo e la rocca di Orvieto (Venezia, 2012) – compie, suo malgrado, un'opera di riciclo di architetture

simboliche distanti nel tempo e nello spazio. In altre parole cambiano i nomi, – P. Portaluppi, Diller & Scofidio – ma praticamente immutato seppure estremamente versatile resta l’atteggiamento e la curiosità con cui architetti e urbanisti attingono a quel deposito di “scarti” di cui spesso è composto il patrimonio di ciò che esiste. Definire il progetto di architettura “a partire da ciò che resta” implica sempre e comunque l’attivazione di un nuovo ciclo di vita. Vere e proprie teorizzazioni urbane sono state compiute in nome del riciclo – si pensi solo al *Collage City* di C. Rowe e F. Koetter.

Restauro, collage, innesto, citazione, accumulo, stratificazione sono alcune delle tecniche attraverso cui, in un progetto, ciò che già esiste come scarto, frammento, rovina entra a far parte di una nuova opera di architettura. Ed è in questa prospettiva che attraverso gli studi in corso e a venire dell’Unità di ricerca dello IUAV *Architettura, archeologia paesaggi: teatri di guerra* intende innervare il lavoro che da alcuni anni va conducendo su luoghi e temi strettamente connessi agli avvenimenti bellici del secolo scorso, nell’ambito del gruppo di ricerca veneziano PRIN *Re-cycle Italy*, proponendo alcuni casi studio estremamente circoscritti.

In termini molto generali il contributo che tale filone di ricerca propone è una lettura attenta, minuziosa, dettagliata delle aree campione attraverso la definizione di mappe e disegni in cui siano riportate tutte quelle tracce, quei segni, quelle testimonianze orali e scritte legati alla costruzione di questi territori strategici in termini bellici, non meno che le distruzioni operate dalla guerra e dal successivo abbandono, per arrivare poi a definire insieme al più vasto gruppo di ricerca gli esiti finali intorno all’infrastruttura geografica del Piave.

### **Riciclare paesaggi, interpretare memorie: i casi studio dell’altopiano di Asiago e del Montello**

Del vasto deposito di scarti, rovine, pezzi marginali rinvenibili sul territorio italiano, per la ricerca in corso si sceglie di lavorare lungo la sezione territoriale di area veneta, che in un momento specifico – la prima guerra mondiale – si è configurata come linea del fronte lungo cui si è consumata non solo un’estenuante guerra di posizione ma anche battaglie epiche per l’immaginario collettivo dell’Italia del novecento – una cogente sconfitta, la battaglia dell’Ortigara sull’altopiano di Asiago, una sovrastimata vittoria, la battaglia del solstizio sul versante del Montello che affaccia sul Piave. Al di là del fatto che la guerra, come evento tragico e luttuoso, ha molto

ampliato la dimensione e il valore strettamente locale che tali luoghi fino a quel momento avevano avuto proiettandoli in una dimensione nazionale e sovranazionale, ciò che attira la nostra attenzione di architetti è la constatazione che queste aree sono state dal punto di vista bellico dei veri e propri “paesaggi strategici”, luoghi da difendere e da conquistare. Eppure nessuna descrizione odierna riuscirebbe davvero a restituire questa idea di luogo strategico; l’altopiano dei Sette Comuni non meno del Montello e del Piave appaiono luoghi dotati di un’aura di sospensione, quando addirittura non sembrano aree marginali, lontane dai grandi flussi economici e produttivi, deposito di scarti di ogni genere (acque fluviali malamente sfruttate, alberature utili ad essere bruciate nei camini, tracce belliche ne monumentali ne sempre riconoscibili o al più usate come sentieri per esplorazioni di trekking o mountain bike) e esse stesse appunto aree residuali in relazione al più vasto panorama del territorio veneto e del suo sviluppo.

### **Palinsesto Montello: il versante del Piave tra Ciano e Nervesa**

*... nel Montello, cesto muscoso, boccio  
di funghi multicolori, di prati,  
di querce clamorose  
per uccelli e per venti,  
povera e nuova tu stessa, starai.*

Andrea Zanzotto, versi dalla Ecloga IX

A ciascuna presa (questo è il nome delle strade che tagliano la collina del Montello da nord a sud, individuando una vera e propria unità minima della collina) prima segnalata da un semplice numero romano si sono sovrapposti, negli anni seguenti la I guerra mondiale, nomi evocativi dei comandi dell’esercito, degli eventi combattuti, delle truppe sacrificate. La toponomastica è il segno più forte ed evidente di una determinata stagione, durata due anni, in cui la collina trevigiana simile ad un panettone, si è trasformata in un teatro di guerra. Di questa collina – la cui natura carsica si rivela nelle ondulazioni del suolo fatto di doline e morbidi rilievi al di sotto di un fitto bosco, che sempre di più lascia spazio ad un tappeto di coltivazioni miste in cui prevale la vite – la provincia di Treviso ha definito un vero e proprio piano di valorizzazione, mettendo a punto negli

anni scorsi una rete di percorsi ad uso turistico diversificato. È così possibile oggi trovare un'ampia segnaletica che individua la strada del vino, il percorso di guerra e la pista naturalistica, battuta dai ciclisti. Luogo del tempo libero e delle seconde case dei cittadini trevigiani, il Montello sul versante del Piave non sfugge tuttavia ad una sorta di fenomeno dissipativo che lo accomuna a molti luoghi analoghi diffusi sul territorio nazionale.

### *Riciclo Montello: i punti critici*

Alcuni spunti per una ricerca applicativa sul Montello quale area in cui riattivare un nuovo ciclo di vita nei termini posti dalla ricerca approvata attengono alla:

- difficoltà a cogliere oltre il carattere celebrativo nella toponomastica, nel mantenimento allo stato di ruderi di alcuni edifici (abbazia di Sant'Eustachio, Osservatorio del re, casa Serena, ecc.), nella costruzione di ossari e cimiteri di guerra e di piccoli monumenti celebrativi e cippi (il monolite tronco piramidale dell'ossario di Nervesa e il monumento a Francesco Baracca, p.e.) quel sistema di relazioni che i percorsi delle mappe suggeriscono per riattivare nei termini posti dalle condizioni del presente quei valori ascrivibili al significato simbolico che tali luoghi hanno avuto e possono continuare ad avere non solo per le popolazioni locali al fine di attivare forme di turismo sostenibile con i ritmi di questo territorio collinare.
- Difficoltà a cogliere l'intima relazione tra il fiume, la collina e gli insediamenti oltrepiave con il sistema delle Prealpi sullo sfondo per l'incertezza a definire ancora il Piave come fiume in questo tratto a causa del depauperamento delle sue acque. Da ciò consegue la necessità di ripensare il rapporto tra gli argini, le nuove spiagge di sassi bianchi, il carattere diverso delle sponde del fiume e il sollevamento del letto del fiume trasformato in vera e propria discarica ambientale, alla luce di una mutata condizione dell'arteria fluviale o del suo ripristino quale via di comunicazione.
- Difficoltà a cogliere una trama nella coltivazione dei campi in sostituzione del bosco la cui attuale disposizione secondo un disegno alla scala vasta a macchia di leopardo suggerisce un controllo esclusivamente privato del vasto territorio.
- Difficoltà a cogliere nelle strade che innervano il Montello, al di là della loro funzione infrastrutturale, qualcosa di più di un elemento di

misurazione e delimitazione della collina e dei suoi differenti aspetti. La strada di cresta del Montello, per esempio, è insieme alla strada di valle l'unico modo attraverso cui è possibile accedere alle prese ma si pone anche come linea di demarcazione di una differente occupazione del suolo sui due versanti della collina. Sul versante che affaccia a sud i comuni ai piedi del Montello, Montebelluna, ecc., non sfuggono, infatti, a quella densità orizzontale che gli urbanisti hanno definito città diffusa; sul versante opposto, oggetto della ricerca che proponiamo, il territorio si è costruito in modo molto differente, con insediamenti radi e sporadici, sebbene la forma dell'architettura residenziale ricorrente sia quella della casa isolata – non meno che nella pianura della città diffusa – ed è molto evidente seppure ormai in disuso, lo stretto rapporto che lega le forme insediative su questo versante alla presenza di un paesaggio fluviale in primo piano e montuoso sullo sfondo.

*Riciclo Montello: prime ipotesi per una ricaduta della ricerca in termini progettuali*

Sulla base di queste considerazioni, per esempio:

- un progetto di riciclo strategico del Montello non può non tenere conto della struttura che la rete di strade impone al territorio e dei modi in cui questa struttura molto rigida sia stata messa in discussione nel momento in cui ragioni differenti, strategie di difesa e attacco di natura bellica, hanno reso necessario la costruzione di una differente trama di percorsi, trincee, ecc. per guardare senza essere visti...
- un progetto di riciclo strategico non può fare a meno di considerare come la totale distruzione del bosco del Montello a causa degli eventi bellici e la sua sostituzione con essenze differenti e con ampie coltivazioni ha reso le rade porzioni di bosco originario uno dei materiali della botanica oggi presente sulla collina da riattivare assegnando ad esso un valore differente rispetto al passato...

Scomparsa, del tutto o in parte dai luoghi, ma presente nelle mappe storiche, questa trama differente di vegetazione, di percorsi, di strutture e infrastrutture ci indica un orizzonte più ampio di riferimento per progettare a partire da ciò che resta e per coinvolgere in tale progetto il fiume e le sue sponde.



**Alessandro Ruzzier, Caserma Colombini, Brazzano di Cormons 2012**

**ADDIO ALLE ARMI**  
IPOTESI DI RICONVERSIONE  
E RICICLO DEL SISTEMA  
MILITARE DISMESSO  
DEL NORD-EST ITALIANO  
**Alessandro Santarossa**

→IUAV

**Introduzione**

Una caserma nell'immaginario comune è rappresentata da un muro, del filo spinato e qualche tetto che si scorge. Quello che succede al di là del muro non è dato saperlo e quindi la vita gli scorre attorno senza influenzarlo direttamente. Un territorio cresce e si sviluppa negli anni senza poter tenere conto di questo corpo estraneo: è un fenomeno urbano molto particolare, diretta conseguenza del bisogno di controllo e segretezza insito nel sistema militare. Come afferma lo stratega Carlo Jean, la militarizzazione di un territorio è tanto più efficace quanto meno è visibile, e non a caso in gergo urbanistico la funzione militare è definita funzione separata. Paradossalmente è solo quando cessa di esistere che le sue tracce, cadendo in disuso, diventano evidenti.

La presenza di siti militari porta alla costruzione di veri e propri confini interni oltre i quali il giudizio della città, i suoi bisogni, le sue volontà si sono dovuti fermare, ed è per questo che, nel momento in cui una caserma viene dismessa, accade un fenomeno complesso: è una parte di città dimenticata che torna alla luce, un nuovo organo che compare di colpo e che rischia di mettere in crisi l'equilibrio dell'intero organismo. È come

scoprire una nuova stanza a casa propria dopo decenni che vi si vive, una stanza che a volte può rivelare una dimensione pari o quasi a quella della stessa casa.

Ma il problema si fa ancora più complesso quando a essere dismessa non è solo una parte di città, ma un intero territorio, non una parte continua, recintata e finita, quanto piuttosto una costellazione di punti sparsi sull'intera superficie regionale. Questo è il caso della regione Friuli Venezia Giulia in Italia.

### **Il caso Friuli Venezia Giulia: un paesaggio strategico**

Regione italiana di confine, ma soprattutto regione di confine del mondo occidentale: questi i presupposti che hanno portato il Friuli Venezia Giulia a diventare la regione più militarizzata di Italia. Il susseguirsi dei due conflitti mondiali e della Guerra Fredda sono stati alla base di un processo di strutturazione difensiva del territorio che, dovendo rispondere a conflitti e geografie politiche molto diversi tra loro, non ha mai conosciuto il riutilizzo dell'esistente, ma la sua costante implementazione. Alle infrastrutture della Prima Guerra Mondiale si sono aggiunte quelle della Seconda, che ragionava su confini di fatto diversi; infine, con la Guerra Fredda, una guerra sotterranea e latente con nuove modalità di combattimento e difesa, l'intera regione fu trattata come campo di battaglia.

Un'indagine del ministero della Difesa ha calcolato che negli anni '60 una superficie di 103 km<sup>2</sup> (1.3% del territorio regionale) era occupata da siti militari, mentre quasi il 50% della regione era influenzato dalle conseguenti servitù. Una densa rete di caserme, polveriere, campi di addestramento e di aviazione, fu stesa sull'alto Veneto e su gran parte del Friuli Venezia Giulia con la sola logica della strategia militare. Città, paesi, campagne, valli, montagne, fiumi e mare furono utilizzati come elementi di una mappa: il paesaggio friulano trasformato in un paesaggio strategico.

Per quasi 50 anni il Friuli è stato per gli italiani il posto dove si andava a fare il militare. Da vent'anni non è più così. La caduta del muro di Berlino, segnando la crisi degli scenari di confronto strategico tra Europa occidentale e orientale, ha portato la maglia militare, sinora costruita e mantenuta, a svuotarsi rapidamente di senso. Contestualmente è cambiato il sistema difensivo, sostituito l'esercito di massa con l'esercito professionale, che richiede spazi minori, nuove tipologie edilizie ed un diverso dislocamento sul territorio. È iniziata così la dismissione del sistema mi-



litare italiano, che ha assunto in Friuli delle proporzioni uniche in tutto il panorama europeo.

### **La mappatura del fenomeno**

Nel 2006 su Panorama (Rossitto A., Caserme dismesse: facciamone ospedali e uffici, in «Panorama», 29/11/2006) fu pubblicato un articolo nel quale si citava uno studio della Procura Militare di Padova del 2001, che registrava per il Friuli Venezia Giulia il numero di 407 siti militari abbandonati. Questo è un numero incredibile, perché significa quasi una caserma ogni 15 km. Spinti dalla curiosità di conoscere di più questo fenomeno, nel 2008 abbiamo incominciato a informarci sulla reale dimensione della dismissione militare in Friuli. Il risultato fu sconcertante: nessuno all'interno della pubblica amministrazione era in grado di fornire il benché minimo dato su quanti fossero i siti dismessi e sul loro stato di conservazione. Il tentativo di accedere a questi dati attraverso l'esercito italiano fu un insuccesso, motivando il diniego come questioni di sicurezza nazionale.

Decidemmo allora di portare avanti all'interno dello studio Corde Architetti una mappatura dei siti militari dismessi, a partire dai due decreti legge del 2001 e del 2007 che trasferivano a titolo gratuito dal Demanio Militare alle amministrazioni pubbliche circa 168 siti, ma di cui nessuno aveva mai redatto una cartografia o una classificazione. Questa mappatura, supportata da indicazioni di ex-militari e sopralluoghi diretti, è stata interrotta il 31.12.2010, arrivando alla registrazione di circa 210 siti militari dismessi di varia tipologia e dimensione.

### **La classificazione**

La redazione di una planimetria generale e la classificazione di tali siti è uno strumento di conoscenza essenziale per poter comprendere e analizzare nella sua interezza un fenomeno di tale portata. La classificazione si è concretizzata nell'individuazione di 6 gruppi abbastanza omogenei: edifici militari, caserme e aree annesse, polveriere e depositi munizioni, infrastrutture, fortificazioni, aree d'esercitazione e demaniali.

Successivamente si è proceduto alla suddivisione della regione in quadranti da 25 km redigendo per ognuno una schedatura dei siti presenti, evidenziandone la collocazione geografica, le caratteristiche proprie dell'area specifica (la tipologia, la superficie dismessa e la sua permeabilità, la presenza o meno di edifici) e le caratteristiche del luogo in cui si

trova e con cui necessariamente si relaziona (la superficie del comune in cui ricade, il numero di abitanti che vi risiedono, ecc.).

### **Analisi di un sistema**

La planimetria dei siti dismessi rimanda un'immagine fertile di riflessioni: questa disseminazione di punti – e ci preme ricordare che con tutta probabilità quelli reali sono quasi il doppio – rappresenta qualcosa in più di una serie di aree dismesse. Siamo di fronte non a una dismissione di punti sparsi che interessano alcune città di piccola dimensione, ma assistiamo al cedimento in blocco di un sistema che ha interessato per decenni, positivamente e negativamente, l'intero territorio regionale. Un sistema di punti collegati tra loro, che funzionavano insieme o in modo complementare, e che appartenevano a un disegno strategico di presidio e difesa dei confini e del territorio.

Quanto un sistema militare è influenzato dal territorio in cui è posto e quanto ne influenza gli assetti?

L'operazione di analisi che abbiamo svolto sovrappone il sistema militare dismesso ai classici livelli cartografici (confini comunali, viabilità, costruito, orografia, idrografia, ecc.). Rileggere il sistema delle caserme in questo modo getta una luce inaspettata sul fenomeno della dismissione, si scoprono relazioni tra siti e tra questi e il territorio che li circonda. Per esempio, la vicinanza a un corso d'acqua o il fatto di essere all'interno di una zona protetta o vicino a un asse infrastrutturale possono mutare di colpo un problema in un'opportunità. Con quest'ottica di scala vasta i siti militari dismessi non sono più un insieme di punti sparsi che devono essere riconvertiti, ma possono ridiventare un sistema attraverso cui prefigurare scenari di riconversione e sviluppo.

### **Scenari di riconversione**

È pensabile sfruttare le caratteristiche di organizzazione e pianificazione strategica, che hanno portato a costruire siti militari in certi luoghi, per degli scopi completamente diversi?

Questo è l'asse portante della ricerca *Addio alle Armi*. Per meglio chiarirlo facciamo un esempio: il sistema militare può essere assimilato a un impianto elettrico di un'abitazione; c'è ma non si vede, se non in qualche punto sparso sulle pareti. Se questo impianto elettrico cessa di funzionare si può decidere di abbandonarlo o di demolirlo completamente; oppure,

se serve, si può pensare di tracciarne uno nuovo rompendo così tutte le pareti di casa, oppure si prova a riutilizzarne i tracciati esistenti, i quadri elettrici, alcuni fili non compromessi. Con quest'ottica di scala vasta la dismissione militare in Friuli Venezia Giulia può rappresentare un'opportunità per rileggere il futuro dell'intero territorio regionale, andando a costituirne uno dei possibili assi di sviluppo.

A partire dalle problematiche della regione, stiamo verificando fino a che punto il sistema militare dismesso possa essere riciclato per queste rinnovate esigenze, sfruttandone le caratteristiche intrinseche (valori posizionali, volumetrie esistenti, infrastrutturazione leggera e pesante), e non ultime le inaspettate qualità di rinaturalizzazione che molti siti stanno acquisendo. Con queste premesse si stanno sviluppando tre scenari che siano in grado di tracciare credibili ipotesi di riconversione: scenario turistico, scenario energetico, scenario emergenza casa.

Non sono ipotesi alternative, ma complementari: l'idea è che un sito possa rientrare in uno o più ipotesi, aprendo così la riconversione a maggiori canali di finanziamento, di redditività, di gestione, e raggiungendo una complessità funzionale maggiormente integrabile con il contesto.

L'intero progetto *Addio alle Armi* e i suoi sviluppi sono consultabili nel sito: [www.primulecaserme.it](http://www.primulecaserme.it).



Guido Guidi, Visslingen (NL), 2005 (per la ricerca The Atlantic Wall Linear Museum)

## ACTIVE-ACTIONS STRATEGIES

ADAPTIVE REUSE COME  
PROCESSO DI RIATTIVAZIONI  
SOSTENIBILI

**Michela Bassanelli,  
Gennaro Postiglione**

→POLIMI

*Adaptive reuse* (riuso adattivo) definisce una pratica di intervento che riutilizza vecchie strutture per nuove attività con modalità in grado di stabilire un dialogo critico con i caratteri del luogo su cui si interviene e le identità culturali che rappresenta e che in esso si riflettono.

*L'adaptive reuse* "ensues from the assumption that identities are formed in the correlation and interdependence between places and people(s). Once the interrelations break, a place loses its meaning and people lose their sense of belonging to that place. Places traditionally are the crucibles of people's identity, the concrete background of people's actions and life, the prerequisite of the creation of cultures, skills and economies. Place-identity refers to the construction of identity for and by the people(s), through the reference to a place, as well as the construction of identity for a place, through the reference to its materiality: morphology, architectural forms, spaces, objects, artefacts, namely the material heritage that is stratified on the territory." (*RE-Act-Reweaving Connections: Innovative Strategies and Actions for Neglected Cultural Heritage*, proposta di ricerca consegnata alla Call FP7-SSH.2013.5.2-2 promossa dalla Commissione Europea).

Questo approccio progettuale trova le sue radici teoriche nell'evoluzione

critica della ricerca *Museo Diffuso e i sistemi museali nel/del territorio*, avviata da Fredi Drugmann presso il Politecnico di Milano durante gli anni Ottanta, e può essere considerato una attività operativa che si muove a cavallo tra ricerca, didattica e operosità scientifica. Non escludendo le pratiche tradizionali del conservare e del mostrare, ma dalla constatazione che la museografia ha bisogno di evolversi verso scenari più complessi, l'*adaptive reuse* considera l'identità che i manufatti posseggono e il valore culturale che li lega alle comunità a cui appartengono quali fattori determinanti per un qualsiasi intervento progettuale di recupero. Ciò determina la necessità di sviluppare progetti di trasformazione e riuso locali a partire da azioni di recupero e/o valorizzazione intese come *active-actions*, interventi in grado di riattivare in maniera sostenibile i beni, i luoghi e le comunità oggetto dell'attenzione progettuale, restituendo tali patrimoni a nuovi circoli fruitivi per renderli anche una preziosa risorsa culturale ed economica per le comunità di appartenenza.

In particolare l'*adaptive reuse* si concentra su azioni e strategie di intervento che si sviluppano proprio a partire dalle risorse spaziali ed edilizie disponibili, mettendo il progetto di architettura a servizio dell'interesse pubblico. Identificando e affrontando problemi pratici che nascono dalla interazione delle persone con l'ambiente costruito, in modo da agire anche come catalizzatore di un discorso di pubblica utilità.

In tal senso si sono operate diverse esplorazioni sperimentali in contesti diversi per geografia e consistenza con l'obiettivo di verificare i presupposti operativi anche attraverso la pratica del progetto. Ne è testimonianza ad esempio il lavoro compiuto sul sistema delle masserie dismesse, o banalizzate da riusi impropri, presenti nella provincia di Lecce (<http://issuu.com/lablogpublications/docs/masserie/1>); un lavoro che ha messo in evidenza lo stretto legame di senso che sussiste tra i manufatti edilizi e il territorio in cui sono inseriti. Un legame costituito dallo sfruttamento sostenibile del territorio operato dalle culture locali che fa emergere la necessità di sviluppare strategie di riattivazioni quale premessa imprescindibile di qualsivoglia progetto di riuso dei manufatti. L'obiettivo principale è stato la messa a fuoco di una strategia di riattivazione che rispondesse ai requisiti di compatibilità con il territorio e di rispetto per l'identità dei luoghi, in controtendenza alle tante soluzioni diffuse sul territorio che si concentrano esclusivamente su recupero dei manufatti. Un atteggiamento che relega le masserie a entità passive, (de)privandole completamen-

te della loro natura e identità produttiva. “Ma(s)se-riabilitiamo” si è posto quindi l’obiettivo di ridare a questi oggetti un ruolo attivo e ri-produttivo, ripristinando un rapporto di sfruttamento sostenibile col contesto grazie anche al coinvolgimento di comunità non solo locali, puntando a trasformare le masserie in nuove infrastrutture dinamiche del territorio.

Analogamente, durante il 2010, si era puntata l’attenzione sulla difficile realtà abruzzese del dopo terremoto, avviando uno studio pilota teso a mettere a fuoco modalità di lettura e trascrizione del territorio e delle sue consistenze materiche (in particolare i borghi in stato di abbandono o in palese declino) con l’obiettivo di raccogliere e condividere una indagine sul fenomeno della dismissione dei borghi italiani ma anche per tentare di costruire un documento di metaprogetto di lettura/mappatura delle possibili risorse a disposizione per contrastarlo.

