

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA
Dipartimento di Architettura e Progetto

Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto
XXV Ciclo

Il progetto del margine della città contemporanea
figure, declinazioni, scenari

Tutor: Prof.ssa Marta Calzolari
Prof.ssa Alessandra De Cesaris

Dottoranda: Marina Macera



SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA
Dipartimento di Architettura e Progetto

Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto
XXV Ciclo

Il progetto del margine della città contemporanea
figure, declinazioni, scenari

Tutor: Prof.ssa Marta Calzolaretti
Prof.ssa Alessandra De Cesaris

Dottoranda: Marina Macera

Il coordinatore:
Prof. Antonino Saggio

Indice

- 11 Introduzione
- 19 *capitolo primo*
Definizioni del margine
- 20 1.1 Il margine come confine
- 1.1.1 Il confine fisico: i molteplici significati del confine
La presa di possesso del territorio
Le delimitazioni umane
 - 1.1.2 Il confine simbolico: i confini invisibili della città
I confini sociali
- 28 1.2 Il margine come frontiera
- 1.2.1 Lo spazio tra due spazi
Il luogo dello scontro e della diffidenza
Il luogo dell'incontro
 - 1.2.2 La frontiera progressiva
La frontiera dinamica
La frontiera mobile
- 37 1.3 Il margine come limite
- 1.3.1 Il limite delle mura
Il pomerium e il limes romano
Le mura urbane
 - 1.3.2 Continuità e evoluzione delle mura
Il limite storico delle mura nello scenario contemporaneo
Le nuove mura urbane
- 47 1.4 Il margine come recinto
- 1.4.1 Il recinto come costruzione dell'interno
La negazione dell'attraversamento
Il recinto nell'architettura militare
 - 1.4.2 I nuovi recinti
I recinti individuali della città
Il recinto segregativo
-

59 *capitolo secondo*

Caratteri del margine

60 2.1 Naturalità/Artificialità

2.1.1 Margine "de re"

Le foreste

I margini d'acqua

2.1.2 Margine "de dicto"

Confine amministrativo

Frontiere statali

69 2.2 Interscalarità e Dimensione

2.2.1 Globale/Locale

Mondo-città: la dissoluzione del margine

Città-mondo: l'affermarsi di una moltitudine di margini

2.2.2 Paesaggio, città, architettura

Paesaggio:

Grande Arche alla Defense, J.-O. Spreckelsen, Parigi, 1983

Recupero del letto del fiume Turia, Ricardoi Bofill, Valencia, 1981

Progetto di PRGC, Francesco Venezia, Lauro, 1984

Città:

Piano per Jesi, B. Secchi, Jesi, 1987

Progetto per la zona fieristica di Bologna, M. Carmassi, XVII

Triennale di Milano, 1987

Recupero del quartiere Byker, Erskine, New Castle, 1968

Architettura:

Edificio per uffici, Gabetti e Isola, San Donato Milanese, 1987

Isolato Moillet, Bohigas, Barcellona, 1983

2.2.3 La dimensione frattale dei margini

84 2.3 Chiusura/Permeabilità

2.3.1 Margini forti

Edifici residenziali anni'50-'80:

Corviale, Mario Fiorentino, Roma, 1972

Forte Quezzi, Luigi C. Daneri e E. Fuselli, Genova, 1956

Pedregulho, Affonso Eduardo Reidy, Rio de Janeiro, 1946

Casal das Figueiras, G. Byrne, Setubal, 1975

2.3.2 Margini deboli

Luoghi alti:

Porta nuova, Milano: Torre Solaria, Arquitectonica, 2010

Plaza Europa, Barcellona: Torre E.I.O. 5, Roldàn/Berengué,
2005; Toyo Ito e b720 Fermin Vazquez Arquitectos, 2010

2.3.2 Margini invisibili

95 2.4 Soglie

2.4.1 Hestia/Hermes

2.4.2 La soglia urbana

La soglia degli spazi complessi:

Progetto di Euralille, OMA, Lille, 1994

La soglia graduale:

Progetto vincitore del concorso AAAarchitetticercasi-edizione
2008, Demo Architects, Milano, 2008

2.4.3 La soglia architettonica

La soglia differenziata:

Progetto di edifici residenziali, Leon Wolhage Wernik
Architekten, Monaco, 2009

La pelle dell'edificio:

Fondazione Cartier, Jean Nouvel, Parigi, 1994

Museo Quai Branly, Jean Nouvel, Parigi, 2000

107 Caratteri del margine: schede di sintesi 2A- 2B- 2C

115 capitolo terzo

Il disegno dei margini della/nella città contemporanea

116 3.1 Il margine urbano

3.1.1 La nuova dimensione urbana

Le fratture della città per parti

La città arcipelago

3.1.2 Il ridisegno del margine urbano

Il modello tradizionale. La ricostruzione di Berlino

Il progetto urbano:

Zac di Bercy, Buffi, Parigi, 1991

Dedemsvaarteg, Kees Christianse, L'Aja, 1987

I nuovi cluster urbani:

Chassé terrain, OMA, Breda, 1997

Lynked Hybrid, S. Holl, Pechino, 2003

3.1.3 Londra 2012 e Torino 2006. Due eventi ridisegnano
i margini urbani

142 3.2 Il margine periurbano

3.2.1 Il margine periurbano della città contemporanea
Città compatta e città diffusa

3.2.2 Il progetto di margine della campagna
Il margine come spazio per conservare la bio-diversità:
Agropolis munchen, Agropolis, Monaco, 2009
Il margine come nastro a spessore variabile: Jean Nouvel e
Bernardo Secchi per il Grand Pari(s)

3.2.3 Il progetto di margine della città
Il progetto urbano tra città e campagna: S. Holl, Edge of
a City
La ricostituzione della forma urbana: Bergamo e Stoccolma

169 Il disegno dei margini della/nella città contemporanea:
schede di sintesi 3A- 3B

174 3.3 I recinti industriali

3.3.1 L'apertura dei recinti
Il disegno di un isolato protetto:
Het Funen, de Architekten Cie, Amsterdam, 1998-2005
GWL- Terrain, Kees Christiansee, West 8, Olanda, 1993-1998
Innesti urbani:
Il nuovo portello, Cino Zucchi, Gino Valle, Milano, 2002-2011
La riconnessione di frammenti di città:
Falck Sesto San Giovanni, Renzo Piano, Milano, 2005
Recupero urbano area ex Philips, Arassociati, Lovanio, 2000-
2005
Il progetto di modelli eco-sostenibili:
Hammarby Sjostad, Tengom Arkitekter, Stoccolma, 1993-2015

186 3.4 Le infrastrutture

3.4.1 Lo spessore dell'infrastruttura
L'urbanizzazione dell'infrastruttura:
Ronda del Litoral Promenade, Pere Joan Ravetllat Mira/Carme
Ribas Seix, Barcellona, 2002-05
Passeggiata Samuel-De Champlain, Daoust Lestage + W.Asselin
Ackaoui + Option Aménagement, Quebec City, 2005-2008
I Grandi parchi lineari di connessione:
Sant Andreu-Sagrera, West 8, Barcellona, 2003
M-30-Madrid rio, West 8, Madrid, 2006-2011
La protezione dall'infrastruttura:
Casa per studente, K. Van Velsen, Utrecht, 2000-2002
Kilometro Rosso, J. Nouvel, Bergamo, 2004-07

3.4.2 Le connessioni trasversali

La ricucitura di parti di città:

Zuidas, De Architekten cie, Amsterdam, 1998

Masterplan di Pasila, Cino Zucchi, Helsinki, 2004

Le nuove stazioni ferroviarie:

Stazione Basilea, Cruz y Ortis, Svizzera, 2001-2003

Stazione Tiburtina, ABDR, Roma, 2004-2012

Napoli Afragola, Zaha Hadid, Napoli 2003

Torino Porta Susa, AREP, Torino, 2004-2012

201 3.5 Le "enclaves" urbane

3.5.1 Il controllo e la protezione spaziale

Zucchi e l'"enclaves" urbane:

Ristrutturazione del quartiere fieristico, Abbiategrasso, 1997-2000

Riqualficazione spazi aperti, Milano, 2000

Intervento residenziale alla Giudecca, Venezia, 1995-2003

Microcosmi autonomi nella città:

Santa Giulia, Foster and Partners, Milano, 2005

Quartiere Werdwies, Adrian Streich, Zurigo, 2004-2007

3.5.2 L'apertura delle "enclaves"

"Desenclaver" le enclaves:

Theresienhohe, O. Steidle, Monaco, 1997-2005

Masterplan per il Quartiere di Sant'Elia, Oma, Cagliari, 2008

213 3.6 I margini tra edificato e spazi aperti a vari gradi di naturalità

3.6.1 Il progetto degli spazi aperti urbani

Nuovi quartieri residenziali:

Quartiere residenziale, Mab Arquitectura, Milano, 2005-2009

Complesso di Via Senigallia, OdA Associati, Milano, 2005

52 Highway, Zon- e Arquitectos, Noain, 2004-2007

Progetto di spazi urbani complessi:

La Cité internazionale, R. Piano, Lione, 2006

3.6.2 I parchi urbani e periurbani a vocazione agricola

Il progetto di grandi aree verdi residuali:

Shelby farms park masterplan, J. Corner, Memphis, USA, 2008

Shenyang campus, Turenscape, Shenyang City, Cina, 2004

Riem park-Ex Aeroporto, Latitude nord, Monaco, 2005

Gli interventi nel periurbano milanese:

Parco nord-Parco agricolo sud, Milano 1975-2011

229 Il disegno dei margini della/nella città contemporanea: schede di sintesi 3C- 3D- 3E- 3F

239 *capitolo quarto*

Applicazioni-scenari progettuali: casi studio

240 4.1 Progetti di ricerca

4.1.1 Rigenerazione dei tessuti urbani. Strategie e metodi per lo sviluppo. Caso studio: Quadrante est di Roma tra via Casilina e il tratto urbano dell'Autostrada A1.

Ricerca universitaria, Sapienza Università di Roma, 2010

Descrizioni

Margini

Strategie

4.1.2 La Rigenerazione dei quartieri di Edilizia Residenziale Pubblica. Il caso di Tor Bella Monaca a Roma, 2010-2011

Descrizioni

Margini

Strategie

253 4.2 Concorso di idee: Archivio di confine, indagine sui confini mobili della città

4.2.1 Descrizione del laboratorio e finalità

Cos'è Archivio di confine

Il Premio di Architettura

4.2.2 Inquadramento e obiettivi del concorso

Inquadramento a scala urbana

L'area di progetto

Obiettivi di progetto

4.2.3 Proposta di progetto: frammenti di paesaggio

Tema di progetto

Caratteri e elementi di progetto

Materiali di progetto

267 **Selezione bibliografica**

Introduzione

L'argomento *margin* è stato trattato negli ultimi anni da molti autori in differenti ambiti della disciplina architettonica e urbana. Laboratori, seminari, convegni e pubblicazioni si sono occupati di questo tema trattandolo a diverse scale (dall'edificio, alla città, al paesaggio) e tratteggiandone una varietà eterogenea di interpretazioni e di scenari. In tali ricerche prevale una interpretazione negativa: il margine è descritto come luogo di emarginazione e di degrado, come spazio-corridoio periferico di separazione tra isole chiuse e ancora come luogo indefinito situato tra città e campagna, ma anche come tentativo di arginare la diffusione urbana.

Da queste considerazioni si deduce come una parte di questi studi abbia ricondotto il tema urbano e architettonico dei margini soprattutto a problematiche di tipo sociale. In molte pubblicazioni, infatti, s'intendono per margini i luoghi di bordo, dove parte della popolazione vive ai limiti della società civile, e anche come i recinti, dove avvengono fenomeni di inclusione o di esclusione dal mondo esterno. Questo tipo di indagini dei fenomeni urbani e sociali racconta di margini caratterizzati soprattutto da forti criticità e dimentica il carattere potenziale e propositivo, quindi di progetto, che questi hanno per attuare cambiamenti nell'ambiente urbano.