La prima sperimentazione operativa si è concentrata sulla parte dell’Abruzzo a confine con le Marche e il lavoro del laboratorio “Geografie dell’abbandono” (<http://www.abarchive.info/>) è consistito nello sviluppare indagini conoscitive sul territorio scelto come campione secondo temi assegnati e format concordati. Una ricerca che ha impegnato per un semestre un gruppo di docenti e di studenti nello sviluppo di indagini e rappresentazioni del territorio abruzzese, della sua storia con l’obiettivo di offrire un ampio ventaglio di quadri conoscitivi e narrativi di varia natura (come ad esempio il ricorso al mito accanto alla storia) e di diversa metodologia (ricerca documentale ma anche sul campo con visite e interviste agli abitanti), come premessa allo sviluppo di possibili strategie sostenibili di intervento. Ne sono nate alcune sperimentazioni progettuali come “Trat[t]ouring”, percorso lento e debole di ricucitura di un territorio e dei suoi beni (tangibili e intangibili) alla deriva sulle orme del tratturo magno, che attraverso il ricorso al mito e alla storia orale ne ridisegna i “punti d’appoggio” per un suo recupero diversamente produttivo. Un accurato sistema di dispositivi fruitivi immersi nel paesaggio mette in dialogo natura storia e tradizioni con chi si trova a percorrerne i frammenti recuperati all’oblio (<http://issuu.com/lablogpublications/docs/trattouring---book-1/7>; <http://issuu.com/lablogpublications/docs/trattouring---book-2>). Analogamente sono state compiute altre esplorazioni progettuali tra le quali ad esempio il progetto “Vedere l’invisibile” che si è focalizzato sulla trasformazione a infrastruttura fruitiva di alcuni borghi abbandonati ([http://issuu.com/lablogpublications/docs/vedere-l-invisibile-parte\\_0-issuu/1](http://issuu.com/lablogpublications/docs/vedere-l-invisibile-parte_0-issuu/1)). Ad inaugu-

rare il filone di studi e ricerche sul tema dei borghi abbandonati, è stata però la ricerca compiuta da Michela Bassanelli, a partire dal 2009, *La valle di Zeri* (<http://www.lablog.org.uk/2010/05/25/borgi-sostenibili-la-valle-di-zeri>) che, partendo da una sistematica ricognizione sullo stato dell'abbandono in Italia, realizza una prima mappatura che seppure incompleta fornisce un quadro abbastanza esaustivo e avvilente del fenomeno della dismissione in Italia. Dallo studio emerge infatti come il 72% dei comuni italiani sia colpito da un lento e inesorabile abbandono, con una crisi demografica tale da far definire alcuni questi "paesi fantasma". Il lavoro si concentra poi su di un campo specifico e limitato, la Valle di Zeri nell'alta Lunigiana. Alla raccolta di documentazione e di dati, quantitativi e qualitativi, anche legati a periodi di ricerca sul campo, ha fatto seguito lo sviluppo di una strategia di intervento scalare con la progettazione di dispositivi puntuali e di riqualificazioni di interi edifici, ma allo stesso tempo la individuazione di appropriate iniziative politiche e sociali senza le quali la ripresa economica e demografica è impossibile.

Con lo stesso approccio è stato affrontato il tema della riconversione dei depositi ATM (l'azienda del trasporto urbano a Milano) che, inizialmente collocati in zone periferiche della città, si trovano oggi ad occupare suoli di grande valore strategico e fondiario come viene messo ben in evidenza anche nel nuovo PGT di cui la città si è di recente dotata. Anche in questo caso, allo studio e alla lettura dei manufatti e della loro storia si sono incrociate le indagini sociali e lo studio dei contesti, in modo da sfruttare al meglio le risorse che la loro delocalizzazione potrebbe mettere a disposizione di una città più attenta alle necessità di consumatori e lavoratori che dei suoi abitanti. Due approfondimenti progettuali, sviluppati in due diversi contenitori, uno a sud in zona Ticinese (deposito Ticinese) e uno ad est in zona Lambrate (deposito officina Teodosio), hanno messo in luce le enormi potenzialità che questi edifici posseggono in relazione proprio ai bisogni della città. Quello di Teodosio, con la sua prossimità a Città Studi, uno dei quartieri universitari di Milano, è stato interpretato proprio come incubatore legato all'attività di studio e di start up di giovani laureati (<http://issuu.com/lablogpublications/docs/yearbook-2011/1>); mentre quello di Ticinese, in una area cerniera tra i Navigli e la Darsena, ha trovato proprio nel carattere commerciale e mercantile dell'area il senso del suo riuso: luogo in cui coniugare il mercato ad attività terziarie e anche creative (<http://issuu.com/lablogpublications/docs/depositononcomune-2-low/1>).



Esiste infine un altro tipo di patrimonio su cui si sta lavorando, un patrimonio definito scomodo, perché legato ai conflitti del Novecento (Macdonald S., *Difficult heritage. Negotiating the Nazi Past in Nuremberg and Beyond*, Routledge, Londra-New York 2009), che si offre come un'importante opportunità di riflessione progettuale sul ruolo politico e culturale che la disciplina può rivestire quando tratta temi difficili.

Bunker, trincee e gallerie sono solo alcuni dei reperti tangibili che i conflitti lasciano sul paesaggio. Esistono anche elementi intangibili, come storie e ricordi, che non hanno evidenza fisica ma che comunque sono impressi nella memoria dei luoghi. Le tracce e i reperti dei conflitti sono vere e proprie archeologie della memoria che investono ampie parti di territori e città, formando un'eredità culturale e materiale molto preziosa. Se l'archeologia ha come compito lo studio e la conoscenza dei reperti, la nuova museografia ha non solo quello della loro raccolta, archiviazione e divulgazione, ma anche quello di costruire nuovi scenari in grado di restituire quei luoghi e quelle memorie all'uso degli uomini. Un lavoro di restituzione di senso a patrimoni abbandonati o messi da parte, quando non rimossi, perché insostenibili allo sguardo, attraverso strategie di riattivazioni in grado di trasformarne il valore e permettendo di superare il trauma ad essi connesso ([www.recall-project.polimi.it](http://www.recall-project.polimi.it)).



**Matteo Benedetti, Porto Fluviale, Roma 2012**

## ABITARE LE ROVINE

Lina Malfona

→UNIROMA1

Se la città può essere considerata una scrittura archeologica, allora abitare le rovine significa lavorare sul testo urbano. Nella Coda della Cometa di Roma ciò acquista valore se si considera la natura del paesaggio costruito, sospeso tra memoria e oblio.

La rovina, luogo della coincidenza tra bellezza e imperfezione, è un dispositivo atto a custodire la memoria della città, che a sua volta la incorpora nei modi più diversi: incastonandola negli ingranaggi del nuovo, come avviene ai ruderi del Circo Agonale inglobati in un edificio di quinta di Piazza Navona; conservandola e rendendola parte attiva di complessi monumentali, come nell'organismo bifronte che domina il Campidoglio, da un lato Tabularium, dall'altro Palazzo Senatorio; rifunzionalizzandola, come i Mercati Traianei, che continuano a vivere dimostrando come la forma abbia la capacità di riassorbire la funzione. L'antico può essere considerato una condizione del futuro. Restituirgli un nuovo ciclo di vita non vuol dire, dunque, prolungarne l'esistenza o reimpiegarlo: il riciclo, pratica antica e radicata, implica un'accurata operazione progettuale che prevede una trasformazione o una nuova attribuzione di senso.

Un modo di abitare le rovine è quello, per così dire, di involucre l'antico,

cioè preservarlo, integrandolo nel nuovo come rudere. Si tratta di un progetto di continuazione, come nella Ricostruzione del Giardino Romano sul Campidoglio di Carlo Aymonino. Nel cortile tra il Palazzo dei Conservatori e il Palazzo Caffarelli, è collocata una macchina espositiva che preserva il monumento sotto una copertura trasparente. Un percorso architettonico si snoda tra i grandi bronzi della Roma antica, l'originale del Marc'Aurelio e le stratigrafie del Tempio di Giove Capitolino in un esterno che si fa interno, secondo una dialettica di reciprocità tra architettura e spazio urbano. Ma se nell'ipotesi iniziale una grande sala a tutta altezza si fa edificio mondo, archetipo del museo e tesoro, in seguito il progetto rinuncia all'idea di assoluto. I fantasmi dell'antico emergono dal sottosuolo, paralizzando il progetto del nuovo: gli scavi riportano alla luce le fondazioni del tempio di Giove, riemerse in tutta la loro estensione. Si consuma così il taglio della copertura, in corrispondenza dell'arretramento dei pilastri rispetto alla linea del tempio. Ciò comporta una sorta di retrocessione del nuovo nei confronti dell'antico, che svela un rapporto reverenziale. Tale taglio determina lo snaturamento dell'idea iniziale di progetto: esso intendeva far emergere il carattere del rudere attraverso l'assolutezza del nuovo, che invece diventa la rappresentazione della natura rapsodica dell'antico in uno spazio frammentato, reciso, annichilito.

Un'altra modalità è quella di ricostruire l'antico attraverso la reinterpretazione tipologica, eseguendo un progetto di ampliamento, come nei disegni di Aldo Rossi di Ricostruzione delle Terme Antoniniane e dell'antico Acquedotto per la mostra *Roma Interrotta*. Qui la decisione di recidere i legami col passato è vicina sia alla scelta di Piranesi di riprodurre un'immagine di Roma fatta di edifici di invenzione, che a quella di Gabriele Basilico di ricollocare residui dell'età industriale nel paesaggio postmoderno. Anche Duchamp effettua quella sorta di riciclo dadaista per cui l'orinatoio viene ri-connotato e trasformato in fontana. La Casa dell'Acqua rossiana è celebrazione della tipologia dell'impianto termale, rovescio della fontana. Mentre quest'ultima riporta nel paesaggio urbano sorgenti lontane, la Casa costituisce l'ingresso al paesaggio di rovine. Ma tali rovine sono selezionate, trascese e ampliate di senso, come nel *Satyricon* di Fellini che riprende l'originale di Petronio, restituendolo attraverso il tema dell'irrazionale, dell'onirico, dell'analogico.

Un modo di abitare le rovine è quello di progettare l'antico, operazione astratta, quindi tra le più complesse. Come ci dimostra il progetto per

la sistemazione dei ruderi del Porto Romano di Testaccio di Franco Purini e Laura Thermes, il progetto può riusare ciò che esiste oppure farsi lente radiografica che attribuisce un nuovo senso all'antico, lavorando su di esso con gli stessi criteri con cui si lavora sulla città. Tale progetto dice che l'antico presuppone l'esistenza di un'impenetrabile soglia di indecifrabilità che impedisce la continuazione, rendendo possibile solo la memoria. Paesaggio dell'ombra, sala ipostila, teatro di un congedo, prigionie e nave, il progetto instaura un legame di contiguità con la città, anticipato però da una preventiva operazione di distacco della rovina dal suo contesto. Essa viene così innalzata a una dimensione pre-testuale, mettendo in luce un paesaggio originario con cui il progetto si pone in continuità, misurandone anche la distanza. Solo questa operazione di preventiva spoliatura consente al rudere la permanenza nel mondo, permettendogli anche di essere coinvolto in nuove narrazioni.



*Idea per il riciclo dell'area in dismissione della stazione FS di Cefalù*

**Marcello Panzarella, ReCycling the Railway Station, Cefalù**

## PALERMO SUD-EST Marcello Panzarella

→UNIPA

Una porzione importante del territorio di Palermo, qui chiamata "Palermo Sud-Est", si configura, geograficamente, come una sorta di lungo e ampio corridoio che si svolge tra i monti e il mare, preliminare alla gran conca palermitana, della quale anticipa alcuni caratteri.

La percorrono, appaiate, la ferrovia e l'autostrada, tenendosi grosso modo a mezzo tra la linea di costa e i monti. La collocazione pressoché assiale del fascio infrastrutturale ha indotto nel tempo un uso differente dei suoli. A monte, variamente eroso, prevale l'agrumeto, mentre tra la ferrovia e il mare si è prodotta una urbanizzazione caotica, che ha coinvolto le borgate storiche e il sistema agricolo preesistente, in un contesto di degrado forte e progressivo.

Agli insediamenti produttivi del primo '900, allineati lungo la costa (e ormai dismessi) si sono aggiunti, tra le borgate e gli orti, insediamenti industriali di vario genere, aree di stoccaggio, poli commerciali, brani di tessuto residenziale denso (condomini), discariche abusive, autodemolizioni. Nel corso di circa mezzo secolo la strada costiera ha visto saldarsi le borgate marittime in un sistema continuo, mentre il litorale, venuta meno la funzione economica della marineria, non riesce a riciclarsi quale sup-

porto alle attività del tempo libero e della balneazione, che pure vi ebbero rilievo nel primo '900.

### *Potenzialità dell'area*

L'area così definita, e in particolare la porzione tra la costa e la ferrovia, possiede – nonostante tutto – delle potenzialità evidenti. Esse sono determinate soprattutto dalla sua collocazione rispetto alla città e alla più ampia situazione geografica, per le relazioni che per suo tramite si sono storicamente stabilite tra Palermo e il territorio regionale.

Inoltre, attraverso quest'area, dovrebbe ancora convergere su Palermo ciò che resta del Corridoio Transeuropeo n. 1, il cui obiettivo originale era quello di connettere l'Europa Centrale col Mediterraneo del sud, per ulteriori proiezioni verso l'Africa.

Infine, oltre che "porta territoriale", morfologicamente e funzionalmente assai ben definita, l'area è capace di accogliere una pluralità di destinazioni, attraverso il riciclo di aree sottoutilizzate o in dismissione, utili a definirne un nuovo compito all'interno del sistema insediativo metropolitano, a sostegno del ruolo di Palermo quale capitale regionale di tutto rilievo: un ruolo consolidato, ma che – senza un rinnovamento e una diversificazione delle funzioni – rischia di incrinarsi, e di non essere più proponibile nel gioco ampio di competizioni e alleanze che sempre più corre tra le grandi città del Mediterraneo.

Naturalmente, tra l'attualità e la prospettiva, resta tutto un campo di questioni aperte e irrisolte, che anzitutto devono essere descritte.

### *Alcune questioni*

1. La prima questione riguarda il corso inferiore del fiume Oreto (vasta area urbanizzata, ma di massimo rischio idrogeologico) le cui acque inquinate sono incanalate in un alveo di cemento di circa 1,5 km di lunghezza, fino alla foce, mentre le zone golenali (sfruttate come orti dopo la riduzione nell'alveo artificiale) tendono ad essere abbandonate o a trovare usi impropri o indistinti.

Oggi è necessario riconciliare il fiume con la città, che si è affacciata sul suo corso senza saperlo riconoscere e senza mai farlo proprio. I tratti di un progetto possibile coinvolgono la trasformazione delle aree dismesse e sottoutilizzate afferenti all'ex macello comunale quale nuovo contesto naturale del tratto terminale del fiume, nell'ambito di



una riconfigurazione e duplicazione degli alvei e della foce finalizzata alla riduzione del rischio idrogeologico.

2. La seconda questione riguarda l'area compresa tra la bretella autostradale e la costa, dove coesistono vecchi e nuovi tracciati, aree agricole intercluse e aree industriali dismesse o in via di dismissione, e nuovi insediamenti commerciali, il tutto senza alcuna interconnessione o congruenza.

È soprattutto attorno alla bretella tra l'autostrada per Catania-Messina e la Circonvallazione di Palermo il luogo in cui si annodano una serie di questioni, e quello in cui potrebbero incominciare a giocarsi una serie di soluzioni riguardanti l'accessibilità più razionale e veloce alla parte antica della città, alla sua costa e a tutta l'area portuale. A questo scopo appare però indispensabile valutare il ruolo e le sorti in prospettiva della vasta area destinata a parco ferroviario compresa tra la stazione di Brancaccio e la Stazione Centrale. Quest'ultima è ormai decisamente sovradimensionata, in quanto le dinamiche della espansione urbana degli ultimi cinquant'anni ne hanno annullato la centralità originale, mentre è parallelamente cresciuto il ruolo della stazione Notarbartolo. La Stazione Centrale di Palermo è una stazione di testa, mentre quella Notarbartolo è passante, lungo la linea per l'aeroporto e per Trapani. Dopo la realizzazione del raccordo diretto tra la ferrovia proveniente da Messina e quella per Trapani, si aprono per la mobilità di Palermo scenari nuovi e possibilità inedite, mentre le funzioni della Stazione Centrale, specie dopo che fosse realizzato il tratto Oreto-Giulio Cesare di una metropolitana leggera, finirebbero per essere di modesto o punto rilievo.

La dismissione della Stazione Centrale e il riciclo dei suoi fabbricati ad altre funzioni consentirebbero di liberare e dismettere il tratto di linea ferroviaria tra questa e Brancaccio, riusandone il tracciato quale via veloce carrabile da e per le destinazioni di Catania, Messina, Agrigento, in diretta connessione con lo svincolo autostradale di Brancaccio. In corrispondenza dell'attuale parco di Stazione tale via troverebbe ampio spazio per virare in tunnel verso la costa e pervenire alla strada litoranea e quindi al porto.

In questa prospettiva, si potrebbe infine studiare la trasformazione in parco urbano dell'attuale area di stazione, da porre in continuità col futuro parco dell'Oreto e in connessione col verde formale dell'Orto Bo-

tanico e della Villa Giulia.

3. La terza questione riguarda la zona industriale di Brancaccio, da anni in declino e in difficoltà, sprovvista di collegamenti efficienti, e priva di spazi e prospettive di sviluppo. Si dovrebbe cominciare a considerare le opportunità di una sua delocalizzazione, e della attribuzione all'area di funzioni di rango differente, o più elevato.

Al margine di essa, in località Guadagna, una nuova stazione FS passante può essere insediata presso il sottopasso di via Oreto, lungo la linea tra Brancaccio e Notarbartolo, all'incrocio con la futura linea della metropolitana leggera automatica; si costituirebbe così un nodo intermodale in un sito nevralgico per le provenienze su ferro e su gomma da gran parte dell'area regionale; in continuità, nell'area tra Guadagna e Brancaccio, la collocazione di funzioni di rango superiore (riciclo di edifici dismessi quali scuole, sedi della P.A., ecc.) costituirebbe occasione per razionalizzare un coacervo di centralità in atto variamente disperse e per riconvertire le contermini aree degradate, tuttora prive di prospettive di recupero;

4. Completa il sistema di questioni legate al riciclo delle aree di Palermo Sud-Est quella che riguarda la trasformazione radicale della litoranea Messina Marine in una strada lungomare a percorso lento, presupposto indispensabile allo sviluppo dell'area in senso turistico e ricettivo. Ciò comporta la necessità di studiare un accesso alternativo alla città per le provenienze dalla SS 113 e dalla bretella autostradale.

### **Riuso della sede della linea ferroviaria Messina-Palermo, in via di dismissione tra Castelbuono e il sito archeologico di Himera**

La dismissione in corso della linea ferroviaria Messina-Palermo, che verrà sostituita da un nuovo tracciato a doppio binario e ad alta capacità, pone, lungo il tracciato compreso tra la stazione di Castelbuono e il sito archeologico di Himera, la questione del riuso della sede attuale, e della sua articolazione in corrispondenza dei principali nodi viari e insediativi.

Si individuano lungo tale sede tre differenti situazioni, legate alla presenza di un notevole numero di gallerie tra Castelbuono e Cefalù, all'assenza di esse tra Cefalù e Lascari, e infine all'intermittente dismissione della sede tra Lascari e l'area archeologica di Himera.

Mentre la parte orientale del tracciato in dismissione presenta caratteristiche tali da limitarne il riuso a quello di una navetta a servizio delle

spiagge a oriente di Cefalù, la sua parte centrale consente una gamma ampia di soluzioni e destinazioni, che è possibile legare alla economia del turismo, ampiamente e variamente sviluppata lungo questa costa.

In particolare, nel territorio di Cefalù, località turistica di rilievo nel panorama regionale della Sicilia, la dismissione ferroviaria può consentire, col riciclo della sua sede, una radicale trasformazione e il miglioramento della viabilità locale, il riordino degli accessi delle autolinee, la realizzazione di un importante nodo intermodale. Il seguito del tracciato verso occidente e verso il Parco Archeologico di Himera consentirebbe la realizzazione di una delle più lunghe vie ciclo-pedonali del Paese, di grande suggestione paesaggistica e culturale. In questo contesto lo studio richiederebbe grande attenzione per le soluzioni da adottare in corrispondenza dei principali accessi alle spiagge, agli insediamenti turistici del Club Med, ai villaggi turistici, ai residence, ai camping e agli alberghi dislocati lungo la costa. Particolarmente complesso risulta lo studio del reinserimento in una logica di continuità di tracciato delle parti in cui la dismissione è in corso lungo un nuovo tracciato che, tra Lascari e Himera, a tratti riprende e a tratti abbandona il tracciato attuale.

Infine, lo studio del riciclo della linea ferroviaria sia quale percorso ciclo-pedonale, sia quale sede di una navetta per le spiagge orientali, dovrebbe tenere in considerazione la opportunità di un legame da attuare con la rete sentieristica del Parco delle Madonie, adesso in corso di attuazione.



**ECHI DA UN  
VECCHIO CICLO  
PRODUTTIVO**



**Danilo Capasso, Traversine e binari dismessi nell'area degli Ex Depositi Ferroviari di Bottegelle a Napoli, 2011**

**DALLA DISMISSIONE  
AL RICICLO:  
RIGENERAZIONI DI IDEE**  
Michelangelo Russo

→UNINA

Il tema delle aree dismesse, a cavallo degli anni '80, ha costituito per l'architettura e l'urbanistica il *leitmotiv* della ricerca sulle trasformazioni urbane, socio-economiche e culturali che hanno attraversato gli ultimi decenni del novecento in relazione al declino della città industriale.

Le aree dismesse sono infatti l'effetto urbano più evidente di un mutamento che, con il trasformarsi delle economie e delle tecnologie della produzione, ridisegna progressivamente i modelli e i caratteri insediativi e prestazionali dei luoghi della fabbrica e le forme di territorializzazione dell'industria, sovvertendo i principi di concentrazione e di occupazione intensiva del suolo nella città consolidata come nelle aree suburbane. La ritrazione funzionale di ampi tratti urbanizzati e la cospicua offerta di territorio disponibile alla trasformazione, costituisce in quegli anni uno stimolante laboratorio progettuale condizionato da un incrocio di *transizioni*: dall'industriale al post-industriale, dal fordismo al post-fordismo, dal moderno al postmoderno.

Le aree dismesse sono "un'occasione storica di trasformazione che non si presenterà più per molti anni a venire" che consente di concentrare "l'attenzione all'ambiente non solo in termini ecologici ma soprattutto

morfologici e, in generale, ai valori dell'esistente" (Gregotti V., Editoriale, in «Rassegna», n. 42, 1990).

I vuoti che si aprono nel tessuto consolidato della città, innescano un esercizio di progetto marcatamente *contestuale*, incentrato sul senso dei "frammenti urbani" e sulla loro potenziale trasformazione in base ad una "teoria della modificazione" (Gregotti V., Modificazione, in «Casabella», n. 498/499, 1984) che sostituisce il principio moderno di *tabula rasa* con quello di *palinsesto*, per esplorare con ansia descrittiva le pieghe dell'esistente. La fine del ciclo fordista, offre in quegli anni l'occasione di ripensare la città attraverso logiche di *mixité*, pratiche di disegno di suolo e degli spazi aperti, e modificazioni della struttura urbana che sollecitano l'urbanistica a ridisegnare l'interrelazione tra interventi diversi per imporre il controllo pubblico sullo sviluppo futuro di quei territori (Smets M., Una tassonomia della deindustrializzazione, in «Rassegna», n. 42, 1990).

I materiali della dismissione costituiscono strati di città oggetto di una "conoscenza selettiva" fatta di invarianti e permanenze, figure e forme di identità: il progetto della "città esistente" mira al recupero del territorio storico e della sua memoria come valore strategico in quanto collettivo e condiviso (Russo M., *Aree dismesse. Forma e risorsa della città esistente*, Esi, Napoli 1998).