Ma il margine non è solo il luogo residuale, abbandonato da ogni pensiero progettuale, ai confini delle periferie urbane.

Margini sono tutti gli spazi di separazione generati tra ambiti diversi, dovuti a mancate progettazioni, a dismissioni e a trasformazioni dei caratteri del contesto, che generano interruzioni, salti e difficoltà di attraversamento nell'organismo urbano dalla città consolidata alla periferia diffusa fino al contatto con la natura. Il margine, inoltre e soprattutto, è categoria progettuale, non solo perché con la sua definizione progettuale è possibile risolvere problematiche di aree irrisolte dal forte degrado urbano e sociale, ma anche perché con il progetto di tutti gli spazi di separazione della città si possono generare occasioni per proporre nuove relazioni che compongono la frammentazione urbana. Una serie di ricerche, infatti, descrive la frammentazione e le strategie che progetti urbani mettono in atto per risolvere le fratture della città, e fanno proprio riferimento ai modi di trasformazione degli spazi di bordo per generare nuovi rapporti tra parti urbane.

Da questi spunti si è sviluppata la mia ricerca sul margine e sul suo progetto. Il margine come oggetto del mio studio, però, non si limita a essere solo una categoria analitica per leggere la città contemporanea con i suoi fenomeni di diffusione e le sue fratture interne e neanche solo un termine riferito a fenomeni antropologici e sociali d'inclusione e di esclusione, di globalizzazione e localismi. Il margine della mia ricerca è principalmente un luogo dove sperimentare nuove spazialità urbane, poiché rappresenta una parte importante per la composizione delle relazioni nell'organismo urbano.

Il margine gioca un ruolo fondamentale nella continuità geografica e morfologica del territorio sia urbano che periurbano, così da poter essere considerato protagonista formativo di nuovi spazi nella definizione di scenari possibili futuri della città.

Il progetto del margine della città contemporanea individua quindi le diverse strategie progettuali per attuare trasformazioni urbane finalizzate a delineare forme di integrazione e commutazione tra ambiti diversi. Il progetto del margine è lo strumento che individua le differenti identità, preservandole, e le mette a sistema secondo una composizione di relazioni e rapporti. Inoltre il progetto del margine si confronta non più con un bordo che è una semplice linea di divisione/passaggio senza una propria identità, ma con uno spazio con un suo spessore abitabile e quindi con una propria indipendenza figurativa, dove dar vita all'integrazione delle differenze.

La dissertazione è organizzata in quattro capitoli. I primi due sono più teorici e inquadrano i temi guida della ricerca: le definizioni del margine e i caratteri del margine. Il terzo, più empirico, è centrale rispetto all'obiettivo della dissertazione: il disegno dei margini della/nella città contemporanea. Il quarto racconta di tre casi-studio che mi hanno accompagnato durante gli anni del dottorato nello sviluppo dell'indagine.

Il primo capitolo *Definizioni del margine* indaga i significati del termine margine nelle sue differenti sfaccettature. Viene descritto come le declinazioni del termine si siano connotate diversamente nei vari periodi e come alcune di esse, sebbene le configurazioni passate siano ormai scomparse, si riconoscano nei nuovi margini. Dal *limes* romano alle mura medievali fino ai recinti segregativi, gli spazi di separazione hanno assunto diverse configurazioni e differenti significati andando a condizionare le trasformazioni del territorio e le evoluzioni sociali. La

metodologia d'indagine è stata quella di analisi e studio dello stato dell'arte da un punto di vista teorico, riferito al tema dei **confini** della città, dei **limiti** e dei **recinti** architettonici e delle **frontiere** dell'uomo, a livello non solo architettonico-urbano ma anche interdisciplinare, guardando ad autori che hanno parlato dei confini anche da un punto di vista sociologico e antropologico. Il secondo capitolo *Caratteri del margine* indaga i caratteri che contraddistinguono i margini. Il margine è **naturale e/o artificiale**: naturale quando divide il territorio indipendentemente dalle azioni dell'uomo ed è rappresentato da fiumi, coste, foreste, montagne, ecc.; è artificiale quando, invece, dipende dall'azione dall'uomo che decide di delimitare un luogo con linee immaginarie o fisiche. Il margine è **interscalare**: dalla facciata di un edificio al confine di una città il margine assume diverse dimensioni e interviene modificando il territorio a scale differenti. Il margine ha caratteri di **chiusura e/o permeabilità**: è forte o debole a seconda delle relazioni di chiusura e apertura che definisce tra gli elementi a contatto. Il margine ha in sé il concetto di **soglia**: ha carattere di apertura, attraversamento e passaggio, quando si compone di soglie, ovvero di elementi che indicano il luogo del movimento da una parte all'altra.

Il terzo capitolo *Il disegno dei margini della/nella città contemporanea* è organizzato in due parti. La prima analizza due aspetti critici dei margini nella dimensione urbana contemporanea: le fratture urbane della città per parti da un lato e il margine periurbano della città compatta e quello instabile della città diffusa a contatto con la campagna dall'altro. La seconda parte del capitolo indaga in particolare progetti di margine per quattro situazioni specifiche: **i recinti industriali, le infrastrutture, le enclaves urbane e i margini degli spazi aperti a vari gradi di naturalità**.

Il quarto e ultimo capitolo *Applicazioni-scenari progettuali: casi studio* descrive tre esperienze applicative della mia ricerca. I primi due casi studio sono ricerche svolte all'interno dell'attività dottorale sul tema della rigenerazione dei tessuti urbani della periferia est di Roma, dove il progetto del margine rappresenta una delle strategie di rigenerazione. Il terzo caso studio è un concorso di idee a cui ho partecipato individualmente ricevendo la menzione d'onore e che mi ha dato la possibilità di sperimentare su un territorio ai confini di Molfetta strategie da attuare sui margini tra un tessuto consolidato e la campagna.

In appendice al secondo e terzo capitolo sono riportate alcune schede sintetiche dei progetti analizzati.

Sulle differenti declinazioni del significato del termine margine i riferimenti più significativi sono stati tratti in particolare da tre pubblicazioni. Il testo di Leonardo Benevolo e Albrecht Benno dal titolo *I confini del paesaggio umano* è stato influente per l'indagine sulle configurazioni e le definizioni del margine nei periodi storici e per la ricerca sulla validità attuale di questi significati nel campo operativo della progettazione contemporanea. Il testo di Piero Zanini, *Significati del confine*, mi è stato utile, invece, per cercare di capire come il margine prenda i suoi diversi significati anche da discipline non propriamente architettoniche, come la geopolitica o l'antropologia e come queste abbiano condizionato il cosa, il come e il perché dei confini umani. Significativo, poi, è stato l'apporto del numero monografico di Rassegna del 1979, *Recinti*, per le questioni riguardanti la costituzione fisica del recinto inteso come atto archetipo di architettura per eccellenza. Per riuscire in un'attenta individuazione dei caratteri del margine un contributo importante mi è stato dato dal testo di Aimaro Isola e Carlo Giammarco, *Disegnare le periferie: il progetto del limite*. Gli autori suggeriscono una serie di azioni per intervenire sulle aree di margine, analizzandole a seconda dei differenti caratteri presenti in questi spazi. Come pensare il limite e come abitarlo è un tema centrale che accompagna tutto il testo e mi ha aiutato a definire i caratteri che assumono gli spazi di margine con le loro trasformazioni. Su questo tema si sono rivelati utili anche i dossier delle 10 proposte presentate per la consultazione internazionale per il *Grand Pari(s)*. Gli studi effettuati dai 10 gruppi chiamati per proporre scenari per la grande Parigi sono stati ottimi spunti di partenza per delineare alcune delle criticità e delle potenzialità date dai caratteri dei margini riferite più in generale alla città. Inoltre, la lettura dei dossier mi ha dato modo di iniziare a delineare quali strategie si possono attuare col progetto dei margini per definire, modificare o risolvere luoghi critici urbani. Sulle questioni più teoriche e gli aspetti sociali e antropologici dei caratteri ho fatto riferimento al testo di Marc Augé, *Tra i confini* e a quello di Paul Virilio, *Lo spazio critico*, dove si fa riferimento soprattutto alla dissoluzione dei confini fisici in favore di quelli immateriali dati dalle reti, e alla proliferazione di confini individuali. Su questo argomento è risultata utile anche una raccolta di saggi presentati a un seminario interdisciplinare sul tema dei confini *La città e il limite: i confini della città*, dove una parte interessante è stata quella in cui si fa un confronto tra la geometria delle figure frattali e i margini della città contemporanea.