I processi di ritrazione funzionale investono le diverse attività e parti di città, dalle industrie ai mercati generali, dai gasometri agli scali funzionali, dai waterfront urbani ai complessi istituzionali (ospedali, carceri, scuole) fino alle aree agricole abbandonate: sono l'esito del passaggio tra diversi cicli di sviluppo, e costituiscono un'offerta di spazi malleabili e centrali per il loro valore posizionale, per infrastrutturazione e per accessibilità, per forma e dimensione. Il progetto urbano degli anni '80 e '90 è il luogo di interazione tra discipline che avevano progressivamente allontanato i propri percorsi di ricerca e che recuperano forme di riflessione ispirate alle relazioni di scala, al senso dell'architettura urbana, agli intrecci tra contenuto e procedura, tra decisione e morfologia.

Attraverso la dismissione "come vero *problema scientifico* che l'urbanistica deve oggi affrontare" (Secchi B., Un piano generale, in «Casabella», n. 548, 1988), questa disciplina recupera, in quegli anni, la competenza del disegno dello spazio urbano, attraverso una crescente distanza critica dal piano, dal suo linguaggio e dall'uso convenzionale che ne è stato fatto a partire dal secondo dopoguerra, rigettando uno strumentario tecnico reo



di avere allontanato lo sguardo dell'urbanista dal paesaggio della città, dai luoghi dell'ordinario, ma anche dalla capacità di costruire quadri generali e visioni del cambiamento.

La ricerca più avanzata è consapevole che il trattamento del fenomeno della dismissione sia il punto di partenza per una "nuova riflessione sullo spazio abitabile" (Secchi B., Un ampliamento dello sguardo, in «Rassegna», n. 42, 1990): la dimensione del progetto urbano apre ad una rinnovata operatività dell'urbanistica, legata a nuove pratiche e a nuovi principi per pianificare la complessità: dalle forme più inclusive di coinvolgimento dei soggetti, delle risorse finanziarie legate al partenariato pubblico-privato, a una nuova centralità dell'*urban design* come percorso attuativo del piano, fino all'uso innovativo di strumenti istituzionali e di procedure come la *programmazione integrata* e la *programmazione complessa*.

Il tema delle aree dismesse negli anni '80 e '90 rilancia una *riflessione sulla città* ricca di sperimentazioni, di immagini e di linguaggi: intorno ai temi della densificazione, della morfologia, del disegno dello spazio pubblico e dei valori storici e sedimentati dell'urbano. Traguardare in prospettiva questo periodo e questi temi consente di storicizzare una linea di pensiero e di azione per trattare un fenomeno che non può considerarsi esaurito: la ritrazione funzionale, l'obsolescenza di parti di città, la contrazione di città e regioni, continuano oggi in forme diverse e meno prevedibili di quegli anni. La fine dei cicli di vita interessa città, edifici, infrastrutture e ambienti e ne reclama la rigenerazione: ci si trova ancora costantemente di fronte alla necessità di ripensare il senso di insediamenti, di territori e di paesaggi dell'abbandono, per rispondere a nuove domande di abitabilità.

Il riciclo amplia la nozione di rigenerazione e definisce un nuovo contesto di riferimento, legato ai valori e ai materiali dell'ecologia, dell'ambiente, del paesaggio; una nuova generazione di idee può dare risposta all'esigenza sempre più avvertita di un'ecologia delle trasformazioni urbane, alla nuova domanda di prestazioni in termini relazionali, non circoscritti alla città costruita, ma estesi alle relazioni reticolari e interscalari con il territorio e l'ecosistema. Il progetto di rigenerazione e di riciclo dei *brown-field* interagisce con le reti multi scalari che richiedono nuove competenze e sensibilità per trattare materiali quali infrastrutture ecologiche, acque, energia, spazi scarto, ecosistemi, spazi pubblici e attrezzature, spazi agricoli: materiali da intendersi come risorse sociali oltre che materiali, a molte dimensioni.

Il riciclo interessa gli insediamenti, gli ambienti e i paesaggi che degenerano in forma di *drosscape* (Berger A., *Drosscapes. Wasting Land in Urban America*, Princeton Architectural Press, 2006), e richiedono un progetto per cui *forma* e *tempo* siano l'esito di una consapevole interpretazione dei meccanismi di obsolescenza della città e dei processi che ne generano il degrado. La rigenerazione di un sito, a partire dalla bonifica fino al suo progetto, richiede un approccio intersettoriale e multiscalare che legge il territorio come mosaico per ricomporne le dimensioni: urbana, paesaggistica, ambientale.

È necessario, seppure apparentemente scontato, ritessere questa rete di relazioni tra una *tradizione* del progetto contemporaneo della dismissione e le nuove domande sociali e territoriali che il progetto di *riciclo* si trova ad affrontare: ripercorrere il senso delle storie, dei fenomeni e dei luoghi della riflessione disciplinare, consente di fondare una prospettiva su quanto è consolidato e stratificato, di limitare la superficialità delle *parole d'ordine*, per dotarsi di solide interpretazioni del presente.

Il riciclo è l'approccio contemporaneo alla rigenerazione, stigmatizza lo spreco e richiede al progetto di essere *contestuale* e *adattivo* alle condizioni locali, richiede multidimensionalità di competenze e pluralità di criteri per il trattamento dei *brownfield*. Il riciclo rappresenta una famiglia di pratiche che deve recuperare il senso delle più edificanti esperienze sulla dismissione degli ultimi decenni, legate a un'idea dell'industria come "archeologia" di cui la città non può privarsi, pena la cancellazione della sua identità; e che deve, al contempo, rilanciare l'idea del territorio come risorsa di auto-rigenerazione che si estende al paesaggio e ne di-segna l'identità oltre che il futuro. La rigenerazione del Bacino della Ruhr e dell'Emscher Park degli anni '80 e '90 rappresentano l'archeologia di questo sapere, un paradigma *ante litteram*.

Il caso di Napoli, con riferimento alle attuali trasformazioni dell'area orientale, una città industriale in profondo declino, mostra una innovativa attitudine al riciclo riscontrabile in alcuni progetti basati sull'uso innovativo dell'ecologia e del paesaggio, oltrepassando le norme e i principi del piano vigente. In particolare, i progetti per gli ambiti 13 e 43 chiamano in gioco nuovi materiali: la forma e la stratigrafia dei suoli; la condizione e la topografia delle acque di falda; la vegetazione preesistente e il patrimonio arboreo con le sue specificità; la porosità dei bordi dei grandi recinti rispetto alla città. Questi temi mostrano la rilevanza di un approccio al

riciclo basato anche sul progetto di quegli spazi interstiziali interposti tra i luoghi oggetto di una specifica attenzione istituzionale (bersaglio diretto dei piani o delle manifestazioni di interesse dei soggetti imprenditoriali più forti) e i frammenti di una città ormai priva di senso e di luoghi capaci di creare territorialità ed orientamento (*Napoli verso oriente*, a cura di Lucci R., Russo M., Clean, Napoli 2012).

Sembra necessario ricostruire questa traiettoria tra continuità e innovazione attraverso le pratiche di rigenerazione urbana degli ultimi decenni: l'Unità di ricerca di Napoli lavora su questa linea utilizzando in parte le esperienze indicate, rilevanti per sperimentare un'idea di *riciclo* come rigenerazione di contesti in cui la città incrocia – criticamente – gli straordinari connotati storici, paesaggistici e ambientali del territorio.



Sissi Cesira Roselli, Scheletri, 2013

## **AREE PRODUTTIVE, RICICLO E NUOVI PAESAGGI**

**Enrico Fontanari**

→IUAV

La crisi del modello di sviluppo del Veneto e, in generale, si può dire del Nord-est, ha creato molti "relitti territoriali" che oggi rappresentano dei potenziali luoghi del riciclo: capannoni, intere parti di aree industriali, cave e caserme dismessi, luoghi di resto, fasce pedemontane né urbane né rurali, conurbazioni indistinte. Alcuni studi recenti hanno messo in evidenza la dimensione della questione delle aree industriali dismesse in queste regioni: la quantità di capannoni industriali presenti sul territorio equivale alla quantità di edilizia residenziale e molti di questi manufatti oggi sono in stato di abbandono.

Quest'ultima osservazione appare di particolare importanza. Nel prendere in considerazione la quantità di territorio urbanizzato e in gran parte destinato ad aree produttive nei decenni passati, quello che conta è sapere se la sottrazione di suolo all'agricoltura e all'ambiente naturale ha favorito un miglioramento delle condizioni di vita e lavoro della popolazione residente e valutare il grado di "durabilità" di tale condizione nel futuro. In sostanza, bisogna valutare la cosa in termini di efficienza ed efficacia delle trasformazioni indotte e l'impressione attuale è che, a fronte dei crescenti fenomeni di abbandono nel mondo industriale, si sia trattato in realtà di un

notevole spreco di risorse, al quale è necessario imporre da subito un freno introducendo modi diversi di guardare e affrontare la trasformazione di queste zone, favorendo risposte diverse alle domande (scarse, ma proprio per questo preziose) di investimento o innovazione dei settori produttivi.

### **Il consumo di suolo agricolo in Veneto**

Prendendo come campione il caso della Regione Veneto, alcuni dati possono aiutare a capire come si sta delineando la dimensione dello spreco di territorio. Secondo le stime ufficiali, nel 2006 il Veneto occupava il secondo posto (dopo la Lombardia) per percentuale di superficie territoriale urbanizzata, con quasi il 14% (circa 240.000 ha) del totale (nel 1970 era solo il 5%). A partire dagli anni '70, nel corso di poco più di 30 anni, la regione ha perso più del 10% della superficie agricola coltivabile (oltre 140.000 ha), come conseguenza del processo di urbanizzazione.

Dal 2000 l'edificazione per il settore industriale ha ricoperto un ruolo dominante in questo processo di consumo di suolo agricolo. Dal 2001 al 2004 il Veneto occupa il primo posto tra le regioni del nord Italia per la quantità di mc per kmq di nuovi fabbricati per insediamenti produttivi (quasi 8000, rispetto a 4.600 ca.). Complessivamente, dal 2001 al 2009 sono state rilasciate concessioni edilizie per oltre 111 milioni di metri cubi di fabbricati per il settore secondario (industria e artigianato), portando la superficie complessiva per aree produttive nella regione a oltre 41.000 ha, con una dimensione media di poco superiore ai 7 ha. E questo nonostante il netto trend negativo del secondario in quel periodo. In totale, nel 2009 in Veneto vi erano 5.679 siti produttivi, in media 10 per ogni comune.

### **La sfida attuale: dallo spreco al riciclo**

Le notevole crescita di aree industriali nel Veneto, realizzata in modo diffuso e senza rispondere a un disegno progettuale organico, rappresenta oggi un problema. Un problema legato alla dimensione del fenomeno, alla qualità e al sottoutilizzo dei manufatti costruiti e alla spesso conflittiva relazione tra queste zone e le aree urbanizzate adiacenti.

Verificata l'impossibilità di cancellare questa realtà costruita e urbanizzata (ri-naturalizzazione o ritorno all'uso agricolo appaiono oggi non praticabili), la vera sfida è rappresentata dal "che fare" con queste aree, come affrontare il loro riciclo senza che questo comporti la creazione, di nuovo, delle condizioni di un potenziale spreco del territorio in futuro.

La dismissione di capannoni industriali e il parziale abbandono di aree industriali sono fenomeni sicuramente legati ai processi di globalizzazione (delocalizzazione della produzione), ma anche all'insorgere di nuove modalità di lavoro. Il sistema di produzione europeo sta subendo un profondo cambiamento: si assiste alla dismissione della produzione fisica di materiali ed oggetti e si investe sulla produzione immateriale di idee, progetti, servizi. L'osservazione contemporanea di questi due fenomeni può permettere di stabilire un possibile parallelismo tra la complessa azione di rigenerazione delle aree industriali in via di dismissione e la possibilità di riciclare questi luoghi come spazi che, sfruttando le nuove forme del lavoro, favoriscono una loro integrazione nel tessuto territoriale come nuove parti di città, non più isolate e separate, segregate dal resto del territorio. Su questi temi, in un corso di progettazione urbanistica dello luav è stato condotto un interessante esperimento didattico. Gli studenti sono stati chiamati a progettare la trasformazione in quartiere urbano di una zona industriale non abbandonata (è tuttora funzionante al 90%) e adiacente a un centro abitato. I progetti elaborati propongono la contaminazione della zona industriale con piste ciclabili, spazi verdi, nuovi percorsi pedonali nei numerosi spazi interstiziali sottutilizzati, servizi collettivi (biblioteche, asili, scuole), aree di ristoro (formale e informale, considerando i nuovi protagonisti del mondo della produzione), ecc.. Senza dimenticare le possibilità di uso innovativo che vengono dal "ritorno all'agricoltura", immaginando la realizzazione di orti urbani sui tetti, negli spazi interstiziali e nelle aree aperte lungo i corsi d'acqua. L'introduzione di usi agricoli in queste zone rappresenta una proposta, sperimentale, di nuovi modi di lavorare e di abitare, di forme di relazioni urbane meno tradizionali.

### **Nuovi paradigmi**

Nel caso delle aree produttive inutilizzate, il vero problema è come costruire proposte di intervento e di trasformazione che si annunciano molto complesse, da impostare su parametri e in modi completamente nuovi, secondo paradigmi progettuali innovativi.

La trasformazione dei luoghi del lavoro e i cambiamenti territoriali indotti, la trasformazione dei territori dettata dal mutamento occorso al sistema economico e dalla ri-organizzazione di quello produttivo, rivelano una potenziale tendenza dei nuovi spazi del lavoro a tornare a strutturarsi come organismi complessi. Non più semplici capannoni industriali ma vere e

proprie città dotate di laboratori, centri studi, spazi di relazione con il pubblico e con il paesaggio. In altri termini, si tratta di trovare gli strumenti che possano favorire l'avvio di un virtuoso processo di "ibridazione" tra diverse realtà funzionali, superando definitivamente le rigide compartimentazioni prodotte dalla vecchia prassi dello *zoning* urbanistico.

La sfida è affrontare il tema della dismissione dei modelli di produzione nel territorio cercando di capire quali nuove opportunità di trasformazione queste presenze diffuse offrono in termini di riqualificazione urbana e territoriale, di risposta a domande di nuova qualità residenziale e nuove attività, evitando la facile risposta della messa a disposizione di nuove aree da urbanizzare. Particolarmente inappropriata, poi, appare l'ipotesi di trasformare queste aree in nuove zone residenziali, che presentano una situazione ormai quasi generalizzata di sovradimensionamento dell'offerta, con forti percentuali di invenduto sul mercato.

Più interessante l'ipotesi di identificare alcune aree strategiche da valorizzare, che presentano una potenzialità positiva per dimensione, localizzazione e presenza di attività industriali efficaci e competitive, da affiancare all'insediamento di comparti innovativi, caratterizzati da una nuova concezione nell'organizzazione del lavoro (basata più sull'intreccio creativo d'idee che sulla sequenza produttiva) e di conseguenza con una diversa necessità di organizzazione spaziale e territoriale. Per lo spazio del lavoro di queste attività diviene sempre più importante la relazione con l'intorno, vi è una sorta di riscoperta dell'utilità di condivisione dello spazio, di prossimità ad altre funzioni di carattere più urbano. Un esempio in questo senso è rappresentato in Veneto dalla recente attivazione di nuove realtà produttive che si insediano in complessi industriali dismessi, quali il Diesel Village a Breganze (VI), o in grandi tenute agricole in parziale dismissione, quali l'H-Farm di Ca' Tron (TV).

Si tratta di un processo di difficile gestione economica, per le note difficoltà del settore creditizio e per l'impossibilità di intervento diretto delle pubbliche amministrazioni, e di difficile gestione giuridica e normativa, in particolare considerando la questione dei diritti di proprietà dei suoli e dei manufatti. Appare necessario quindi costruire un percorso condiviso tra diversi soggetti, tra amministrazione pubblica, portatori di interessi e cittadini. Costruire uno spazio di discussione e proposta su un tema così complesso può aiutare a costruire, in forme partecipate, un nuovo progetto di territorio, un progetto nel quale il patrimonio inutilizzato trovi una



nuova collocazione e un nuovo senso, un nuovo ciclo di vita.

Riflettendo su quanto evidenziato finora, appare necessario quindi porre una particolare attenzione agli aspetti operativi, che vanno dagli aspetti normativi alle questioni di carattere amministrativo e in particolare alla necessità di attivare il coinvolgimento e la partecipazione consapevole degli enti locali, i primi a dover rispondere del governo dei processi di trasformazione del territorio e a poter attivare e coordinare l'indispensabile azione di coinvolgimento dei soggetti privati. Anche in questo caso, considerando le dimensioni del problema e le quantità di risorse da mettere in gioco, la ricerca di soluzioni di sistema e la costruzione di partnership pubblico/private appaiono come l'unica strada percorribile se si vogliono realizzare azioni di una certa efficacia.



Roberto Fulciniti e Anna Favaretto, Recycling Mira Lanza, 2013.  
Tesi di laurea luav, relatore Renato Bocchi, correlatore Alfonso Cendron

**DAL RIUSO AL RICICLO**  
STRATEGIE  
ARCHITETTONICO-URBANE  
PER LE CITTÀ IN TEMPO  
DI CRISI\*  
**Renato Bocchi**

→IUAV

L'adozione del termine "riciclo" nell'intervento sull'esistente – rispetto a termini come recupero, riqualificazione o riuso – sposta il centro dell'attenzione dal predominio dei valori dell'esistente ai valori di principi progettuali capaci di manipolare l'esistente per l'istituzione di nuovi cicli di vita: l'esistente è assunto di fatto come materiale utile per un progetto completamente rinnovato; per questo preferisco parlare di principi *rifondativi*. Questo ragionamento è certamente più vicino alla tradizione della pratica del progetto di architettura dentro l'esistente di maestri dell'architettura italiana come Carlo Scarpa o di architetti contemporanei che si innestano su questa stessa linea (in Emilia penso per esempio a Guido Canali) o per altro verso ad esperienze della cosiddetta "architettura parassita". E nell'ambito del progetto urbano è più vicino a progetti di re-invenzione, piuttosto che alla tradizione d'intervento del recupero di ripristino, completamento o ampliamento in continuità con i tessuti esistenti su cui proprio l'Emilia e Romagna è stata in Italia a lungo il punto di riferimento principale.

## **Il riciclo dei materiali in architettura**

Un primo capitolo della nostra ricerca riguarda quindi tutte quelle esperienze che utilizzano gli scarti, le macerie, o i materiali riciclabili come materia stessa per la costruzione di nuovi prodotti architettonici, tendendo ad eliminare o ridurre al minimo lo spreco delle risorse. Esperienze che attivano procedure di *assemblaggio* o *montaggio*, le quali prevedono lo spostamento e la ricomposizione di materia per definire nuove configurazioni.

Esperienze di frontiera in questo campo si sono ormai largamente imposte all'attenzione dell'opinione pubblica. Per fare degli esempi, si possono citare in rapida sequenza: il geniale lavoro fondato prevalentemente sull'uso di materiali di riciclo inusuali nel campo della costruzione edilizia (soprattutto il cartone) di un architetto come il giapponese Shigeru Ban; oppure alcuni lavori di Peter Zumthor fondati su materiali di recupero industriale quali i pallet; forse un po' meno nota in Italia l'eccezionale esperienza didattica e sociale a sfondo etico del gruppo di architetti e docenti dell'Alabama denominato Rural Studio, fondata sui principi dell'autocostruzione attraverso materiali di riciclo; o la produzione di Alejandro Aravena, del quale è interessante qui ricordare il caso della casa Combeau, costruita con le pietre e col legno ricavati dal disboscamento e dallo scavo del sito medesimo su cui è sorta; o ancora più esplicito l'esperimento del giovane gruppo olandese 2012 Architecten, autori di una casa costruita interamente con materiali di recupero quali profilati di acciaio provenienti da una vicina fabbrica tessile o assi di legno provenienti dallo smontaggio di grandi bobine di avvolgimento dei cavi.

In tutti questi casi, l'esperienza dell'architettura si fonda su un approccio etico dichiarato (attenzione al sociale, alla produzione low cost, all'auto-costruzione, ecc.) e su un uso programmatico di materiali riciclati (dai containers portuali a materiali di scarto delle lavorazioni industriali).

Un'esperienza singolare e molto interessante è quella di Giuseppina Grasso Cannizzo: mi riferisco soprattutto alla sua casa Parisi-Sortino, analizzata nella mostra *Re-cycle* del MAXXI da Sara Marini.

## **Il riciclo nei tessuti urbani**

Ma il riciclo cui pensiamo è anche e soprattutto un riciclo degli spazi e dei tessuti urbani, attraverso un'opera di infiltrazione nel costruito che possa essere rigeneratrice, nel senso di mettere a frutto le energie incorporate

negli stessi processi di costruzione delle città, e delle periferie urbane in particolare, o addirittura della cosiddetta città diffusa, esaltandone il metabolismo in un maggiore equilibrio fra ambiente e sviluppo sociale.

Mi permetto in questo caso di riferirmi, per esemplificazione metodologica, ad alcune sperimentazioni in tema di riciclo urbano avviate nei nostri laboratori luav e applicate ad aree produttive dismesse.

Sia nel caso dell'area in dismissione della grande fabbrica Mira Lanza a Mira, sia nel caso dell'area della Latteria sociale di Soligo, nei colli trevigiani, si è voluto sperimentare differenti principi di reinsediamento per la trasformazione e il nuovo utilizzo delle fabbriche oggi in disuso, riconsiderando i caratteri geografici e urbani dei siti.

Il progetto di riciclo riposa in entrambi i casi sull'inesco di principi insediativi completamente nuovi, che siano in grado però di reintegrare, manipolandoli, i resti fisici, o in alcuni casi le semplici tracce d'impianto del sedime edilizio, delle fabbriche preesistenti. Il progetto non parte tuttavia dal concetto primario di recupero/riuso dell'esistente, ma da un generale ripensamento dei principi insediativi stessi, che si fonda su una rinnovata volontà di integrazione con i caratteri salienti del paesaggio (i fiumi adiacenti, le tessiture agricole, le geometrie dei tracciati infrastrutturali o l'integrazione con le maglie del centro abitato); caratteri assunti quali elementi primari (originari) dell'identità del luogo, sia in senso fisico sia in senso percettivo.

Nel caso di Mira, si è dato luogo ad un esercizio astratto di valore metodologico che ha indagato le capacità di reazione della forma dei luoghi e delle singole preesistenze edilizie a seguito dell'introduzione di differenti principi di riorganizzazione dell'intera area. I modelli insediativi "testati" vanno dalla rinaturalizzazione dell'area alla densificazione del costruito, passando per l'applicazione di regole ordinatrici a telaio, o di volumi neutri e virtuali, o di piastre a più livelli (applicando modelli di riferimento desunti dal lavoro di grandi architetti contemporanei – da Eisenman a Ito e Sejima a Koolhaas, o di paesaggisti come Sørensen o Martha Schwartz). Si è cercato di verificare soprattutto come reagivano all'imposizione del modello astratto alcuni aspetti ritenuti salienti del luogo: innanzitutto la ricomposizione o riconfigurazione del fronte e dello skyline lungo la Riviera del Brenta, l'affogamento o meno dei grandi volumi recuperati della fabbrica in un tessuto connettivo più unitario e denso, l'eventuale forma-

zione di landmark a scala territoriale, la riformulazione di spazi pubblici aggreganti il nuovo tessuto, l'azione di ri-naturalizzazione di almeno parte dell'area, ecc..

Allo stesso modo, nel caso di Soligo, gli studenti sono stati invitati a sondare ipotesi trasformative anche molto diverse fra loro, da un massimo di ri-naturalizzazione (assumendo il paesaggio vegetale come conduttore del gioco) ad un massimo di estensione e densificazione delle maglie geometriche astratte con cui si è impiantata la zona industriale più recente, passando per livelli intermedi di ibridazione dei due modelli-limite, che considerassero un parziale riutilizzo delle strutture edilizie esistenti assieme ad un più intenso rapporto con gli elementi geografici. I progetti più interessanti sono risultati quelli che intervengono con un sistema di aggiunte puntuali, "parassite", di contaminazione e rigenerazione dell'esistente o quelli che assumono l'esistente non tanto in quanto volume costruito quanto come sistema modulare di setti murari e pilastri su cui impiantare un organismo totalmente rinnovato.

### **Il riciclo nel paesaggio**

Ma il tema del riciclo può applicarsi, in forme più generali e "strategiche", anche a temi di rigenerazione a larga scala della città e del paesaggio, e perfino delle infrastrutture territoriali, avvicinandosi alla procedura che esalta la ciclicità del passaggio da un ciclo all'altro, eliminando al massimo lo scarto, fondandosi soprattutto sulle risorse ambientali persistenti e sulla loro rimessa in uso "sociale".

Prendo ad esempio un caso su cui ho avuto modo di operare in prima persona una decina di anni fa nell'ambito di una consulenza urbanistica per il Comune di Trento (cfr. Bocchi R., *Il paesaggio come palinsesto*, Nicolodi, Rovereto 2006).

Si trattava di ripensare la fascia urbana in progressiva dismissione lungo l'asta dell'Adige, con la previsione di attrezzature collettive che interessavano le aree industriali e militari. L'ipotesi di fondo ricicla o meglio ripensa nel ruolo di protagonista il fiume stesso, da lungo tempo emarginato dai destini della città, e a partire da questo rifonda la nuova parte di città non più sulla base di principi insediativi da città compatta e densa ma piuttosto come *città-paesaggio*, ossia con un insediamento multipolare che trovi però forte coesione attraverso un segmentato lungo parco fluviale. All'interno di tale operazione, che implica pure un riordino della rete infra-

strutturale, si avvia l'opera di autentica ricostruzione urbana, in parte già realizzata con la trasformazione dell'area ex-Michelin da parte di Renzo Piano e la costruzione del nuovo MUSE, con il progetto della Biblioteca Universitaria di Mario Botta a conclusione dell'asse storico del duomo, con la trasformazione in corso delle aree militari per l'Ospedale provinciale, con l'opera di riciclo prevista per l'ex-Italcementi in riva destra, fino al sorprendente riuscito riciclo delle gallerie dell'ex strada tangenziale per usi espositivi, su progetto di Elisabetta Terragni.

In tutti questi casi, alle varie scale, il principio del riciclo ha il valore di introdurre nell'opera di trasformazione edilizia, urbana e paesaggistica un autentico processo di *rigenerazione*, proponendo un ripensamento e una riconfigurazione radicale – sia pure in termini di processi gradualisti e progressivi – delle forme insediative e dei loro modi d'uso, tenendo conto delle necessità di questi nostri tempi di crisi.

\* Relazione al convegno *Disegnare la città del futuro. Tra riuso dell'esistente e nuovi modelli urbanistici*, Salone del Restauro di Ferrara, 22 marzo 2013.



**Stefano Graziani, Arcore 2011**



**DOPO IL CAPANNONE**  
FENOMENOLOGIA  
DELL'ABBANDONO  
E PROSPETTIVE DI RIUSO  
PER LE AREE PRODUTTIVE  
IN LOMBARDIA E EMILIA-  
ROMAGNA

**Arturo Lanzani,  
Chiara Merlini,  
Federico Zanfi**

→POLIMI

Il capannone è uno dei materiali principali attraverso cui si è costruita l'urbanizzazione diffusa che ha profondamente trasformato i caratteri del paesaggio italiano nel periodo compreso tra i primi decenni del secondo dopoguerra e la fine del ventesimo secolo. Almeno due principali cicli, relativi alla diffusione di questo particolare tipo edilizio, possono essere sommariamente riconosciuti entro questa stagione.

Un primo ciclo, in cui il capannone è uno spazio per il lavoro realizzato in autopromozione, col capitale in quel momento disponibile, spesso in prossimità all'abitazione, occupando magari una parte del lotto residenziale o una porzione di territorio rurale ai lati di una strada, riutilizzando al massimo le infrastrutture già esistenti nei territori della "terza Italia". Inizialmente non si tratta ancora del capannone prefabbricato, che si imporrà invece a partire dagli anni Ottanta nei medesimi territori, segnando il successo di una tecnologia costruttiva semplificata e della figura professionale del geometra, e svolgendo un ruolo determinante nella progressiva omologazione del paesaggio della produzione in molte parti del paese. Un secondo ciclo, che si avvia proprio a metà degli anni Ottanta, risulta fortemente accelerato da due provvedimenti legislativi di detassazione de-

gli utili investiti nell'acquisto di beni strumentali all'attività delle aziende promossi dal ministro dell'economia Giulio Tremonti prima nel 1994, e una seconda volta nel 2001. Ora il capannone non soltanto si fa più standardizzato, ma la sua realizzazione introduce alcuni importanti elementi di novità. Anzitutto si tratta di costruire uno spazio per il lavoro più grande e più prestante all'interno dell'area industriale di recente pianificazione per effetto di una sequenza di piani relativamente standardizzati che si consolida nel contesto periferico, e che dà forma a un principio insediativo che modifica radicalmente il rapporto con le infrastrutture ereditate fino ad allora mantenuto. In secondo luogo, l'edificazione del nuovo capannone si accompagna spesso alla valorizzazione del più centrale sito del vecchio fabbricato mediante il suo affitto o – più frequentemente – mediante il prelievo di rendita differenziale con la sua demolizione e la costruzione di edilizia residenziale multipiano (questo, in anni di generale alta pressione del settore immobiliare).

Oggi, definitivamente a valle dello svolgersi di questi due cicli, e in presenza di profonde trasformazioni dell'economia distrettuale e dei suoi spazi del lavoro, ritroviamo nei territori un ventaglio di situazioni articolato.

Talvolta, nell'area produttiva uniforme e monofunzionale, la media impresa di successo che vuole uno spazio all'altezza dello status che ha raggiunto si fa promotrice di un *restyling* radicale del vecchio edificio o va alla ricerca di un nuovo spazio nel complesso *high tech* di nuova costruzione. In altri casi, imprese di minore successo e prospettiva – le cosiddette imprese “trivella” descritte da Aldo Bonomi – esprimono una domanda di spazi più economici, prevalentemente orientata al riuso minimale di strutture esistenti che conoscono scarsa cura e talvolta evidenti segni di degrado. Ovunque, in ogni caso, sembra molto difficile mantenere vive le tradizionali logiche di autofinanziamento grazie al prelievo della rendita differenziale dal sito del vecchio capannone: la riconversione del lotto industriale ai fini residenziali si scontra infatti con il crollo della domanda e con la crisi del mercato immobiliare, e raramente trova le condizioni per potersi realizzare. Più frequentemente, il vecchio capannone rimane dov'è e com'è, abbandonato o utilizzato come magazzino, invecchiando progressivamente. Non tutte le aree produttive di recente costruzione, poi, hanno successo. Riescono a richiamare aziende quelle che possono offrire migliori condizioni in termini di accessibilità (vicinanza ad infrastrutture, parcheggi, sedi stradali adeguate), sicurezza, e servizi per i lavoratori impiegati (mense,

ambulatori, asili). Laddove queste funzioni e qualità non sono presenti assistiamo, anche nelle lottizzazioni di capannoni, a una sorta di *filtering down* in cui si diffondono ad esempio attività etniche scarsamente qualificate o attività di magazzino di merci senza addetti, per le quali sia le dotazioni sia il decoro del contesto sono poco importanti. Quali le prospettive di questa situazione? Possiamo qui ipotizzare due scenari.

Nel primo di essi assistiamo al riprodursi delle dinamiche attuali, entro uno scenario di lento e progressivo declassamento del prodotto e del paesaggio in cui lo si produce. Lo spazio della produzione riceve in questo scenario sempre minori investimenti per la manutenzione, ed è investito da un degrado diffuso, fatta eccezione per alcuni episodi isolati di qualità, che possono talvolta fare capo ad una iniziativa pubblica – la realizzazione di una nuova Apea in area agricola – o all’iniziativa di una singola azienda o committente – la realizzazione di un nuovo e moderno capannone, come espansione ai margini di un’area industriale esistente.

In un secondo scenario, che è quello entro il quale ci proponiamo di ragionare in occasione di questo progetto di ricerca, assistiamo alla diffusione di un modello diverso. I percorsi di innovazione e di investimento nella ricerca di supporto al prodotto che emergono nell’economia post-distrettuale richiedono spazi adeguati, e in particolare una maggiore complessificazione interna (delle aree produttive come dei singoli edifici), quanto un maggiore decoro degli spazi aperti esterni. La risposta a questa domanda potrebbe avvenire attraverso un’opportuna riorganizzazione di una parte delle aree produttive esistenti, ma a quali condizioni?

Almeno due linee di lavoro sembrano praticabili in questa prospettiva. Da un lato un intervento pubblico di re-infrastrutturazione delle migliori aree produttive esistenti (un progetto di suolo e di nuove reti tecnologiche che ne qualifichi lo spazio esterno e ne migliori le condizioni di accessibilità e di mobilità interna) e una loro ibridazione funzionale, ottenuta favorendo l’insediamento di funzioni non produttive, in particolare funzioni di residenze speciali integrabili con alcune forme di nuovo artigianato e attività di servizio alla persona. Da un altro lato, un’articolata politica di incentivi e defiscalizzazioni questa volta orientata a favorire il recupero diffuso dei capannoni esistenti e il riuso dei lotti produttivi, anche mediante interventi di demolizione e ricostruzione del fabbricato.

In tutti i casi, non tutti i capannoni sembrano recuperabili: vi sono contesti insediativi poco accessibili e di scarsa qualità dove molti dei fabbricati

esistenti sono molto probabilmente destinati a rimanere abbandonati. Il crescente carico fiscale sugli immobili produttivi è presumibile del resto che porti a demolizioni fino ad oggi evitate, e apra una questione urbanistica nuova sull'utilizzo, temporaneo o definitivo, di quei suoli urbanizzati ma ormai vuoti.

Sullo sfondo di queste questioni, il contributo isola due casi studio campione, inseriti in una delle porzioni tradizionalmente più industrializzate dell'area padana compresa tra la conurbazione milanese e gli assi autostradali della A4 e della A1 che ne costituiscono le sponde. Una porzione del paese interessata da diversi cicli di industrializzazione che hanno via via prodotto paesaggi industriali differenti, e entro cui i due casi individuati manifestano molteplici elementi di criticità sia in relazione ai modelli di sviluppo sia alle loro condizioni spaziali e territoriali .

Una prima situazione è quella del distretto delle piastrelle ceramiche di Sassuolo, collocato nella fascia pedemontana tra le province di Modena e Reggio Emilia. Un tessuto produttivo che, a partire dagli anni Sessanta, si è sviluppato a partire da Sassuolo lungo un asse che comprende i comuni modenesi di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Castelvetro e verso quelli reggiani di Scandiano, Casalgrande, Rubiera. Consolidatosi nel tempo come uno dei principali comparti per la produzione di piastrelle con la concentrazione di imprese ceramiche e di attività produttive e di servizio complementari, il distretto subisce oggi l'impatto della recessione in modi particolarmente intensi. Il paesaggio del capannone sopra richiamato, è qui lo scenario di una ritrazione cospicua che assume forme differenti: dalla completa dismissione di impianti non necessariamente obsoleti, allo sfruttamento solo parziale dei manufatti e dei lotti, al non finito rapidamente accompagnato da degrado, alla presenza di nuovi capannoni destinati a rimanere sfitti o invenduti e soggetti a un veloce deperimento, all'utilizzo degli spazi per attività differenti da quelli cui erano destinati (ad esempio con lo stoccaggio che subentra alla produzione), alla demolizione legata spesso più che a prospettive di valorizzazione da parte dei proprietari alla necessità di liberarsi di un bene troppo gravoso. Uno scenario che testimonia di un ciclo di urbanizzazione compiuto e che richiede una ritematizzazione che sappia misurarsi con la scarsità di risorse quanto con l'emergere di nuove istanze.

Un secondo caso di studio è quello del territorio bresciano, in una se-

zione trasversale nord-sud che comprende differenti paesaggi industriali, andando dalle aree produttive ai margini del tracciato autostradale agli insediamenti di fondovalle della Val Trompia, dove l'assetto produttivo si è via via consolidato in una configurazione distrettuale multiprodotto, con la concentrazione di imprese dedicate alla produzione e lavorazione dei metalli. Qui la storia lunga della produzione industriale (l'industria estrattiva di valle e le grandi fabbriche storiche di Gardone Val Trompia ad esempio) si salda con il tessuto ripetitivo e anonimo dei capannoni più recenti che ha praticamente saturato il fondovalle e che rende conto del consolidarsi della piccola e media impresa. Tanto l'insediamento di prima generazione quanto i capannoni vedono oggi importanti fenomeni di dismissione: abbandonati e avviati forse alla formazione di un terzo paesaggio in taluni casi, in altri casi assistiamo al moltiplicarsi di contenitori vuoti, disponibili all'affitto, alla vendita o a processi di riuso che stentano ad innescarsi. Un ritirarsi delle attività produttive che si accompagna qui con un sensibile impoverimento anche del patrimonio residenziale.



Christian Haid (Leibniz Universität Hanover), Hannover Regional Foodshed diagram "Food and the City", 2012/13

## HANNOVER RE-CYCLE FOOTPRINT Emanuele Sommariva

→UNIGE

Con la dismissione industriale si intende un processo di disattivazione (parziale o totale) di siti, impianti o fabbricati destinati ad usi produttivi, il cui recupero presenta aspetti di grande impatto, definendo processi lenti di riconversione (la bonifica in primis). La cessazione dell'uso industriale di un sito ha cause sia di tipo endogeno che esogeno: gli avvenuti cambiamenti delle condizioni economiche e i miglioramenti tecnologici delle produzioni, la sempre maggiore dipendenza dal mercato estero per le importazioni di materie prime, l'obsolescenza degli immobili, l'incompatibilità ambientale in relazione a contesti urbani in continua espansione. Oggi la sfida offerta dalle aree industriali dismesse è quella di offrirsi come *terrains vagues* in attesa di una complessiva riappropriazione; nuovi spazi pubblici potenziali, sia per la collocazione strategica all'interno dei contesti urbani, sia per la vicinanza a reti infrastrutturali (soprattutto ferroviarie) spesso in disuso; nuove aree residenziali/commerciali, dal destino sempre più incerto a causa di una crisi del mercato immobiliare che registra anche nella Regione di Hannover una progressiva stagnazione; o forse future rovine dall'era contemporanea?

La dilatazione del campo d'interesse sui cicli di trasformazione urbana,

industriale ed infrastrutturale è un fenomeno ormai consueto nella pianificazione Europea. La rigenerazione urbana a livello comunitario, attraverso la riconversione e il recupero a lungo termine di questi spazi residuali, ha saputo interpretare in diversi casi una nuova visione processuale equilibrata tra interessi collettivi, misure premiali e forme di compensazione ambientale, con l'obiettivo di coniugare la ricerca di una migliore qualità dell'abitare con l'attenzione al tema della riduzione del consumo di suolo. Nell'area metropolitana di Hannover, diverse aree sottoutilizzate (come ad esempio il porto fluviale di Lindener Hafen, o il deposito tramviario Üstra Glocksee) condividono con l'ex-stabilimento della Continental il medesimo destino di dismissione e, in maniera analoga, costituiscono un'opportunità per contribuire al riciclo di brani significativi della città. Le diverse strategie del loro recupero rappresentano inoltre uno dei banchi di prova più complessi per la pubblica amministrazione: non solo per la complessità e l'efficacia degli strumenti di pianificazione necessari per assicurare la *fattibilità* delle operazioni, ma anche per la possibilità di garantire la *qualità* degli stessi interventi.

Il tema del riciclo dei territori in dismissione anche ad Hannover diviene quindi sinonimo di ripristino ambientale e riappropriazione sociale degli spazi, così come quello del mantenimento della memoria collettiva legata al passato industriale. Il sociologo Richard Sennetts, non a caso, ricorda l'importanza delle aree non pianificate come pre-condizioni per definire nuovi sistemi di relazioni tra città e territori, tra urbano e post-urbano, tra infrastruttura e natura; "commutatori" territoriali, capaci di trasformare le energie dei flussi transanti per le reti lunghe, in solide opportunità locali in grado di alimentare l'evoluzione degli stili di vita.

È necessario, pertanto, ripensare la natura del progetto, costruendo azioni di riciclo, riqualificazione e sviluppo urbano a partire dalla città intesa come rete non solo a livello globale, ma anche a livello locale sul concetto di *eterotopia*, come afferma Michel Foucault.

Laddove le utopie designano visioni prive di localizzazione effettiva, astratte sul piano ideale, le eterotopie sono luoghi reali, anomali rispetto ad un tessuto che li ha esclusi, obsoleti o privati di una centralità che avevano in passato, ma catalizzatori di funzioni urbane alternative in grado di dar seguito, se opportunamente reinterpretate, a processi di trasferimento d'uso. È a partire da questi presupposti che *Re-cycle Hannover* definirà la propria dimensione operativa attraverso la mappatura del *Footprint* di riciclo,



ovvero la forma e la consistenza che il patrimonio industriale ed infrastrutturale in dismissione assume nell'area metropolitana di Hannover. La metodologia d'indagine, intercondivisa con i cluster di ricerca di Genova e Barcellona, si configurerà quindi, quale piattaforma di confronto, condivisione e verifica degli strumenti e delle tecniche di restituzione dei dati acquisiti nelle fasi di rilievo critico. Le strategie d'intervento costituiranno un orizzonte condiviso lungo cui muoversi per definire linee guida e programmi operativi sulle aree sensibili individuate.



**Maddalena Ferretti, L'area della Continental ad Hannover, 2013**

**TATTICHE  
DI TRASFORMAZIONE**  
L'AREA DELLA CONTINENTAL  
AD HANNOVER  
**Maddalena Ferretti**

→UNIGE

Nonostante la sua favorevole posizione centrale rispetto alla Germania e la sua ricchezza in termini produttivi, Hannover ha conosciuto negli ultimi anni una leggerissima crescita demografica e un sostanziale arresto nel settore delle costruzioni. La domanda abitativa infatti non è abbastanza rilevante da giustificare gli ingenti investimenti legati alla creazione di nuove aree di sviluppo residenziale.

Hannover può essere considerata una *shrinking city*. Per questo è necessario adeguare i processi di trasformazione della città a nuovi standard e proporre strategie e tattiche in grado di rispondere alle mutate condizioni. Alla luce delle premesse teoriche e contestuali, confrontarsi col tema del riciclaggio urbano ad Hannover è apparsa come unica strategia possibile per la trasformazione. L'area della Continental, un ex sito industriale dove si produceva gomma, situato a 4 km dal centro di Hannover, ha fornito l'occasione per sperimentare questo approccio diverso al progetto urbano. Il tema del riciclo di queste aree abbandonate è comune alla maggior parte delle città europee di medie e grandi dimensioni. Tuttavia questo caso studio dimostra che, ancora in anni recenti, non esisteva la consapevolezza di un cambiamento in atto nei trend e nelle possibilità e

convenienze degli investimenti. Il *master plan* proposto dal Comune nel 2003 realizzava infatti un disegno rigido e fisso in cui i 23 ettari dell'area venivano completamente saturati con case a schiera ed edifici residenziali in linea di 2 o 3 piani, in modo da sfruttare tutta la volumetria e concedere il massimo profitto.

Il progetto è bloccato da 12 anni a causa dei costi elevatissimi della bonifica, ma anche delle associazioni di cittadini che si sono opposte con forza a questo tipo di intervento. Il modello proposto non è più sostenibile, sia in termini ecologici che economici. È necessario: un approccio partecipato in cui vengano accolte le istanze della popolazione; una strategia di trasformazione sostenibile, dove per sostenibile s'intende non solamente ecologica ma anche flessibile e mutabile nel tempo; un'operazione di riciclo per conferire nuovo carattere, identità e qualità. È auspicabile inoltre attuare un processo che, meglio di un progetto fisso, ha la flessibilità per accogliere nel tempo le condizioni che cambiano e la capacità di proporre differenti scenari. Anche per gli investitori privati un processo di trasformazione che tenga conto di usi temporanei e che consenta di ridurre i rischi dell'investimento, può essere appetibile e vantaggioso.

La progettazione partecipata, gli usi temporanei, la sostenibilità ecologica della trasformazione, sono queste le tattiche possibili per il riciclo. Alla luce di un'unica strategia: trasformare la Continental in un nuovo polo di attrazione per la città, utilizzando come tema centrale della trasformazione quello della relazione tra cibo e città.

*Food and the City* è un progetto semestrale condotto con gli studenti di urbanistica della Leibniz Universität, che ha dato l'opportunità di verificare in prima istanza, con progetti e tattiche diverse, la strategia generale proposta per la Continental. Il tema del cibo negli ultimi anni è diventato cruciale nella discussione scientifica in ambito urbanistico, specialmente quando si parla di sostenibilità e risparmio di energia. In particolare la promozione di cibo regionale e locale potrebbe rappresentare un tema sul quale lavorare al fine di rigenerare l'area della Continental e renderla nuovamente un luogo vivo e interessante per la città. Per raggiungere questo obiettivo possono esistere altre strategie di riciclo, così come altrettanti diversi contesti possono essere trovati, all'interno della città di Hannover, dove poter sperimentare la fattibilità e la ripetibilità di questa operazione. Il progetto *Food and the City* ha rappresentato dunque il punto di inizio di una ricerca più ampia che si propone di allargare questa strate-

gia all'intera area metropolitana di Hannover. L'obiettivo è indirizzare – con una stessa metodologia (intendere il progetto come processo) e con una stessa strategia (stabilire una nuova relazione tra cibo e città) – una visione per il futuro sviluppo di Hannover. La città diventerebbe allora un polo sperimentale per verificare un nuovo approccio ecologico e sostenibile per le future trasformazioni urbane.



**CITTÀ E  
ARCHITETTURE  
VERSO NUOVI  
DISEGNI CONDIVISI**



**Roberta Papalia, Verso il progresso?, Saline Joniche 2008**



## **IL RUOLO DEI CITTADINI NEL RECUPERO DEI MANUFATTI DISMESSI. UNA METODOLOGIA SPERIMENTALE**

IL LABORATORIO  
TERRITORIALE DI SALINE  
JONICHE (RC)

**Adriano Paoella,  
Laura Zampaglione,  
Daniela Cricri**

→UNIRC

### **Lo sfruttamento del territorio**

Gran parte del territorio del Paese è interessato da manufatti sotto utilizzati, abbandonati, in rovina, esito di una politica di sfruttamento del territorio e delle risorse che non ha posto limite alle trasformazioni dello spazio fisico né ha composto credibili scenari a medio lungo termine.

L'economia dell'industrializzazione, dei consumi, della continua crescita materiale ha comportato l'uso incondizionato della risorsa suolo per insediamenti produttivi, infrastrutturali, residenziali, di servizio la cui principale finalità è stata quella di produrre profitto. La globalizzazione, con la concentrazione delle produzioni e della commercializzazione, ha da un lato incrementato i processi di dismissione e dall'altro consumato ulteriore territorio per permettere l'insediamento di strutture consone ai nuovi modelli produttivi e commerciali.

La trasformazione del territorio così come attuata ha degradato il paesaggio, ne ha dequalificato il valore, lo ha privatizzato compiendo un inutile sacrificio per una forma di sviluppo che poteva essere diversa e che comunque non ha prodotto l'auspicato duraturo benessere.

## **Il problema del recupero**

In ragione di quanto detto appare indispensabile porre in atto una azione di recupero diffuso che rimetta a disposizione di altre iniziative le costruzioni non utilizzate, rimuova ciò che non è utile e non riutilizzabile, rinaturalizzi le aree degradate.

Questo obiettivo non può essere raggiunto partendo dalle attuali condizioni operative. Non è possibile infatti che l'intervento pubblico abbia la disponibilità economica di affrontare e risolvere il problema come non è possibile che l'investimento privato si interessi di manufatti la cui trasformazione non ha alcuna possibilità di produrre profitti.

L'ambito di azione del pubblico e dell'imprenditoria privata è limitata ad un numero di situazioni molto ridotto, una parte infinitesimale di un patrimonio enorme. Ciò fa sì che edifici ed aree rimangano in attesa di nuove destinazione per decine di anni fin quando non si concretizzano quelle condizioni di mercato che producono il massimo vantaggio economico nel loro recupero, e ciò raramente avviene quando essi siano collocate in zone di scarso valore immobiliare, estranee al tessuto urbano consolidato, ed in contesti degradati.

Il problema, seppure qui posto molto sinteticamente, indica quanto sia opportuno individuare modalità attraverso le quali questo enorme capitale di "energia grigia" investita, che ha prodotto enormi danni ambientali e paesaggistici, che ha parcellizzato e privatizzato il territorio, possa ritornare ad essere un patrimonio comune.

## **Il ruolo delle comunità**

Una delle condizioni che si ritiene fondamentale per l'avvio di una azione di recupero diffusa è rimettere nelle disponibilità delle comunità i manufatti e le aree non utilizzati, che non hanno la possibilità di essere recuperati dall'intervento pubblico e da investitori privati.

Le comunità dovrebbero partecipare maggiormente alle scelte che riguardano l'uso del proprio territorio ed essere più attive nella gestione dello stesso anche attraverso una loro azione diretta.

Le comunità, con i comportamenti e le scelte individuali e comuni, sono tra gli artefici della qualità del territorio e del paesaggio; questo ruolo attivo per troppo tempo è stato interpretato come espressione esclusiva dell'interesse privato, della speculazione individuale, troppo spesso è stato forzato e ricondotto dentro logiche coercitive i cui risultati aberranti

sono visibili. Le comunità debbono acquisire una consapevolezza di potere essere il principale soggetto per una riqualificazione diffusa, di quella verifica sulla possibilità di recupero anche attraverso il lavoro comune di quanto possa essere riutilizzato o naturalisticamente ripristinato.

I beni non usati possono interessare altri operatori, altri cittadini, individualmente o in gruppo, ed è opportuno favorire la partecipazione di questi all'uso di quei manufatti che non avendo più una specifica funzione dovrebbe tornare ad essere un bene a disposizione della comunità.

Oggi non vi sono le norme che non consentano una attuazione automatica di questo passaggio ma vi sono le condizioni sociali perché tale passaggio avvenga. Un crescente interesse da parte della collettività, culturale ma anche economico, un crescente numero di sperimentazioni, anche con la partecipazione delle amministrazioni, sono la dimostrazione di quanto la consapevolezza dell'impossibilità di continuare ancora a sprecare energia e risorse, e della grande potenzialità della creatività individuale e collettiva nel percorso di uscita dalla crisi sia più diffusa di quanto si pensi.

I cittadini, non solo nel nostro Paese, oggi tendono a cercare direttamente soluzioni ai propri problemi ed allora è necessario comprendere quale siano le aspirazioni di questi individui e di queste comunità e quali possano essere le modalità per attivare una loro partecipazione attiva.

### **Il caso di Saline Joniche**

Negli anni settanta sul litorale di Saline Joniche in provincia di Reggio Calabria fu, nell'ambito di un intervento di industrializzazione che interessava anche altre aree della Regione, costruito un impianto industriale per la produzione di bioproteine sintetiche per mangime animale. L'impianto, 700.000 mq e 2 chilometri di costa integralmente trasformati, non è mai entrato in funzione perché il Ministero della sanità certificò che tali mangimi erano cancerogeni. Per quaranta anni l'area è rimasta chiusa alla comunità ed oggetto di progetti di tutti i tipi, ultimo quello di una centrale elettrica a carbone, ma mai, mai è stato ipotizzato di restituire il territorio ad un uso della comunità.

L'ipotesi è quella di approntare una metodologia di intervento che possa contribuire alla partecipazione attiva della comunità locale nella definizione del futuro dell'area. Il percorso si avvia con una indagine diretta sulla percezione da parte dei cittadini dei valori presenti sul territorio e sulle motivazioni del giudizio: valutazione sui tanti manufatti abbandonati pre-

senti in area e raccolta dei desideri della comunità e sulla disponibilità a divenire parte attiva nella loro realizzazione, con particolare riguardo al riuso dei manufatti esistenti.

A seguire i cittadini saranno invitati a partecipare a momenti comuni in cui valuteranno due scenari progettuali, elaborati dal gruppo di lavoro, afferenti ai manufatti dismessi esistenti nel territorio; due scenari impostati su due criteri di intervento profondamente diversi ma fortemente coerenti alle logiche del modello insediativo perseguito (ad esempio uno scenario industrializzato ed uno naturalistico-turistico). Negli incontri si tenderà a palesare i vantaggi e svantaggi delle scelte sottolineando quanto alcune scelte possano essere inibitrici di altre soluzioni.

Il laboratorio con i cittadini proseguirà con altri incontri nei quali saranno di volta in volta presentati elaborazioni del gruppo di lavoro.

Obiettivo da una parte raccogliere e istruire i desideri dei cittadini (area verde, balneazione ma anche nel caso portualità turistica, ecc.), dall'altra definire cosa i singoli cittadini sono disposti a fare direttamente (curare un orto, mantenere un pezzo di giardino, tenere pulito un percorso, ecc.). È questa la parte innovativa della ricerca, quella che ci consente di fare evolvere i processi di partecipazione verso la concretizzazione di una azione diretta, autonoma dalla disponibilità di fondi pubblici in cui la comunità e gli individui che la compongono scelgono consapevolmente di recuperare una parte di territorio.

Le disponibilità di partecipare attivamente da parte dei singoli cittadini dovrebbe comporre un elenco di interventi definito in base ad un accordo individuale in cui a fronte di un impegno di manutenzione o trasformazione ("ho bisogno di un capanno per prendere il sole", "sono disposto a curare un giardino", ecc.) si concede l'uso di un terreno, che comunque afferisce alla comunità, secondo modalità definite e limitate. Questo elenco costituirebbe l'elemento portante della soluzione progettuale definita dal gruppo di lavoro.

Lo scenario così composto individuerebbe: a) un intervento pubblico (a parziale recupero degli errori passati) finalizzato principalmente all'esproprio dei terreni ed alla loro eventuale bonifica; b) un intervento che sostenga cooperative e singoli imprenditori nell'avvio di attività produttive (riducendo al minimo la parte speculativa dell'intervento); c) un intervento teso a rispondere ad esigenze singole emerse nei laboratori e che individua le azioni individuali di manutenzione o gestione anche improduttiva dell'area

(in questo si può recuperare attività di volontariato ed sostenere la produzione agricola a supporto dell'economia delle famiglie); d) un intervento svolto da gruppi di cittadini teso a rispondere alle esigenze emerse (ad esempio la costruzione diretta di residenze o di spazi comuni).

Gran parte degli interventi non porteranno alcun profitto ma tenderanno a migliorare le conduzioni di vita dei cittadini considerando tutto il territorio come un bene comune indivisibile che viene concesso temporalmente all'uso dei singoli.

L'ipotesi progettuale è che la scelta di configurare l'area sulla base delle esigenze emerse da parte dei cittadini possa, travalicando i parametri del mercato vigente, raggiungere una autonomia economica e produttiva che altri scenari non garantirebbero.



Nicola Sapone, Riutilizzare per comunicare, 2011

**VALUTAZIONE  
ECONOMICA DI  
STRATEGIE DI RICICLO  
DEL PAESAGGIO  
SEMI URBANO/SEMI  
RURALE DELLA CITTÀ  
METROPOLITANA  
DI REGGIO CALABRIA**  
Claudio Marcianò,  
Nicola Sapone

→UNIRC

**1. Problematica ed obiettivi**

Nella teoria economica il paesaggio costituisce un'esternalità e funziona come bene pubblico puro, godendo delle proprietà di non-escludibilità e non-rivalità nel consumo (Marangon F., Tempesta T., The economic evaluation of landscape – A proposal of indicators, International Seminar on "Landscape indicators – Challenges and perspectives", Barcelona, 29-30 November 2007). Tali caratteristiche sottostanno al fallimento del meccanismo di mercato nella determinazione del livello socialmente ottimale di risorsa ed implicano la necessità dell'intervento pubblico per la correzione di tale inefficienza (Tempesta T., Tecniche di valutazione monetaria e non monetaria del paesaggio, Working Paper del Dipartimento Territorio e Sistemi Agroforestali, Università di Padova, 2005). Da qui la necessità di contestualizzare le ipotesi di intervento individuate in *Re-cycle*, relativamente all'identificazione dei *decision makers*, pubblici e privati, e degli *stakeholders* potenzialmente interessati al progetto nonché all'utilizzazione di opportune metodologie valutative delle ipotesi progettuali stesse. In quest'ottica, c'è la necessità di integrare le analisi di carattere economico, con analisi di carattere ambientale e sociale che consentano di

affrontare le valutazioni attraverso un approccio multidimensionale e trasversale e di aggregare risorse e conoscenze provenienti da diversi settori, tecnologie e discipline (Schaeffer P.V., Thoughts concerning the economic valuation of landscapes, in «Journal of Environmental Management», n. 89, 2008, pp. 146-154). In questo senso l'intento è quello di valutare, attraverso un approccio trasversale, l'impatto economico, sociale e ambientale di alcuni interventi proposti dagli altri componenti dell'Unità operativa, così da identificarne punti di forza e di debolezza nella prospettiva del riutilizzo e riciclo sostenibile del paesaggio semi urbano/semi rurale della provincia di Reggio Calabria.

Inoltre, oltre alla fondamentale valutazione economico-finanziaria delle idee imprenditoriali che possono scaturire in seno alla ricerca, è opportuno anche valutare la coerenza delle ipotesi progettuali con gli strumenti di pianificazione integrata già operanti nelle aree interessate per individuare come questi interventi si accostano alla progettualità in itinere ed eventualmente incoraggiando anche il passaggio a momenti assembleari di concertazione, nel caso di interventi che interessano partenariati pubblico/privati. In questa direzione, sarà opportuno valutare la possibilità di valutare la fattibilità della integrazione di determinate strategie di intervento nell'ambito di opportune esperienze di governance locale *in fieri* o che verranno varate nell'ambito della programmazione 2014-20. Questo tipo di approccio partecipativo potrebbe fornire elementi utili nell'ottica di ri-stabilire quel collegamento, a volte smarrito, con il contesto territoriale, e può rappresentare un valido strumento per trarre ispirazione e coinvolgere le comunità locali nelle idee e nei progetti che mirano alla ri-valorizzazione del territorio, con una strategia propositiva che abbraccia i contesti abbandonati, dimenticati e di essi si nutre, trasformandone il ruolo, ri-contestualizzandoli (Latouche S., *Come si esce dalla società dei consumi - corsi e percorsi della decrescita*, Bollati Boringhieri, Torino 2010).

## **2. Aspetti metodologici e risultati attesi**

Il progresso economico, la giustizia e lo sviluppo sociale e la conservazione dell'ambiente, sono anelli di una stessa catena che convivono e vanno interpretati in modo congiunto in un modello di sviluppo sostenibile (Bossell H., *Indicators for Sustainable Development: Theory, Method, Applications*, IISD International Institute for Sustainable Development, Winnipeg, Manitoba 1999). Ne consegue che la valutazione economica degli inter-



venti di riciclo e di riutilizzo che sono inquadrati in una strategia integrata di sviluppo sostenibile, debba essere indirizzata a ricercare soluzioni di compromesso in contesti decisionali caratterizzati da molteplici decisori ed obiettivi, talora tra loro conflittuali, e quantificare i *trade-off* esistenti nell'ambito delle possibili alternative (Schaeffer P.V., Thoughts concerning the economic valuation of landscapes, in «Journal of Environmental Management», n. 89, 2008, pp. 146-154).

Questo comporta che per valutare gli aspetti economici connessi con le ipotesi di "riciclo" formulate nell'ambito delle attività di ricerca, vi è la necessità di integrare i tradizionali modelli di analisi economica con i costi ed i benefici relativi agli aspetti sociali ed ambientali degli interventi previsti (Lange E., Our shared landscape: Design, planning and management of multifunctional landscapes, in «Journal of Environmental Management» n. 89, 2008, pp. 143-145; Wissen U., Schrotha O., Lange E., Schmid W.A., Approaches to integrating indicators into 3D landscape visualisations and their benefits for participative planning situations, in «Journal of Environmental Management», n. 89, 2008, pp. 184-196).

Una metodologia economica che si presta a tale valutazione multidimensionale è *l'analisi costi-efficacia (ACE)* (Drummond M.F., O'Brien B. J., Stoddart G. L., Torrance G. W., *Metodi per la valutazione economica dei programmi sanitari*, Il Pensiero Scientifico Editore, Roma 2000; Sapone N., Velthuis A.G.J., Reij M.W., Marciandò C., Combination of Microbial Risk Assessment and Economic Methods to evaluate the cost effectiveness of intervention strategies to control *Cronobacter* spp., in Powdered Infant Formula. XXXIII CIOSTA-CIGR V Conference, 17-19 June, Reggio Calabria, 2009, 1571-1575). Tale strumento, utilizzabile per valutare il costo di un intervento in rapporto alla sua efficacia ambientale e/o sociale, è una tecnica di analisi di tipo prettamente tecnico-economica, e consiste nel valutare il costo aggiuntivo (costo incrementale) e l'efficacia aggiuntiva (efficacia incrementale) che un intervento nuovo apporta in confronto con un intervento riconosciuto come standard. Essa consiste nell'elaborazione dei dati economici, sociali ed ambientali disponibili riguardo alcune delle strategie di intervento da implementare nell'ambito del progetto, e comprende le seguenti fasi: (I) recepimento e elaborazione dei dati economici, sociali ed ambientali disponibili riguardo l'implementazione dei possibili temi di studio nell'ambito del progetto; (II) valutazione dell'ammontare in termini fisici di tali effetti ricollegabile a ciascun intervento; (III) misura, per ciascun intervento,

dei relativi costi espressi in termini monetari; (IV) calcolo degli indici costi-efficacia e ordinamento delle strategie di intervento sulla base dei valori ottenuti da tali indici. Il calcolo degli indici costi-efficacia si rivela molto utile per la valutazione dell'efficienza e l'efficacia dei diversi progetti sperimentali con l'obiettivo di guidare sia i decisori politici nel disegno degli interventi, sia i comportamenti individuali delle imprese e delle persone. Talune analisi ed attività di gestione potranno essere estese per la predisposizione di appositi *business plans* basati sul modello concettuale della *Responsabilità Sociale d'Impresa (RSI)* che "consiste nell'integrazione su base volontaria, da parte delle imprese, delle preoccupazioni sociali e ambientali nelle loro operazioni commerciali e nei loro rapporti con le parti interessate" (Libro Verde delle Comunità Europee, Luglio 2001, p. 7). Questo strumento potrebbe costituire un impulso efficace per alcuni progetti, fornendo delle informazioni necessarie relativamente alle persone e istituzioni, proponenti o partecipanti all'iniziativa, alla definizione del progetto d'impresa che includa fra i piani operativi, oltre al piano degli investimenti, anche quello relativo al marketing ed alla produzione. Inoltre i piani economici e finanziari – il piano delle vendite e ricavi, il piano dei costi di produzione ed il piano finanziario e dei finanziamenti – potrebbero, già in fase *ex ante*, consentire di effettuare delle simulazioni sui possibili risultati e sulla valutazione della convenienza nei primi anni di avvio del piano d'impresa. In tal modo si procederebbe verso una più approfondita contestualizzazione delle ipotesi progettuali stesse, relativamente all'identificazione dei *decision makers* e degli *stakeholders* potenzialmente interessati al progetto, supportandone le decisioni attraverso delle valutazioni più comprensive (Marcianò C., *Strategie di sviluppo partecipate per con\_testi sostenibili*, 2012).

Nell'ambito dei casi applicativi, contestualizzati in particolare nella costa tirrenica del versante tirrenico reggino, verranno valutati dei modelli innovativi per la gestione delle governance locali coinvolte in iniziative di sviluppo rurale e costiero, approfondendo il ruolo di specifici partenariati pubblico/privati operanti a livello locale e investigando come tali organizzazioni possono contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio. Di particolare interesse sarà esplorare come questi partenariati potrebbero essere coinvolti in alcuni processi ipotizzati in *Re-cycle*, con lo scopo di connettere questi progetti alle iniziative già operanti a livello locale. In tal senso si potrebbe contribuire nella complessa messa a sistema delle for-

ze produttive locali e delle risorse necessarie ad attuare un intervento di medio-lungo termine, per coniugare innovazione, qualità e sostenibilità favorendo lo sviluppo di strategie di sviluppo orientate a favorire una forte sinergia tra gli attori locali.



Giuliana Quattrone, Costa viola, 2013

**SPAZI URBANI  
DI COMUNITÀ  
E GREEN ECONOMY  
NEI PROCESSI  
DI RIGENERAZIONE  
URBANA**  
Giuliana Quattrone

→UNIRC

**Introduzione**

In molte città d'Europa, negli ultimi tempi si è affermata la tendenza alla diffusione, a livello comunitario, di pratiche di sostenibilità volte a migliorare la gestione delle risorse locali e a diffondere stili di vita individuali e collettivi più sostenibili. Al tempo stesso, l'esigenza di individuare modelli di governance maggiormente attenti a una gestione più sostenibile del ciclo di vita delle risorse al fine di ridurre gli impatti sull'ambiente è sempre più sentita dalle amministrazioni locali che reclamano pratiche gestionali condivise, più efficaci ed efficienti dal punto di vista ambientale.

La ricerca di soluzioni pratiche, il più possibile condivise e implementabili a livello locale, mirate a realizzare un cambiamento concreto e misurabile, appare una possibilità da sperimentare nel territorio dell'Area Metropolitana di Reggio Calabria, perché potrebbe contribuire a recuperare situazioni territoriali compromesse puntando al recupero, e quindi alla salvaguardia e valorizzazione, di ecosistemi importanti posti all'interno del territorio antropizzato o nella frangia di collegamento con il rurale. Non solo, potrebbe contribuire alla promozione di una nuova cultura dell'abitare e dell'appartenere che si orienti verso una nuova qualità urbana con

interventi tesi alla riqualificazione della città nel suo complesso, e, in particolar modo, alla rigenerazione delle periferie, anche attraverso la realizzazione di nuovi luoghi comunitari che realizzino nuove centralità e nuove funzioni nelle aree irrisolte del sistema urbano.

In effetti, un obiettivo a cui la città deve oggi dare risposta è quello di come si intenda conciliare la dimensione di una città attrattiva con la dimensione comunitaria e di come si vuole operare per definire un quadro di riferimento strategico e di pianificazione urbanistica che sia in grado di regolare ed orientare le trasformazioni urbane.

La città di Reggio Calabria ha, per altro, tutti gli strumenti di governance del sistema urbano per muoversi nell'ottica di un sistema a rete. Tra le questioni che però deve ancora affrontare due appaiono centrali: una riguarda un'azione volta al riequilibrio dell'assetto urbano, mentre l'altra dovrebbe essere orientata a una crescita strutturata dell'economia locale. Entrambe potrebbero dialogare attraverso un progetto teso a coinvolgere anche i luoghi periferici e periurbani in un processo di valorizzazione, di introduzione di nuove centralità che possono dare a questi luoghi quel senso di urbanità che oggi appare smarrito.

### **Ripartire dal locale costruendo relazioni di prossimità**

Le esperienze portate avanti in molte città in differenti Paesi, inclusa l'Italia, dimostrano che molte azioni e buone pratiche di riutilizzo di risorse, nell'ottica della sostenibilità, sperimentate alla piccola scala, riscuotono notevole successo per la rigenerazione urbana.

Ricreare delle solidarietà di prossimità, riciclare e riutilizzare materiali e spazi più localmente, produrre energia meno lontano, non significa che si annullino gli scambi alla grande scala ma che la dimensione locale acquisti sempre più una dimensione significativa.

In tempo di crisi, d'altro canto, è proprio il rapporto di prossimità che può contribuire a far ritrovare entrate e sostegni a livello locale e regionale, nonché un buon grado di resilienza del sistema territoriale alla ri-localizzazione di attività sostenibili e gestibili dagli abitanti e l'intensificazione dei legami tra abitanti e attori economici locali. Interventi di carattere endogeno come il "greening" di aree non utilizzate sono volti a creare nuove economie di mercato creative (cioè estranee alla logica dei mercati globali) e un mutamento degli stili di vita degli abitanti.

Per altro si viene a impostare un nuovo modello per un vivere cittadino

maggiormente legato al contatto con la terra e con la natura, che ha ricadute positive di tipo sociale, educativo ed economico per chi abita in città, ma che risulta anche un aiuto rispetto ai problemi ecologici per lo stesso Comune che in questo modo può ridurre i costi di gestione del patrimonio del verde urbano.

Il binomio agricoltura-città ad esempio viene declinato spesso in quest'ottica da diversi programmi di agricoltura urbana che, tanto in forma semplice, con dei piccoli orti sociali, che in forme avanzate, coinvolgendo la popolazione con politiche sociali a lungo termine, tendono oltre che a un riassetto della produzione agricola a nuove forme organizzative dello sviluppo valorizzanti le funzioni sociali, ambientali e paesaggistiche del territorio in modo strategico.

A partire da queste considerazioni l'idea progettuale si concretizza nella sperimentazione che ha come obiettivo, attraverso percorsi di riqualificazione partecipata, la creazione di una rete verde per la Città Metropolitana di Reggio Calabria, tessuta capillarmente e capace davvero di cambiare il colore della città. Territori marginali e rifiutati possono costituire la maglia urbana di interconnessione recuperando una dimensione estetica e identitaria del paesaggio urbano.

### **Un sistema di orti urbani collettivi**

Nell'ambito della ricerca PRIN *Re-Cycle*, uno dei temi di studio/progetto sperimentale per la città metropolitana di Reggio Calabria proposto dall'Unità di ricerca calabrese è quello della "Conversione di aree abbandonate in campi per agricoltura multifunzionale gestiti da associazioni di abitanti". Questa pratica attuata in diversi contesti europei in Italia stenta a decollare. Gli orti urbani collettivi sono terreni pubblici gestiti da più ampie comunità che realizzano piccole produzioni urbane di alta qualità che possono soddisfare quelle esigenze di genuinità che è impossibile soddisfare con una produzione industriale intensiva.

In alcune città i proprietari di terreni privati hanno accettato di dividerli con altri affinché questi spazi fossero trasformati: messi o rimessi a coltura, molto spesso secondo i principi dell'agricoltura biologica. Il principio si basa su un contratto tra coloro che possiedono un terreno inutilizzato (antichi orti, prati, terreni incolti, giardini, ecc.) con altri soggetti (agricoltori o altri cittadini che vivono in appartamento) che non hanno accesso al terreno, per coltivare frutti, legumi, ortaggi e fiori, i quali aiutano il pro-

prietario a coltivare il terreno, e il raccolto viene diviso. In altri contesti si è partiti dal dare in concessione, attraverso una serie di bandi, intere aree e fabbricati a organismi collettivi (associazioni, comitati di cittadini, cooperative) che hanno fatto da tramite fra i singoli orticoltori e le istituzioni, configurandosi come responsabili di progetti organici di gestione.

In entrambi i casi l'idea motrice del progetto è creare un'iniziativa comunitaria, a lungo termine, volta allo sviluppo e alla sostenibilità della coltura delle particelle di terreno inutilizzato che saranno gestite di anno in anno dagli stessi stakeholders/comunità che collaborano tra di loro, e, con la definizione di regole condivise si adoperano alla valorizzazione del contesto in cui operano. Inoltre, tale pratica offre la possibilità di rompere l'isolamento sociale e di ricreare degli scambi intergenerazionali senza contare i vantaggi economici dell'attivazione di una filiera corta (produzioni a Km 0), una migliore sicurezza alimentare, la produzione di meno imballaggi di prodotti, una migliore utilizzazione dello spazio per creare ecosistemi prosperi, ecc..

L'agricoltura entra a far parte di un processo più complesso di *green economy* e diventa anche una funzione capace di re-interpretare gli spazi peri-urbani in chiave identitaria, di assicurare una adeguata biodiversità, di contrastare il processo di marginalizzazione delle aree rurali.

Si crea un progetto di paesaggio che attiva strategie di governo del territorio insieme alle comunità, tese a contrastare la fragilità e la marginalizzazione dei contesti periferici e periurbani, attraverso la creazione di nuove opportunità, servizi e connessioni fisiche e di rete che, innervando il sistema discontinuo, frammentato e destrutturato del territorio periurbano gli conferiscono una nuova fisionomia organizzatrice.

L'idea da sperimentare, dunque, per Reggio Calabria è quella della riqualificazione e gestione delle aree verdi e periurbane con particolare attenzione a quelle adibite ad uso agricolo.

In modo particolare verranno considerati alcuni tratti del periurbano, territori costieri semi rurali, dove sono maggiormente presenti paesaggi degradati e abbandonati i cui caratteri di destrutturazione si sono consolidati nel tempo per effetto di un processo di crescita della città avvenuto per addizioni separate. Si cercherà per queste aree di definire scenari strategici e proposte progettuali capaci di reinterpretare le relazioni di prossimità, di valorizzare la cultura delle società locali, di creare connessioni, forme di partenariato tra soggetti locali e reti, per creare economie verdi e



reti di sviluppo in modo integrato agli strumenti di pianificazione del paesaggio e di governo del territorio. In poche parole si tratterà di trasformare questi territori da “problema” a “risorsa” per la nuova Area Metropolitana di Reggio Calabria.



Vincenzo Gioffrè, Cubature, 2012

## **RICICLARE CUBATURE: ATTIVARE ECONOMIE E NUOVE MODALITÀ DI ABITARE**

**Rita Simone**

→UNIRC

Il percorso avviato dall'Unità di ricerca prevede applicazioni dalla natura pluriscalare e trasversale rispetto alle discipline coinvolte.

Pur indicando, infatti, un unico ambito di analisi che riconosce nella Statale 18 il palinsesto della "citta stradale" calabrese, si intende declinare il tema attraverso differenti casi studio che avranno come comune denominatore il considerare la pratica di riciclo come strategia mirata all'attivazione di economie. All'interno di tale ottica, si colloca la sperimentazione legata alle nuove modalità dell'abitare che vede coinvolti comunità insediate, pubblico e privato.

Nonostante nell'altissima concentrazione di insediamenti lungo la costa i dati statistici individuino una cubatura realizzata in eccesso rispetto alla popolazione insediata, il problema della casa è e rimane, anche in Calabria, uno dei temi principali di questo particolare momento storico. Qui come altrove, infatti, in queste condizioni di natura economica, ha una ricaduta sul mercato del lavoro, obbliga a riflettere su spazi destinati a nuovi modelli, richiede al pubblico l'attivazione di politiche adeguate alle esigenze di una compagine sociale differenziata.

Indipendentemente dalla loro ricaduta geografica le questioni di natura

economica hanno investito l'intero territorio nazionale per cui il tema della casa è tornato ad essere pressante richiedendo sia approfondimenti teorici e sia ricadute operative.

Se da un lato, infatti, l'innalzamento della soglia di povertà, la mancata erogazione di mutui e l'aumento dei prezzi nel settore immobiliare hanno determinato per larghe fasce sociali l'impossibilità ad accedere all'acquisto o all'affitto contribuendo alla paralisi edilizia, dall'altro, l'inadeguatezza dei modelli tradizionali a fronte di nuove dinamiche sociali e la domanda di flessibilità dello spazio domestico hanno più specificatamente messo in crisi l'ambito disciplinare. Analoga crisi segna l'edilizia residenziale pubblica che mostra una persistente cecità nell'individuare i reali destinatari dell'offerta non riconoscendo né la variabilità di provenienza, età, nuclei e ceti, né la ricerca di una qualità estetica individuale, né, infine, i dettami della sostenibilità ambientale da cui scaturisce un diverso approccio ideativo e costruttivo dell'abitazione.

Dal punto di vista disciplinare l'architettura italiana ha grosse responsabilità in quanto nonostante si sia sviluppata a partire dal tema della casa popolare, con l'apparente soddisfazione dei bisogni abitativi, si è allontanata dalle proprie origini. Ma se è vero che il tema dell'abitare non è più stato protagonista della cultura architettonica non si può fare a meno di constatare come, per quanto espresso, la realtà sociale ponga quotidianamente problemi di carattere quantitativo e qualitativo legati alle abitazioni.

In quest'ottica, dunque, ci si propone di sperimentare modelli alternativi che fungano da supporto ai soggetti interessati innescando strategie che traducano la flessibilità sia in termini di differenziazione e trasformabilità dello spazio domestico, sia attraverso politiche di riciclo atte e rigenerare paesaggi compromessi ed economie.

I processi descritti sono stati già sperimentati in forma intuitiva in occasione del Workshop Internazionale *Learning from Cities* promosso dalla X Mostra Internazionale di Architettura della Biennale di Venezia che assegnava ad ogni sede universitaria coinvolta l'analisi di una realtà urbana complessa. In quel caso la scelta dell'ambito di lavoro e l'ipotesi progettuale prodotta ebbero come presupposto l'individuazione di una sostanziale differenza tra la situazione berlinese e le altre *global city* proposte come casi studio. Tale caratteristica, riconducibile al surplus di cubatura residenziale inutilizzata, indirizzò verso una – seppur ironica – riproposizione del tema dell'abitare.

Un abitare che, a Berlino, si carica di quelle esigenze già riscontrate e riferite alla compresenza e differenziazione tra etnie, generazioni, nuclei familiari e ceti sociali a cui si aggiungono altri due fenomeni: il primo rintracciabile nel diffuso proliferare di residenze unifamiliari con giardino autocostruite ai margini del tessuto urbano e il secondo, invece, legato al configurarsi della città come icona dell'architettura globale. Interpretando questo insieme di fattori come una sempre maggiore necessità di riconoscibilità, in quell'occasione si pensò ad un possibile riutilizzo privato dello spazio abitativo in eccedenza. Un riuso che fosse in parte guidato ed in parte concesso alla progettualità del singolo senza che questa dovesse necessariamente inverarsi in zone periferiche ed extraurbane.

La ricaduta progettuale furono le *Häuser nach Maß*, "case su misura" da comporre individualmente e da inserire in nuovi ambiti spaziali ritagliati all'interno di sezioni originariamente omogenee: vuoti di misura variabile adatti ad esigenze differenziate e da riempire con nuove case. Vuoti da vendere o da affittare così rispondendo sia alle necessità abitative e sia a quelle di un mercato immobiliare in stallo.

Sempre in quel caso la sperimentazione didattica innescò meccanismi di simulazione per cui i soggetti coinvolti riproposero la propria idea dell'abitare da collocare all'interno dei vuoti ricavati per sottrazione: case come cassetti, luoghi contenenti la storia e i desideri del singolo. Fu redatto, infine, un catalogo commerciale contenente un'ampia gamma di elementi costruttivi suddivisi per tipologie da poter scegliere liberamente ed utilizzare per la costruzione di un proprio modello abitativo.

Oggi le *Häuser nach Maß* potrebbero sorgere all'interno delle corti di Kreuzberg, Wilmersdorf o Wedding se quella intuizione avesse superato l'ambito accademico mettendo a punto processi economici ed amministrativi in grado di governarne la fattibilità e l'attuazione. La ricerca PRIN 2012, potrebbe divenirne il reale campo di applicazione: diversissimi i contesti, ma simili le condizioni e identico il punto di partenza se con esso s'intende il surplus di cubatura esistente.

Diversissimi i contesti in quanto ad un paesaggio urbano fortemente consolidato e formalmente strutturato si contrappone un paesaggio che nella destrutturazione ritrova la sua essenza e che necessita di operazioni di restauro attuabili anche attraverso gesti cruenti quali la demolizione.

Simili le condizioni se si pensa alla mescolanza di etnie, alla profonda divaricazione economico-sociale e, infine, alla crisi sempre più stringente

del mercato immobiliare e dell'attività edilizia.

La prima, derivata dall'alta concentrazione di fenomeni migratori dal nord d'Africa aggiuntisi alla storica presenza di comunità rom, oltre a richiedere un riconoscimento delle culture abitative originarie, pone come fondamentale la risoluzione del problema casa. Se agli uni, infatti, prestatori di opera a basso costo e alloggiati in condizioni inumane, va riconosciuto il diritto di un abitare civile, gli altri hanno da tempo sostituito al nomadismo un vivere stanziale. In entrambi i casi, è evidente come la risposta ad un bisogno primario sia il primo passo verso l'integrazione che la condizione contemporanea richiede.

Per quanto riguarda la divaricazione economico-sociale, invece, bisogna dire che la prossimità alla soglia di povertà, che coinvolge un numero sempre maggiore di famiglie italiane, nel meridione ha sempre rappresentato una condizione di normalità per cui da tempo, ormai, si è assistito ad un progressivo livellamento verso il basso. Lo stato di precarietà che ha connotato il sud fino a raggiungere anche livelli di narrazione elevati ad opera d'arte, oggi è uno stato allargato anche alle fasce sociali intermedie, ha perso il carattere "poetico" abbracciando una palese "estetica del brutto" ed ha, infine, provocato la drastica riduzione del potenziale economico tradizionalmente investito nella casa come bene primario.

Conseguenza dell'originario stato di povertà diffusa, unito al considerare la casa come unico bene economico e lasciato alle generazioni successive è, paradossalmente, quel surplus di cubatura che, quando residenziale, nel meridione si colora di illegalità. Tali sono, infatti, le migliaia di case e gli altrettanti abusi edilizi censiti lungo i 700 km di costa: case e ampliamenti per la famiglia, spesso anticipatamente predisposti per figli adolescenti, per future coppie o giovani emigrati che sognano una pensione a casa. Sono prevalentemente "case" quelle che popolano la "città stradale": case eternamente in costruzione che hanno definito quel paesaggio del "non finito" anch'esso entrato all'interno della poetica della precarietà; case che dichiarano, ad un guardare più profondo, come autocostruzione, riciclo e abusività abbiano quasi sostituito allo stato di necessità del quotidiano l'acquisizione di un talento, l'affinamento di una vocazione di natura ereditaria ed esercitata con sempre maggiore naturalezza; case in cui il "vuoto" è una condizione ordinaria.

A questa cubatura in perenne attesa di destinatari si aggiunge quella delle innumerevoli opere che avrebbero dovuto ospitare gli effetti di industria-

lizzazioni o economie mai attivate e, in ultimo, quella dei beni confiscati. L'effetto di tutto ciò ha generato un paesaggio che ha fatto anch'esso di un certo tipo di precarietà il suo punto di debolezza. Quello della Statale 18 è, infatti, un paesaggio popolato dai ruderi del non finito, dell'abbandonato e dello scarto. Ruederi privati e pubblici, cubature da demolire o riciclare cercando di garantire sia il sogno e i sacrifici per una futura casa, sia le necessità di una casa attraverso politiche di sostituzione o assegnazione. In quest'ottica la pratica del riciclo appare come una strategia possibile sia come strumento di attivazione di una demolizione guidata delocalizzando la proprietà, sia come variazione di destinazione d'uso di immobili sottoutilizzati, sia, infine, come tecnica di sperimentazione disciplinare legata alle nuove necessità dell'abitare.



**Pepe Maisto, Scarti, 2007 (originale a colori)**  
**Mostra a cura di Fabrizia Ippolito, all'interno di Napoli Assediata,**  
**a cura di Giuseppe Montesano e Vincenzo Trione, Istituto Cervantes, Napoli**



**LABORATORIO  
DI RICICLO**  
Fabrizia Ippolito

→UNINA [UNINA2]

Napoli è un laboratorio di riciclo. Mentre il riciclo entra nel dibattito sull'architettura e la città come strategia di intervento, stimolata dal consumo del suolo, dalla scarsità di mezzi e dalla crisi, ma anche rivolta alla sperimentazione di linguaggi e forme dell'architettura (Ciorra P., Marini S., *Re-cycle*, Electa, Milano 2011), uno sguardo orientato in questa chiave può riconoscere Napoli come campo di applicazione e come esempio di consuetudine al rimaneggiamento. Se lavorare sul riciclo vuol dire confrontarsi con quello che c'è, entrando nelle pieghe delle città e dei loro materiali, tra le tappe di un rinnovato viaggio in Italia, alla ricerca delle sue condizioni attuali, Napoli può rappresentare un accumulatore di questioni, un caso speciale da elevare a manifesto (Ippolito F., *Tattiche*, Il Melangolo, Genova 2012). Deposito di scarti, luogo di riusi, di riparazioni e di tecniche di adattamento, Napoli esprime una particolare domanda di riciclo, e una particolare capacità, maturata in anni di pratiche quotidiane. Emblema in questi anni dell'emergenza rifiuti, può essere il luogo dove rilevare e collezionare scarti; terreno di dinamiche clandestine, può svelare processi latenti di mutazione; cumulo di azioni individuali, può dimostrare la pervasività di interventi diffusi di rivolgimento e reivenzione. Se a Napoli le cose

cominciano a funzionare quando sono rotte, o nascono rotte in partenza per permettere manipolazioni (Sohn Rethel A., *Napoli: la filosofia del rotto*, Càrola, Napoli 1991), Napoli è una città dove la rottura è luogo della crisi ma anche luogo dove trova spazio l'invenzione.

A Napoli, in un territorio scartato da visioni e pianificazioni, si accumulano scarti della città. Rimanenze del progetto, avanzi dell'ordine costituito, precipitati locali della globalizzazione, rifiuti di decisioni, produzioni e costruzioni si depositano su un paesaggio definito per negazione. Né città né campagna, né centro né periferia, sospeso tra eccellenze naturalistiche e archeologiche e allarmi sociali e ambientali, il paesaggio della città dispersa napoletana è un paesaggio di residui. Da queste parti, insieme ai rifiuti di tutta l'Italia, ricadono i resti locali di un'edificazione diffusa e di grandi infrastrutture che, con un'accelerazione negli anni 80, rispondono da un lato alla domanda di espansione della città napoletana dall'altro alla domanda di costruzione di un ciclo del cemento spesso autoalimentato e orientato dalle occasioni più che dalle necessità. Da queste parti l'urbanistica dell'emergenza e l'urbanistica del quotidiano si intrecciano in una trasformazione massiccia del territorio, consumato da fenomeni di edificazione e manipolazione e da dinamiche evidenti e clandestine. Qui le grandi opere degli interventi straordinari del post-terremoto, prolungati per decenni in una svolta infrastrutturale, e dei finanziamenti per lo sviluppo nazionali ed europei, prevalentemente rivolti a infrastrutture, insieme a interventi progressivi di edificazione, per lo più residenziali, si confrontano con una tendenza alla dismissione che testimonia vizi originari e promesse mancate della dispersione urbana napoletana, disseminando residui in forma di strade e case su suoli residuali. Tra i residui, nelle crepe di abbandoni e interruzioni, si innestano nuovi materiali, popolazioni e usi esclusi dalla città, mentre nuove grandi opere continuano ad attrarre investimenti e attese (Belli A., *Il labirinto e l'eresia*, Angeli, Milano 1986; Capobianco M., Il PSER a Napoli, in «ARQ» n. 6, 1991; Barbagallo F., *Napoli fine Novecento*, Einaudi, Torino 1997; Montesano G., Trione V., *Napoli Assediata*, Pironti, Napoli 2007). Rispetto ad altri paesaggi della dispersione urbana che si confrontano con fenomeni di scarto e di abbandono, questo paesaggio sembra essere votato allo scarto e lo scarto sembra poter essere la sua chiave di interpretazione. Effetti collaterali del progetto, gli scarti, portati al centro della costruzione del territorio, producono un

progetto implicito di paesaggio; elementi rimossi della coscienza urbana, portati al centro dell'investigazione territoriale, rivelano aspetti oscuri della città. Mentre il riciclo si rivolge alla dispersione urbana con intenti di redenzione – da ambizioni di sviluppo malintese, dal consumo del suolo e dagli sprechi –, censendone i rifiuti, riciclare la città dispersa napoletana può voler dire riconoscerne la progettualità latente, riconducendone i rifiuti a un campo di mezzo tra incidenti e intenzioni, tra città scartata e città prescelta.

A Napoli la città prescelta e la città scartata condividono dinamiche clandestine. Identificate per semplicità rispettivamente nel centro e nelle molte forme di periferia urbana, smentiscono nei fatti la semplificazione mostrando, nei pori della città compatta come della città dispersa, un'unica attitudine a manipolare quello che c'è a disposizione, a sfruttare le ambiguità, piegare i vincoli, i programmi e i piani, nascondendo dietro una casualità apparente le proprie regole di funzionamento. Nel territorio degli scarti le manipolazioni del suolo vanno insieme alla sua edificazione: i vuoti scavati per le costruzioni ospitano smaltimenti di rifiuti, apparentemente guidati dalle occasioni, in realtà programmati in base a mappature di cave, spazi aperti e infrastrutture, mentre nuovi volumi si predispongono a diventare scarti per un destino insisto nella loro stessa costruzione. Le città di case, generate da afflussi dei napoletani e sottoposte a flussi contrari di abbandono, rivivono come città di tappa per popolazioni di immigrati e emarginati che cercano da queste parti un'occasione. Le reti di infrastrutture, sovrabbondanti eppure sempre in costruzione, trovano senso come distributori di investimenti e di rifiuti, ricoveri e attrattori di traffici oscuri. Le campagne urbanizzate da palazzine e capannoni, in parte inabitati, ospitano attività di produzione che occupano scantinati, sottoscala, case e magazzini con laboratori di rapido allestimento e dismissione, docili ai flussi di un mercato che unisce emerso e sommerso, italiani e stranieri. La periferia pubblica, nata come margine e ora parte della città estesa, viene privatizzata dai modi di abitare, che frammentano la compattezza degli edifici e erodono la visione monolitica di una collettività identificata con la megastruttura. Il centro, inibito alla costruzione, cambia dall'interno per parcellizzazioni che riguardano la casa e obbediscono al mercato immobiliare. La città a rischio, sul vulcano o su terreni di frane e alluvioni, oppone all'opportunità di evacuazioni la resistenza di chi convive

con la precarietà assumendola come condizione. Ovunque, avanzamenti e ritrazioni, riusi e dismissioni seguono gli andamenti flessibili eppure consolidati di un sistema di regole non scritto, rintracciabile attraverso le sue storie (Garrone M., *Gomorra*, 2008; Randi P., *Into Paradiso*, 2010; Punta Corsara, *Terre in disordine*, 2010; Lombardi G., *La bàs*, 2011). Se riciclare vuol dire intercettare i cicli esistenti per modificarne gli svolgimenti e gli obiettivi, in una città apparentemente confusa come questa uno sguardo indiziario e narrativo può rivelare frammenti di quei cicli. E se il riciclo si fonda sull'adattamento, coglie le circostanze e le occasioni, assorbe gli errori e le imperfezioni, approfitta della bassa definizione e usa il tempo come materiale del progetto, nell'attività di riciclo connaturata a questo territorio l'ambiguità del costruito predispone alle mutazioni e i cicli temporali comprendono i salti, le interruzioni e le variazioni di un'attitudine tattica al progetto.

A Napoli le tattiche fanno per quantità la qualità della città. Risposte occasionali alle situazioni contingenti, modelli operativi della cultura popolare – assimilati dalle strategie della politica e dal progetto in questi tempi –, esprimono a Napoli particolari creatività e pervasività. Rivolte all'intervento sull'esistente, fondate su adattamenti e correzioni, capaci di sovvertimenti e reinvenzioni, agiscono nelle pieghe della città modificandola per cumolazione. La città delle tattiche è individualista, temporale, precaria, oscura, rimossa, esplosa, straordinaria, ordinaria – e spesso abusiva. Si può rintracciarla sul litorale flegreo, il litorale domitio, l'area vesuviana, l'entroterra tra Napoli e Caserta, la corona di periferie pubbliche, la zona industriale e le porosità del centro, dove alcuni fenomeni sono significativi per dimensione. Sul Vesuvio 600.000 persone abitano nella zona a rischio eruzione, sperimentando espedienti di convivenza col vulcano; nella periferia urbana i quartieri della ricostruzione post-terremoto dell'80 sono il più grande intervento di edilizia residenziale pubblica d'Europa negli ultimi 50 anni, modificato dalle prove dell'abitare; nel litorale domitio-flegreo e agro aversano i 1.564 Km<sup>2</sup> di terreni contaminati rappresentano uno dei S.I.N. maggiori d'Italia, dove suoli, paesaggi costruiti e popolazioni condividono la stessa condizione di scarto; tutto intorno, sui litorali e nell'entroterra, una moltitudine di interventi individuali agisce sui paesaggi agricoli e costieri, sui siti archeologici e naturali, modificando quotidianamente la città, producendo, tra l'altro, nel Comune almeno 85.000 abusi da sanare.

Malgrado le tattiche sfuggano a catalogazioni e quantificazioni, costringendo a indagini qualitative che ne inseguano le modalità, in un territorio come questo, dove si condensano intorno a emergenze e urgenze del paesaggio italiano, la loro quantità assume un rilievo particolare. In un momento nel quale la cultura del progetto guarda alle pratiche individuali in un'ottica di riqualificazione urbana, osservandone le tecniche di riparazione, innesto, traduzione che intervengono puntualmente, ma anche i meccanismi di propagazione che ne estendono gli effetti alla città (Borasi G., Zardini M., *Actions*, CCA, Montreal 2008; AA. VV., *Tactical Urbanism*, The Street Plans Collaborative, Miami 2008; *Strategy and Tactics in Public Space*, «a+t», n. 38, 2011) il carattere creativo e pervasivo delle tattiche napoletane acquista un valore significativo. Napoli ha i numeri e le caratteristiche per essere deposito di esempi e laboratorio di sperimentazione, e incentivo a un'idea di riciclo che si misuri con le contraddizioni della città.



Vincenza De Vincenziis, Quartiere San Donato a Pescara, 2011

**PRE-FIGURARE  
TEMPORALITÀ**  
NUOVI CICLI DI VITA  
PER NUOVE COMUNITÀ  
URBANE NEI QUARTIERI  
ATER DI PESCARA  
**Susanna Ferrini**

→UNICH

L'urgenza di prevedere nuovi *cicli di vita* per una realtà costruita, che sempre più denuncia l'evidenza di un'obsolescenza fisica e di significati, rivolge la ricerca architettonica verso il progetto come *pre-figurazione* di temporalità differite nel tempo, in aderenza ai continui cambiamenti dei modi di abitare e della domanda sociale. In questa strategia progettuale, la fase di concezione dell'opera architettonica si configura essa stessa come un *processo* che definisce strumenti e strategie evolutive, tali da costituire una sorta di "codice genetico" dell'edificio in grado di contenere fin dall'inizio le trasformazioni future. Un carattere che sembra attribuibile alla realtà costruita nel suo complesso, dalla scala architettonica degli edifici collettivi fino a quella urbana dei quartieri, alla città e al paesaggio nelle sue trasformazioni. Le *variabili*, contenute nel processo progettuale, lo rendono così capace di guidare le possibili *rigenerazioni* future attraverso aggiunte, innesti, trasformazioni funzionali e tipologiche, ma anche fenomeni di *crescita* e *riciclo* dei suoi componenti nel tempo. Alla base di un tale cambiamento di paradigma, sembra esserci l'invenzione di uno "slittamento" progettuale: includere la possibilità di una continua trasformazione dell'edificio, quasi una tensione "genetica" alla *perfetti-*

*bilità* intesa come aderenza evolutiva ai cambiamenti sociali e culturali. In quest'ottica, l'edificio si riconduce all'idea di *prototipo*, continuamente disponibile a metabolizzare i cambiamenti in atto, *riciclando* dall'"interno" la sua stessa materia, i suoi elementi, le sue funzioni.

Un'interpretazione che sembra richiamare la concezione del progetto nell'ambito della *pre-fabbricazione*, così come si era delineata alle soglie della modernità sotto la spinta delle sperimentazioni tecniche ed industriali in ambito architettonico. Infatti, l'idea stessa della *pre-fabbricazione* contiene nel suo codice genetico proprio i temi dello "smontaggio" non distruttivo, del riciclo dei componenti in differenti contesti e in una varietà di riconfigurazioni, dell'edificio come "prototipo", misurato e reversibile, ancora suscettibile di accogliere innesti, aggiunte ed evoluzioni nel tempo. A tale proposito, Paul Valéry aveva fissato in una frase il "senso" di questa modernità che continua ad illuminare anche il sentire contemporaneo, affermando che: "L'immobilità dell'edificio è l'eccezione; il piacere è di gioire di tutte le combinazioni che danno gli elementi che variano". Un pensiero espresso ne *l'Introduction à la methode de Leonard de Vinci* e che idealmente sembra cogliere la tensione progettuale di quella serie di disegni contenuti nel Codice Atlantico, in cui Leonardo raffigura la varietà delle tecniche di smontaggio e di riuso di un padiglione temporaneo in legno per la residenza degli Sforzi a Pavia. In questa visione progettuale, non è la permanenza del costruito ad essere evidenziata e quindi, la "fissità" dell'edificio, ma piuttosto la capacità della stessa architettura di trasformarsi, adattarsi in configurazioni variabili alle necessità delle occasioni. Un'eco rintracciabile nel nostro contemporaneo, nell'attenzione al potenziamento delle risorse esistenti, esprimibile in una sorta di "conservazione dell'energia", che attiene non solo alla consistenza fisica degli edifici, ma soprattutto al loro portato di significati collettivi, che ha bisogno di essere trasformato per continuare ad "esistere". In questo senso, l'architettura procede ancora lentamente rispetto alla velocità di trasformazione dei comportamenti sociali e culturali.

Proprio la molteplicità delle modalità dell'abitare contemporaneo ha portato a dissolvere i concetti consolidati del vivere in altrettanti *processi / fenomeni*, in addensamenti materici e spaziali. Il pensiero dell'abitare sembra correre più velocemente dell'adeguamento delle sue strutture fisiche e spaziali, accelerando sempre più un processo di obsolescenza degli edifici costruiti, che appaiono ormai inadeguati ad accogliere nuo-



ve "forme" del vivere, variabili e molteplici. Al progetto contemporaneo si richiede una sempre maggiore aderenza alla molteplicità dei rivoli in cui si esprime l'individualità dei soggetti, nelle nuove forme spontanee di comunità urbane, nei gruppi generati da fondamenti etnici, religiosi e comportamentali che si innestano sul territorio. A questo proposito, Paul Virilio aveva parlato, qualche anno fa, del fenomeno diffuso di un *individualismo di massa*, che andava sostituendosi al collettivismo ideologico e soprattutto alla "società di massa".

L'idea dell'abitare sembra indirizzarsi verso il massimo della flessibilità d'uso, in grado di stimolare un processo continuo ed intenso di *appropriazione* dello spazio da parte degli abitanti. Così in *Architettura adattabile / Architettura flessibile*, Robert Kronenburg descriveva il nuovo fenomeno dell'abitare: "Una casa progettata per un abitare mobile e flessibile, potrebbe essere quella che, nel suo essere vissuta, può essere spostata da un posto all'altro o modificata nella forma o nella struttura: pareti che si piegano, pavimenti che si sollevano, scale che si estendono, illuminazione, colori e tessiture di superficie che subiscono metamorfosi".

Il tema dell'abitare collettivo appare, quindi, come il luogo privilegiato e drammaticamente necessario in cui sperimentare un lavoro sull'esistente, che preveda processi di risignificazione degli spazi collettivi e dello spazio pubblico, di rigenerazione funzionale degli edifici, di *rinaturalizzazione domestica* del "vuoto", oggetto negli ultimi decenni di una cementificazione indiscriminata. Proprio il tema dei nuovi *cicli di vita* sembra legarsi in maniera prepotente al campo dell'abitare sociale, in Italia rappresentato da quartieri obsoleti e fatiscenti dal punto di vista della consistenza fisica e tecnica, ma anche immobilizzati da decenni di abbandono e pervasi da un dichiarato disagio sociale. Un fenomeno ancora più evidente se si pensa che quest'involuzione ha come punto di partenza la grandiosa visione dell'abitare collettivo impressa in Italia dal Piano INA Casa. Come nel resto d'Italia, i quartieri ATER di Pescara, costruiti in un arco temporale che si snoda dal 1938 (a partire dagli 11 alloggi per pescatori a Borgo Marina sud) fino agli anni Ottanta, sono stati oggetto in questi ultimi anni soltanto di sporadici interventi di recupero e di adeguamento funzionale.

L'*opacità* di questi quartieri nei confronti della gestione della città e delle politiche urbane ha comportato nel tempo una sorta di implosione all'interno della città; molti quartieri sono stati inglobati in un'edificazione successiva, spesso "insensibile" alle logiche insediative che li avevano gene-

rati, quasi sempre *enclaves*, che solo sporadicamente hanno stabilito un tessuto di relazioni, visuali, urbane e sociali con la città che si è costruita al suo intorno. I contorni di queste “nature morte” sono evidenti proprio nella misurazione di una “distanza” dal resto della città, nell’incompletezza dei fronti urbani e dello spazio pubblico. Ma è proprio questa “mancanza”, il luogo in cui innestare strategie progettuali in grado di riscrivere nuove relazioni di qualità con il tessuto della città e affrontare la rigenerazione secondo i concetti di *trasformazione*, *iperfunzionalizzazione* e *riciclo*. I quartieri selezionati si situano in arco temporale vasto, dal dopoguerra agli anni '70, localizzati dall'area centrale della marina e della prima fascia infrastrutturale alle zone più periferiche, secondo uno schema a macchia di leopardo sovrapposto alla trama della città, dettato dalle sole logiche localizzative della minore rendita fondiaria. Li accomunano una stessa monofunzionalità, legata alla ripetizione di tipologie standardizzate con una totale assenza di progettualità nei confronti dello spazio pubblico. Lo spazio tra le “case”, così come gli stessi edifici, sono diventati in questi decenni il terreno della trasformazione, frutto di un processo di lenta e violenta riappropriazione degli spazi collettivi da parte degli abitanti. Intervenire in questi quartieri significa “prefigurare” un nuovo codice genetico per le comunità urbane, prevedendo una molteplicità di funzioni e di significati legati alle nuove modalità dell'abitare che riescano a riconnettere i quartieri “arcipelago” in una trama urbana di qualità. Lavorare sull'esistente, su un palinsesto che va riscritto, riciclato secondo il tema della variabilità e flessibilità funzionale e d'uso, sull'idea di una “crescita” della socialità, del senso di una vita condivisa dal quartiere che porti all'identità di nuove comunità urbane autosufficienti e sostenibili. L'approccio strategico al tema del *riciclo* presenta un carattere fortemente sperimentale nel campo della progettazione architettonica in relazione alla necessità di una nuova e più inclusiva sostenibilità dei quartieri, in cui prevalga la *mixité* funzionale, tipologica e l'integrazione sociale. L'attenzione progettuale si rivolge in particolare all'importante ruolo delle “infrastrutture ambientali” in grado di fornire prestazioni ecologiche rivolte al miglioramento più generale dell'ecosistema urbano. In quest'ottica, il suolo, le acque superficiali e le coperture vegetali possono essere interpretati come luoghi della riattivazione di un sistema ambientale. Si tratta di definire gli strumenti di una nuova strategia di *rinaturalizzazione* urbana che passa attraverso l'attivazione di forme di agricoltura domestica

e collettiva, così come di microeconomie di quartiere che ne potenzino il carattere di *self-sufficient* e il portato identitario di comunità urbana. Questo nell'ottica di prevedere un processo evolutivo nel tempo, in cui gli stessi elementi di innesto possano essere nuovamente riciclati in diverse configurazioni.

L'*ipercycle* permette, inoltre, la coesistenza di molteplici funzioni, di corpi aggiunti sulle facciate urbane e sulle coperture, ma anche di un utilizzo collettivo e produttivo del suolo della città.



Luca Zecchin, Quartiere Madonna Bianca di Trento, 2012

**LE TORRI DI MADONNA  
BIANCA A TRENTO**  
UN QUARTIERE  
DI EDILIZIA SOCIALE  
DEGLI ANNI SETTANTA  
COME LABORATORIO  
DI RICOMPOSIZIONE  
ARCHITETTONICA E URBANA  
**Claudia Battaino**

→UNITN

Nella città attuale, processi, applicazioni, prestazioni, reti e utenti si trovano saldamente stratificati e ramificati: si tratta di una “tabula” tutt’altro che “rasa” dalla quale è impossibile prescindere per generare il nuovo. Rigenerare l’esistente è una sfida progettuale soprattutto per edifici e pezzi urbani privi di valori architettonici riconosciuti o di particolari qualità storiche e di memoria, ma che hanno contribuito alla crescita delle città e alle loro forme, per infrastrutture frammentate, armature territoriali resistenti e dure che è impensabile eliminare in toto.

Il progetto è sempre un problema di scelte, in questo caso scelte che non si limitino al recupero o all’adeguamento prestazionale di ciò che già c’è ed è in situazione di degrado. Il progetto deve selezionare e rinominare l’esistente, rendendo visibili le stratigrafie implicite o negate, deve riscrivere una nuova interazione fra cose e spazi, deve essere capace di generare attriti fecondi all’innesco di nuovi cicli di vita.

La rigenerazione delle periferie realizzate a partire dagli anni Settanta, quartieri periferici e ora interni al tessuto urbano, rappresenta oggi non solo una possibilità di limitare il consumo di suolo ma è un’occasione per ridefinire un’idea di città e di cittadinanza, lavorando sia sugli aspetti

fisici sia su quelli sociali ed economici.

Riconfigurare rapporti e relazioni a partire dalle aree la cui vivibilità è venuta meno, dalle “periferie inglobanti” (Battaino C., *Vacant spaces. Recycling architecture, la periferia inglobante*, Mimesis, Milano 2012), inglobate nell’urbano e che inglobano la città, significa affrontare problemi legati all’obsolescenza dei manufatti, alla marginalità e all’isolamento sociale, all’abbandono e al degrado degli spazi aperti, alla mono-funzionalità e alla mancanza di integrazione, elementi che comportano un abbassamento generale della qualità di vita degli abitanti. Si tratta di un’opportunità che non riguarda solo le grandi città ma anche le realtà urbane di media e piccola dimensione, una questione che può essere risolta attraverso la riconfigurazione architettonica e urbana degli spazi, la previsione di nuove qualità relazionali, ambientali e sociali nel senso più ampio del termine.

In particolare lo spazio pubblico, collettivo e condiviso, è un tema fondamentale in un quadro di profonda crisi. In assenza di risorse, lo spazio pubblico, infatti, non è più garantito. La sfida per il riciclo architettonico e la rigenerazione urbana, dunque, è immaginare questo cambiamento, definire quali processi e applicazioni possono produrre una dimensione sociale dello spazio, stimolare la conquista del quotidiano e la trasformazione dell’ordinario.

Il tema del patrimonio edilizio pubblico, costituito da edifici e insiemi di edifici e spazi aperti di “grande dimensione”, è particolarmente significativo. La grande dimensione, il rapporto normalizzato tra pieno e vuoto, edificio e lotto, la disposizione isotropa nel territorio, la relativa omogeneità delle parti che conformano “isole” ed “enclave” urbane, rappresentano il campo e i materiali privilegiati per una rilettura del rapporto tra tipologia architettonica e morfologia urbana.

Progettati come entità urbanisticamente organiche e munite di tutti i servizi, i “quartieri modello” sono somma di spazi domestici e di spazi aperti, giardini, luoghi e servizi collettivi, spazi comuni oggi in sofferenza perché incapaci di dare forma alle relazioni tra le persone.

Il miglioramento delle condizioni abitative d’insieme non si esaurisce, quindi, nella messa a norma antisismica, nell’adeguamento dell’accessibilità, nell’integrazione impiantistica, nel miglioramento prestazionale dei pacchetti murari, ecc.. È necessario aprire questi insediamenti alla città lavorando sui diversi gradi della permeabilità, sulle relazioni fisiche

e funzionali ramificate con l'intorno così come indicato dagli indirizzi della Comunità Europea (Carta di Lipsia 2007, Dichiarazione di Toledo 2010). Si tratta di sperimentare un insieme coordinato di azioni progettuali che perseguano, oltre all'aggiornamento dei manufatti edilizi, il reinserimento degli insediamenti nel tessuto della città, la restituzione dell'immagine complessa del quartiere, la densificazione e il completamento con funzioni non residenziali, la qualificazione dello spazio abitabile esterno, l'offerta differenziata di alloggi per le mutate necessità del vivere contemporaneo. Il tema del "social housing" sostituisce così le tradizionali categorie di "edilizia convenzionata", "case popolari" ed "edilizia economica popolare" con un'accezione più ampia, che riporta l'attenzione sulla configurazione della forma urbana, da sempre responsabile anche del contesto sociale.

Il caso studio di Madonna Bianca e Villazzano Tre a Trento – oggetto di un programma decennale di rigenerazione urbana di iniziativa dell'ITEA, Istituto Trentino per l'Edilizia Abitativa, in collaborazione con il Comune, la Provincia e l'Università degli Studi di Trento – è un quartiere di grandi dimensioni costruito tra gli anni Settanta e Ottanta su progetto degli architetti M. Armani ed E. Ferrari e dell'ingegnere L. Perini.

Il quartiere modello è stato ideato come unità morfologica indipendente, debolmente legata alla città e dotata di relazioni interne autonome. Sviluppato su un'area di 30 ettari, il quartiere è caratterizzato dal contrappunto tra edifici alti, le quattordici torri di matrice lecorbuseriana, ed edifici bassi, le case a schiera, che si integrano in un paesaggio ad orografia complessa. I 648 alloggi sono abitati da circa 2.000 persone, l'equivalente della popolazione media di uno dei centri urbani di piccole dimensioni del Trentino.

Il complesso risulta riuscito soprattutto per la dotazione di aree libere a verde e per lo sport e la presenza di servizi e attrezzature scolastiche e religiose. Sono tuttavia carenti l'articolazione di spazi e funzioni, la coesione del tessuto edilizio e i collegamenti fisici con l'intorno e la città, il disegno del sistema degli spazi aperti, la permeabilità e l'accessibilità generale. La difficoltà di relazione e connessione è dovuta alla forma del quartiere e all'andamento orografico dell'area che hanno prodotto un eccessivo isolamento e un'incomunicabilità tra diversi ambiti, che di fatto non sono praticati in maniera integrata.

Madonna Bianca e Villazzano Tre rischiano di trasformarsi nel giro di

pochi anni in luoghi degradati e insicuri, non solo a causa della vetustà degli edifici e della concentrazione di servizi in un unico punto, ma anche per il tipo di abitanti – perlopiù ultra sessantenni e immigrati – e per la composizione dei nuclei famigliari – uno o due componenti e famiglie numerose – tutti elementi che concorrono alla perdita di attrattività e di vitalità di questa parte di città. Ciò farà inevitabilmente diminuire il valore delle aree e degli edifici e ne aumenterà chiaramente la marginalità.

Madonna Bianca e Villazzano Tre rappresentano una riserva urbana, un'occasione concreta per lo sviluppo economico e la dotazione di spazi pubblici, sia nuovi sia rinnovati, per la città di Trento, spazi condivisi e qualificati attraverso la partecipazione dei cittadini. Una riserva potenziale che comporta uno sforzo di progettazione pianificato nel tempo e un impegno finanziario non indifferente, in ragione della dimensione e delle caratteristiche morfologiche del sito.

Quali strategie e tattiche attuare per aumentarne vivibilità, attrattività, competitività e sostenibilità?

Il retrofitting o ri-attualizzazione degli edifici, può rispondere alle necessità di eco-efficienza e sostenibilità ambientale del costruito; l'infilling o densificazione dei vuoti oggi a bassa definizione, può aumentare la mixité funzionale e sociale e rivalorizzare economicamente dell'area; il progetto degli spazi pubblici può produrre scene riconoscibili e identitarie del quotidiano. In particolare, il ripensamento degli spazi aperti in abbandono e sottoutilizzati, come connettivo significativo tra gli edifici, può aumentare considerevolmente il grado di socializzazione, stimolare le persone a organizzarsi e collaborare reciprocamente per trovare nuove soluzioni a problemi legati alla vita quotidiana, attivare modelli economici alternativi. È proprio negli spazi non costruiti, aperti e comuni, nelle strade, nei parcheggi e nei passaggi, nei negozi chiusi e nelle tracce abbandonate, che abita il progetto di rigenerazione. Le azioni progettuali stimoleranno usi, appropriazioni e socialità altre dello spazio pubblico collettivo.

Per il progetto di architettura, ciò significa ripensare al progetto sociale nel senso ampio del termine, cioè ad un progetto capace di produrre organizzazioni spaziali facilitanti la vita umana, partendo dalle persone piuttosto che dalle sole forme, dalle relazioni tra le cose piuttosto che dai semplici oggetti.

CTRL-ALT-CANC: il sistema è ora resettato, il task-manager attivato, CTRL-ALT-CANC è la metafora di questo laboratorio di rigenerazione ur-



bana che operando una serie di scelte su quanto c'è già, in crisi o non risponde più, si propone di attivare nuovi cicli di vita per ricomporre questo pezzo esemplare della città.

Gruppo di Lavoro DICAM: Battaino, Cacciaguerra, Zecchin.



**Gian Luca Porcile, Veduta dal Tibidabo, Barcelona 2013**

**RE-CITYING  
BARCELONA**  
Manuel Gausa,  
Mathilde Marengo

→UNIGE

La struttura urbana di Barcellona chiara e ordinata, insieme alla sua configurazione, si presta a una nuova visione della città, capace di articolare nuovi processi strategici, di prefigurare azioni innovative. Diverse esperienze e ricerche recenti hanno evidenziato la volontà di promuovere nuovi modelli di convivenza, proposte di riqualificazione e rigenerazione a scale diverse. Sono state promosse occasioni di studio, confronto e riflessione intorno agli ambiti della mobilità e della viabilità, del rapporto con l'ambiente, con il contesto e il paesaggio, oltre che nel campo dell'interazione sociale e della partecipazione civica, producendo ampio materiale di riferimento. RE-citying Barcelona esplora l'evoluzione e gli scenari futuri della città a partire dal riuso e dalla reinterpretazione dei propri spazi pubblici, intesi come spazi relazionali contemporanei.

**Re(MED)citying**

Oggi, nel Mediterraneo, la natura della città e i parametri base che la definiscono stanno cambiando (Ciorra P., *Mediterraneità adriatica*, in *Med. Net.Rep.0.1*, a cura di Gausa M., Ricci M., List, Barcellona 2012). Le città del Mediterraneo, descritte da De Carlo come *città tortuosa* (Tortuosità, in

«Domus», n. 866, 2004], si trovano, nonostante le contraddizioni e tensioni, sempre più connesse, come nel caso dell'Arco Latino, di cui fanno parte sia Genova che Barcellona. Si tratta di una vasta area geografica che si estende dal Portogallo all'Italia, con una popolazione di più di 70 milioni di residenti, che vivono in un territorio multiforme con una serie di fattori e valori culturali, storici, socioeconomici, climatici e ambientali comuni, che producono un'identità specifica di importanza significativa nel contesto Europeo. Questi punti di coesione sono sempre più estesi, generando una situazione nella quale le città del Mediterraneo si connotano come nodi, che si saldano gli uni agli altri, con una forte identità.

Questa forte connotazione, relativa soprattutto alle operazioni di trasformazione a grande scala, si nota in modo particolare nelle città portuali, come Valencia, Barcellona, Marsiglia, Genova e Napoli. Città che hanno una marcata identità storica, culturale e paesaggistica, e che spesso sono oggetto di processi di rigenerazione – di riciclo – da commerciali, a industriali, a turistici, e oggi sempre più diretti alla creazione di poli importanti e competitivi di scambio economico e qualità urbana. Questa pressione performativa è associata alla crescente internazionalizzazione del mercato fondiario e all'imporsi di una nuova richiesta di sostenibilità associata a una nuova sensibilità culturale e ambientale, chiamata a promuovere riflessioni qualitative su questi processi di ridefinizione e riattivazione urbana, generando città con molti strati di evoluzione e un tessuto urbano assai complesso.

La questione si pone quindi sul come conservare, ma allo stesso tempo trasformare, queste città. Come riciclare l'antica "città-porto", paradigma della città Mediterranea, con la sua mixité e complessità di stratificazioni e identità?

In questo senso l'unità di Genova si confronta con Barcellona, in quanto punto di riferimento, luogo in cui sono state e continuano ad essere sperimentate esperienze di "re-citying", o riciclaggio urbano.

Dalla metà degli anni 1970, l'amministrazione, con il Plan General Metropolitano, ha intrapreso opere pubbliche destinate alla riqualificazione degli edifici storici cresciuti e stratificati fino a quel periodo, generando uno spazio urbano armonizzato. Negli anni '80, la politica urbana, sotto la direzione di Oriol Bohigas, si è spostata verso una ricostruzione urbana di continuità e dialogo con la città tradizionale, una rinascita civica, proponendo il piano urbanistico come strumento chiave. Si tratta di una se-

rie di interventi puntuali, interventi pubblici formali intesi come elementi di integrazione e rigenerazione. Joan Busquets ha suggerito un tentativo di sistematizzazione di questi interventi puntuali proponendo l'accorpamento di alcune aree con azioni mirate grazie alle quali il tessuto urbano sarebbe stato rinnovato dalla somma degli interventi. Successivamente, nella seconda metà degli anni '80, la Operación Olímpica ha messo in luce la necessità di adottare nuove strategie, un nuovo tipo di scala e spazialità urbana, una dimensione dinamica non più riferita agli antichi limiti geografici e culturali. Il relativamente recente salto di scala della città nel territorio è stato accompagnato, in parallelo, da una crescita in termini qualitativi rispetto alla sua posizione economica, sia in quanto destinazione turistica che come importante polo di scambio. È a questi presupposti che rispondono gli interventi recenti di recupero e rigenerazione della linea del litorale, la costruzione di insediamenti urbani vincolati all'operazione *Forum 2005*, così come l'ubicazione di nuove attività e i "pacchetti di sviluppo" ad essa associati (Gausa M., *Multi-Barcelona, Hiper-Catalunya. Strategie per una nuova Geo-Urbanità*, List, Roma-Trento 2009).

### **Barcelona Multi Green String City**

#### *I- Barcellona-multi-trama*

Le grandi sfide associate ai cambiamenti urbani di Barcellona suggeriscono la definizione di possibili strategie "mult-inter" (multi-livelli e inter-territoriali, ma anche multi-locali e inter-municipali). Esse invitano a contemplare alcune principali tematiche trasversali che a loro volta sembrano definire i nuovi fattori di ri-definizione, ri-utilizzo e ri-fondazione – o, meglio, di ri-ciclaggio, ri-naturalizzazione, ri-generazione e recupero – che tendono a segnare le nuove agende *urbano-territoriali* di questo inizio di secolo.

Barcellona – e molti dei suoi nuclei associati – devono pensare oggi a come *crescere verso l'interno* promuovendo operazioni destinate a rigenerare tessuti tradizionali e recenti fornendo nuovi *criteri operativi* definiti attorno ad una possibile e auspicabile *mixicittà*, cioè attorno a un nuovo rapporto tra abitazione, paesaggio, relazione, convivialità e tecnologia, dalle decisive implicazioni urbanistiche.

#### *II- Barcellona tre strisce*

L'interpretazione tradizionale di Barcellona si basa su una riconoscibile

dinamica di corone successive costruite intorno al nucleo originario romano. Questa struttura evolutiva tiene insieme i principali vettori di riferimento della città: gli assi verticali di collegamento “Mare-Montagna” (BCN-MONT) e quelli orizzontali di connessione territoriale tra i quali assumono un ruolo rilevante la fascia centrale, identificata con la Eixample Cerdà e le sue estensioni (BCN-CENTRO), e la striscia della fascia costiera (BCN-MAR).

In questo scenario “multi-strutturale” emerge la potenzialità di uno schema urbano che si basi sul rafforzamento di questa nuova lettura a tre fasce dinamiche e orizzontali della città (*sliding-strips*), finora poco espressa nel suo pieno potenziale.

### *III- Barcellona Multistring City*

Una *Multistring City* è una città con una forte configurazione multi-assiale, costituita da una serie significative di linee parallele e longitudinali di forza, con gradi di identità e di vicinanza abbastanza notevoli per lavorare insieme. La sua forza si basa sulla densità e simultanea coincidenza tra corde direzionate con carattere e identità proprie e, comunque, in grado di essere attivate o semplicemente utilizzate a vari livelli di variazione, trasversalità e intersezione.

Questa strategia di riciclo – *recycling* – è basata principalmente su un adattamento contemporaneo dell’antica struttura in “macro-isole” (moduli di 3x3 o 3x2 “isole-tipo” raggruppate in nuove elementi di base) proposte nel Pla Macia (GATCPAC, 1931) e aggiornate oggi con nuove criteri di mobilità ponderata (riduzione e re-indirizzamento del traffico), così come di riappropriazione, recupero e/o rivalutazione di uno spazio pubblico liberato, quello della vecchia strada-viale, interpretabile come una nuova “banda larga” da riciclare e/o rendere agibile. Questo approccio, associato allo studio dettagliato dei flussi di traffico, è alla base delle principali trasformazioni accolte e promosse da parte dell’Agenzia Ecologia Urbana di Barcellona.

### *IV- Multistring Central Park e altre variazioni*

*Multistring Central Park* è un tentativo di nuova ri-naturalizzazione verde sfruttando e riqualificando gli attuali paesaggi perimetrali di Collserola e del Mare, dei fiumi Llobregat e Besés (coinvolgendo le città vicine), proponendo nuove dotazioni integrate, ma anche nuovi modelli di sviluppo attenti alla sequenza della collana di colline verdi (*turons*), così come la

sequenza di spazi di margine della Ronda de Dalt ancora da trattare e affrontare con ambizione.

La possibilità di dotare la città di un modello verde potrebbe essere completata, in particolare, con la riqualificazione e il recupero dell'Eixample centrale e del Poble Nou, di alcune strade riconvertite come possibili *assi lineari verdi*; non solo come strade pedonali, ma come autentici spazi verdi, o *percorsi paesaggistici* di singolare impatto ambientale che, nel cuore del sistema urbano attuale, si propongono come un'ambiziosa ridefinizione globale.

La riconsiderazione della strada come possibile "via verde" sarebbe anche utile per rivalutare le antiche separazioni tra spazio viario e volume costruito, integrando questi ultimi (edifici, isolati, ecc.) in nuovi *green-hubs* in cui strade, costruzioni edilizie e spazi verdi potrebbero conformare un nuovo insieme di densità verde.

#### *V- Dallo spazio pubblico allo spazio relazionale*

Oggi si richiedono nuove formulazioni paesaggistiche e ambientali e nuovi concetti spaziali che trasmettano la fiducia nell'idea di un approccio collettivo più aperto al cambiamento e all'interazione: alla generazione di energia e di attività.

La questione della città relazionale, o conviviale, segna il passaggio dall'antico spazio pubblico, rappresentativo e unitario, all'attuale spazio relazionale, più versatile, interattivo e ambivalente.

L'analisi di questo *transfer* è essenziale oggi per facilitare la generazione di nuovi eco-intorni concepiti non solo attraverso gli strumenti normativi e tecnologici, ma soprattutto attraverso un nuovo tipo di scenario d'interazione paesaggistica e ambientale, e allo stesso tempo culturale, sociale e creativa.

Attribuzione: Mathilde Marengo, *Re(MED)citying*; Manuel Gausa, *Barcelona Multi Green String City*.

# AGROPOLIS MÜNCHEN



## Agropolis – Dal zucchero alla città

Da allora a oggi, il Max-Planck-Institut für Ernährungsgenetik è un centro di ricerca di punta nel mondo. Il suo obiettivo è studiare i meccanismi genetici e molecolari che regolano il metabolismo e il sistema endocrino. In questo modo, si può comprendere meglio come il corpo umano regola il suo metabolismo e il suo sistema endocrino, e come questi meccanismi possono essere sfruttati per migliorare la salute e il benessere delle persone.

## Agropolis – Agricoltura per la città di domani

Il nostro obiettivo è sviluppare nuove varietà di piante e animali che siano in grado di resistere alle malattie e di crescere in modo sano e sicuro. In questo modo, si può garantire la sicurezza alimentare e il benessere delle persone.

## Agropolis – Strategie urbana e branding

Il nostro obiettivo è sviluppare nuove strategie di branding e di comunicazione che siano in grado di attrarre i clienti e di aumentare le vendite. In questo modo, si può garantire il successo delle aziende e il benessere delle persone.

## Agropolis – Modellare flussi per creare spazio

Il nostro obiettivo è sviluppare nuove strategie di modellazione dei flussi che siano in grado di creare spazio e di aumentare l'efficienza. In questo modo, si può garantire il successo delle aziende e il benessere delle persone.

## Agropolis – From the Spoon to the City

From the 1970s onward, the Max-Planck-Institut für Ernährungsgenetik has been a leading research center in the world. Its goal is to study the genetic and molecular mechanisms that regulate metabolism and the endocrine system. In this way, we can better understand how the human body regulates its metabolism and endocrine system, and how these mechanisms can be used to improve human health and well-being.

## Agropolis – Agriculture for the City of Tomorrow

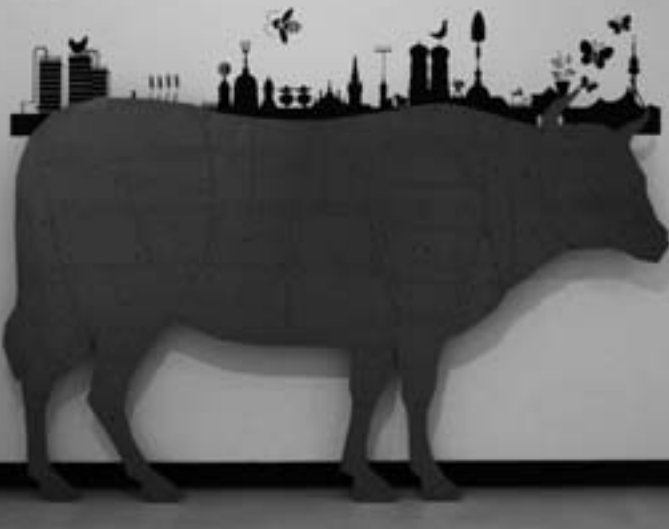
Our goal is to develop new plant and animal varieties that are resistant to disease and can grow in a healthy and safe way. In this way, we can ensure food security and human well-being.

## Agropolis – Urban Strategy and Branding

Our goal is to develop new branding and communication strategies that attract customers and increase sales. In this way, we can ensure the success of our companies and the well-being of our people.

## Agropolis – Shaping Flows into Space

Our goal is to develop new flow modeling strategies that create space and increase efficiency. In this way, we can ensure the success of our companies and the well-being of our people.



Cesare Querci, Manzo, 2011.  
Courtesy Fondazione MAXXI



## RE-CYCLE GERMANY Jörg Schröder

→UNIGE (HANNOVER  
UNIVERSITY)

Come contributo al progetto PRIN *Re-cycle Italy*, il cluster di ricerca della Leibniz Universität Hannover offrirà alcuni scenari di riferimento per l'Unità locale di Genova. Le riflessioni sui contesti specifici di Monaco e Hannover aprono campi d'indagine per valutare il confronto programmatico, il trasferimento concettuale e l'effettiva riproducibilità della metodologia d'indagine sul riciclo urbano sviluppata all'interno della ricerca. Il contesto tedesco già da tempo lavora sui temi del riciclo anche alla scala urbana e concepisce la trasformazione della città secondo una forte dicotomia tra olismo e sostenibilità ambientale. Un riferimento diretto, che descriva lo spirito di un tale approccio, può essere l'installazione del "manzo", realizzata in occasione della mostra *Re-cycle. Strategies for Architecture, City and Planet* al MAXXI di Roma, ispirandosi al lavoro del macellaio nella preparazione dei diversi tagli della carne bovina, al loro uso nella preparazione dei cibi così come in quella di tessuti, utensili e saponi. A partire da questo espediente viene ricostruita una piattaforma di conoscenza sulle reti del cibo, le catene di produzione e distribuzione, i programmi e i progetti condivisi, così come gli attori e le persone coinvolte: paesaggi entro cui tutte queste relazioni si svolgono. Il "manzo" diviene

quindi una chiave d'interpretazione delle diverse realtà descritte, figura e mappa al tempo stesso, per rileggere e riconnettere in un unico quadro rapporti tra contesti diversificati, tra città e campagna: un'occasione per ripensare ai paradigmi del progetto urbano in generale.

Le attuali pratiche di trasformazione in Germania, interpretano allo stesso modo la rilettura del progetto urbano-territoriale. Ciò che è stato un'occupazione temporanea di aree abbandonate, vuoti urbani o lotti vacanti, espressione di un movimento *underground* nella Berlino degli anni '90, diviene oggi parte delle strategie di sviluppo della città. Progetti che dal 1990 hanno segnato un riallineamento concettuale delle discipline del progetto alle diverse scale, verso quello che viene definito *landscape urbanism*, comprese le sue derivazioni successive, anche in relazione ai temi della bonifica ambientale, del riciclo urbano, della creazione d'identità e qualità spaziale anche nei siti in dismissione o delle aree ex-industriali.

Il contributo fornito dal cluster tedesco in questa sede, riunisce diverse esperienze progettuali che vanno dallo sviluppo e la crescita urbana equilibrata, alla tutela e la riconversione dei paesaggi, cercando di tenere unite anche le forze sociali ed economiche più volatili. Temi che contribuiscono in diversa misura alla mappatura del *Footprint* del riciclo, un approccio concettuale che verrà applicato al caso specifico di Hannover per poi essere confrontati con altri contesti di riferimento.

Lo scenario di Monaco, uno di quelli più significativi, illustra una città che ha trasformato più del 10% delle aree edificabili negli ultimi 10 anni, attraverso una serie di progetti di lottizzazione urbana a diversa scala. Con i nuovi piani per i quartieri di Messestadt Riem e Freiham, la città di Monaco ha di fatto avviato un processo di complessiva ridefinizione delle proprie funzionalità spaziali ed infrastrutturali all'interno della Regione metropolitana, ponendo le basi per lo sviluppo dei successivi insediamenti sub-urbani. Il progetto *Agropolis* propone, così, di reintrodurre l'agricoltura urbana nella regione metropolitana, quale elemento strutturante per la definizione di corridoi e reti ecologiche verdi a scala regionale, in grado di ripensare le relazioni tra spazi aperti e costruito, senza che queste si riducano in pratiche episodiche e sporadiche, ma diventino un elemento caratterizzante la transizione tra i contesti urbani e rurali.

Il caso di Freiham, che combina questi temi a quelli dell'uso temporaneo dei suoli, alle potenzialità sociali da essi derivanti, con lo sviluppo delle spazialità più tipiche della vita urbana, si configura come laboratorio spe-

rimentale delle strategie urbane sviluppate in via teorica nella ricerca. Attraverso l'esamina dei casi tedeschi la ricerca *Re-cycle* contribuisce alla costruzione di una maggiore consapevolezza anche in termini didattici dei temi trattati nell'ambito delle trasformazioni urbane sostenibili (in termini economici, culturali, ambientali e sociali). Inoltre invita ad una comprensione regionale del tema del riciclo, in grado di unire le realtà rurali con quelle urbane, così come le reti del movimento e della conoscenza.



Alessandra Badami, Quai d'Arcenc, Arte urbana con container, Marseille 2012

## LE METAMORFOSI DI MARSIGLIA

Alessandra Badami

→UNIPA

La continua ablazione delle capacità rigenerative della risorsa suolo, che rischia di portare a stati di irreversibile sterilità, richiede una profonda riflessione in termini di sviluppo sostenibile, di contenimento dei consumi, di riduzione degli sprechi, di nuove forme di uso e di riciclo dei beni materiali e immateriali. L'ipotesi di attivare nuove "metamorfosi" per le parti urbane che hanno esaurito il proprio ciclo di vita necessita di approcci progettuali basati su strategie reversibili di ri-ciclaggio attraverso cui il materiale esausto venga fatto rinascere sotto nuova forma capace di alimentare i processi di sviluppo.

Alcuni interessanti indirizzi in questa direzione provengono dal cambiamento degli orientamenti del governo francese in funzione della verifica della sostenibilità nello sviluppo socio-economico e territoriale, nel risparmio dell'uso delle risorse, nel privilegiare l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili ed ecosostenibili.

Nell'arco del primo decennio del XXI secolo importanti interventi legislativi hanno affrontato le questioni energetiche e ambientali, come anche le problematiche sociali, della partecipazione attiva e democratica ai processi di decisione e della qualità degli insediamenti urbani.

La legge sulla “Solidarité et renouvellement urbains” (2000) ha revisionato, in particolare, il sistema di gestione del territorio per garantire la verifica della sostenibilità dello sviluppo, per promuovere il rinnovamento urbano in opposizione alla crescita quantitativa e per rafforzare la partecipazione democratica ai processi di pianificazione, attuazione e gestione. Prima ancora dell’acuirsi delle problematiche della crisi economico-finanziaria del 2008, sono stati riformulati nuovi obiettivi per uno sviluppo qualitativo e “riduttivo”: il perseguimento della differenziazione delle funzioni urbane e la *mixité* sociale; la lotta contro lo *sprawl* e il consumo di suolo; il rispetto dell’ambiente e delle risorse naturali; il controllo e l’ottimizzazione della mobilità; la gestione dei rifiuti; la salvaguardia della qualità dell’aria, dell’acqua e degli ecosistemi. La legge è intervenuta anche con modifiche dirette al Codice dell’urbanistica introducendo tre strumenti di nuova generazione: lo Schéma de Cohérence Territorial; il Projet d’aménagement et de développement durable; il Plan Local d’Urbanisme. Altre rilevanti tappe hanno ridisegnato la trasversalità del tema della sostenibilità rispetto ai diversi settori di sviluppo: nel 2009 la “Loi Grenelle” sull’ambiente ha fissato i grandi orientamenti della politica del governo francese in materia di ecologia e di sviluppo sostenibile. Nel 2010 la “Loi Grenelle II” ha declinato in azioni sul territorio gli impegni di rispetto dell’ambiente assunti dalla legge precedente. I suoi 248 articoli sono raggruppati attorno a sei aspetti prevalenti (edilizia/urbanistica; trasporti; energia; biodiversità; rischi/salute/rifiuti; *governance*) attraverso i quali è ribadita la priorità del rispetto dei principi di sostenibilità dell’ambiente: i dispositivi di riduzione dell’inquinamento e di utilizzo di energie a maggiore efficienza e da fonti rinnovabili dovranno essere privilegiati rispetto a qualsiasi altro imperativo.

Tra gli esiti più rilevanti di questo rinnovato quadro di riferimento è la trasformazione di tredici agglomerazioni urbane in EcoCités: i Grands projets d’innovation architecturale, sociale et énergétique stanno riconfigurando il paradigma urbanistico in funzione non più soltanto dell’uso del suolo, ma anche in considerazione dei valori ambientali sovralocali, dello sviluppo qualitativo, della riduzione degli sprechi, della sobrietà nel consumo delle risorse, della solidarietà nei confronti di una nuova etica ecosostenibile collettiva e condivisa.

A Marsiglia, una delle 13 EcoCités, vincenti e convincenti metamorfosi urbane stanno attivando una virtuosa cooperazione tra riciclo e sviluppo,

tra innovazione e sostenibilità ecologica: sono in corso sperimentazioni di nuove forme di "vita" per architetture, spazi urbani ibridi, parti di città flessibili, patrimonio identitario rimesso in circolo. Con il progetto *Euro-méditerranée* (avviato dal 1995 per iniziativa congiunta dello Stato francese, del Comune di Marsiglia, della Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, della Regione Provence-Alpes-Côte d'Azur e dal Conseil Général des Bouches-du-Rhône, e con il supporto di fondi UE) 480 ha di suolo urbano sono stati interessati da una delle più estese operazioni di rinnovamento urbano e di sviluppo economico promosse in Europa. L'elezione a Capitale Europea della Cultura per il 2013 ha inoltre attivato nella città altri processi di riconversione, riqualificazione e specializzazione culturale complementari alle azioni di *Euro-méditerranée*. Il caso di studio è stato selezionato dall'Unità di Palermo per il contributo esemplare di cinque processi/azioni prevalenti che concorrono alla attivazione di *iper-cicli*:

- *RI-funzionalizzare* parti urbane centrali a destinazione industriale sotto-utilizzate, presenti tra il tessuto compatto della città e il *waterfront*, in quartieri commerciali, residenziali e produttivi che rispondano alle attuali domande di sviluppo della città.
- *RI-vitalizzare* il centro storico saldandolo con i quartieri delle periferie nord di Marsiglia, ridisegnando il rapporto tra città e fronte del porto, valorizzando l'identità e il patrimonio culturale.
- *RI-qualificare* le aree urbane degradate e sotto-utilizzate verificando costantemente il principio dello sviluppo sostenibile nelle trasformazioni e garantendo l'equilibrio tra equità sociale, crescita economica e rispetto dell'ambiente, promuovendo la *mixité* funzionale, sociale e generazionale.
- *RI-ciclare* edifici e strutture esistenti per ospitare nuove funzioni urbane: abitazioni, uffici, alberghi, negozi, attrezzature culturali e per il *loisir*, infrastrutture, spazi pubblici per potenziare una dimensione metropolitana policentrica.
- *RI-attivare* la circolazione razionalizzando e potenziando i mezzi di trasporto pubblico nel rispetto dei principi dell'accessibilità per tutti, del risparmio energetico, del contenimento dell'inquinamento e della sostenibilità ambientale.

Tra le metamorfosi urbane di Marsiglia sono stati individuati i seguenti progetti pilota come buone pratiche di re-ciclo architettonico e urbano:

- a) *Le ZAC de régénération*. Per la realizzazione degli interventi di rifunzionalizzazione e riqualificazione, e per un loro impatto positivo e condiviso, sono state adottate pratiche di pianificazione concertata tra le pubbliche amministrazioni, i portatori di interesse, i destinatari e la popolazione locale; sono state messe in atto tre ZAC (Zones d'Aménagement Concerté): la ZAC Joliette (Les Docks Quartier d'Affaires), la ZAC Saint-Charles (Parc Saint-Charles, Pôle Saint-Charles, École De Management, Bibliothèque interuniversitaire) e la ZAC Cité de la Méditerranée (Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée – MUSEUM, Centre régional de la méditerranée – CEREM, Fort Saint Jean).
- b) *Rue de la République*. Lungo la Rue de la République si concentrano le azioni di recupero dell'edilizia haussmaniana a funzioni residenziali e commerciali di alta qualità; il restauro degli isolati viene realizzato attraverso l'utilizzo di convenzioni ad hoc tra i soggetti interessati (collettività locali, stato, proprietari) per la cessione dei lotti, la realizzazione dei lavori e la riassegnazione delle proprietà.
- c) *Re-Container*. Riconcettualizzazione/riciclo creativo dei container, contenitori "simbolo" della natura portuale della città di Marsiglia; sono presenti diversi esempi di riutilizzo semantico del container come nel caso del Collège Jean-Claude Izso, dell'ingresso al magazzino rifunzionalizzato Le Sylo, di opere di arte urbana, ecc..
- d) *La Belle de Mai*. Riconversione funzionale della Manifattura Tabacchi del quartiere industriale La Belle de Mai: 45.000 mq dedicati alla creazione e alla sperimentazione artistica contemporanea, il Pôle Media e il Pôle Patrimoine, strettamente connessi con la vita sociale, politica e culturale della città e proiettati verso relazioni e connessioni con reti nazionali e internazionali.
- e) *Nouveau Centre Bourse*. Ristrutturazione, ampliamento e ammodernamento del *Centre Bourse*, il primo centro commerciale realizzato negli anni '70 nel centro storico di Marsiglia e contenente al suo interno il Musée d'Histoire de Marseille; il progetto originario venne variato in funzione del rinvenimento delle strutture difensive del porto della città di Massalìa fondata dai Greci, trasformando il ritrovamento fortuito di resti archeologici in occasione di conoscenza e valorizzazione del patrimonio storico.



Il centro commerciale, il Museo e il Jardin des Vestiges (musealizzazione in situ dei reperti archeologici) costituiscono una centralità culturale/ricreativo/commerciale capace di attrarre circa 7 milioni di visitatori l'anno e di rimettere in circolo, in modo inedito e straordinariamente efficace, il patrimonio culturale.

Le azioni di re-ciclo sul sistema urbano avviate con il progetto *Euroméditerranée* sono sostenute da politiche strategiche che hanno previsto il ricorso ad una Istituzione Pubblica di Pianificazione alla quale sono stati demandati: il disegno del progetto urbano, l'acquisizione dei terreni e degli edifici da trasformare, la pianificazione e la gestione degli interventi, la cessione dei terreni e/o degli edifici a operatori immobiliari (pubblici, privati o società) con obbligo contrattuale del rispetto di specifici programmi di edificazione, qualità architettonica e urbana e rispetto ambientale.

È stato fatto ricorso anche a politiche finanziarie e fiscali per incentivare l'intervento privato nella realizzazione del programma pubblico, divulgato e comunicato attraverso un efficace marketing urbano.

Finito di stampare nel mese di settembre del 2013  
dalla «ERMES. Servizi Editoriali Integrati S.r.l.»  
00040 Ariccia (RM) – via Quarto Negroni, 15  
per conto della «Aracne editrice S.r.l.» di Roma



*Viaggio in Italia* è il terzo volume della collana *Re-cycle Italy*. La collana restituisce intenzioni, risultati ed eventi dell'omonimo programma triennale di ricerca – finanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca – che vede coinvolti oltre un centinaio di studiosi dell'architettura, dell'urbanistica e del paesaggio, in undici università italiane. Obiettivo del progetto *Re-cycle Italy* è l'esplorazione e la definizione di nuovi cicli di vita per quegli spazi, quegli elementi, quei brani della città e del territorio che hanno perso senso, uso o attenzione. La ricerca è fondata sulla volontà di far cortocircuitare il dibattito scientifico e le richieste concrete di nuove direzioni del costruire, di palesare i nessi tra le strategie di ridefinizione dell'esistente e gli indirizzi della teoria, di guardare al progetto quale volano culturale dei territori.

*Viaggio in Italia* raccoglie alcune direzioni di attraversamento del nostro paese, direzioni atte alla ricerca del possibile ruolo del progetto dell'esistente, del riciclaggio di ciò che è orfano di un uso, della sua risignificazione. Il viaggio non rispetta un ordine geografico degli sguardi, delle teorie, dei possibili progetti che insistono sui vuoti di scena di spazi, architetture o territori ma mette in essere nuovi cicli di vita, ricuce traiettorie per altre occupazioni.

*Riscrivere i territori, ponendo un problema di metodo e strumenti, ridisegnare l'infrastruttura ambiente e rieditare paesaggi, rileggere storie* sono i primi tre capitoli di questo tour dove modalità di revisione e aspirazione dei luoghi, vocazione dei dispositivi infrastrutturali convivono in una modalità di ascolto complanare. In *echi da un vecchio ciclo produttivo* e in *città e architetture verso nuovi disegni condivisi* convergono due percorsi paralleli: da un lato si assiste alla ridefinizione degli spazi dell'industria, all'articolazione di nuove modalità di lavoro collettivo, dall'altro anche la città e l'architettura tornano a ragionare su possibili condizioni del *vivre ensemble* a partire proprio da quelle strutture e dalla loro revisione che in un passato recente hanno posto in essere il problema dello spazio condiviso.

ISBN 978-88-548-6269-2



euro 35,00

9 788854 862692