Per quanto riguarda la lettura critica sui fenomeni urbani contemporanei, i loro processi e sulle definizioni di città fatta per frammenti, città diffusa o ancora città arcipelago di aiuto è stato il testo di Marco Burrascano, *I frammenti della città europea*. È un lavoro di ricerca, dove ci s'interroga su come sia cambiata la nozione di città europea, sempre più specchio della frammentazione contemporanea e non dell'unitarietà propria della città tradizionale ottocentesca. Il testo di Francesco Indovina, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, e quello di Bernardo Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, sono stati anch'essi utili soprattutto per leggere la complessità degli elementi che connotano la città contemporanea con le sue problematiche, il delicato tema della forma urbana e il rapporto difficile tra il costruito e la campagna. Queste letture mi hanno sostenuto nel confermare la validità della tesi da me sostenuta del valore del progetto del margine nella progettazione urbana per risolvere le problematiche delle fratture interne alla città, ma anche per dare visioni future di una città contemporanea del *ventunesimo secolo* non più oggetto di azioni di *espansione e dissoluzione*.

A questi teorici si affiancano una vasta serie di testi più empirici. Tra questi il testo di Steven Holl, *Urbanisms, lavorare con il dubbio*, una raccolta di suoi progetti urbani, tra i quali vi sono proposte visionarie, risultati di ricerche e studi risalenti agli anni '80 sul tema del margine tra città e campagna nelle conurbazioni americane. Altri riferimenti empirici derivano soprattutto da articoli di riviste, numeri monografici e considerazioni di autori ai propri progetti raccolte dai loro siti internet. Tra questi i più significativi si sono rivelati alcuni articoli sulla rivista *Controspazio*, *Il progetto urbano come progetto globale*. *La Zac di Bercy* di Marta Calzolari, *Organizzare la libertà*. *Progetti urbani* di Kees Christiaanse di Olindo Caso e *Cino Zucchi*. *Architettura tra landmark ed enclave* di Michele Costanzo; e due numeri monografici di Lotus, *Landscape infrastructures*, *Lotus in the fields*.

A questi riferimenti bibliografici si affiancano le esperienze applicative, in cui ho sperimentato tre differenti modalità di operazione su margini a scale e con caratteri differenti. Attraverso le ricerche all'Università ho potuto ragionare sulle criticità e le strategie per i margini periurbani tra città progettata/città diffusa e campagna, sui corridoi di separazione tra le *enclaves* urbane, sui margini delle infrastrutture e sui recinti monofunzionali, a una scala urbana e territoriale. L'occasione

del concorso, invece, mi è stata utile per ragionare sul disegno degli spazi di separazione e per stabilire configurazioni adatte sui margini, mettendo in pratica la mia tesi sull'importanza del progetto del margine come strumento per preservare l'identità dei differenti frammenti e allo stesso tempo metterli a sistema. Il progetto, infatti, ha riguardato la definizione di relazioni fisiche e visive attraverso una successione di soglie e barriere tra ambienti tra loro diversi.

L'interesse per i territori "fra" e irrisolti nell'ambiente urbano mi ha impegnato già dalla mia tesi di laurea quando ho studiato soluzioni progettuali su un'area caratterizzata da elementi di città storica, consolidata, la ferrovia e il mare, tra due *enclaves*: l'ex-officine di Pietrarsa e il porto del Granatello, a Portici sulla costa orientale napoletana. Con le attività del dottorato di ricerca, poi, è incrementato il mio coinvolgimento rispetto a questo tema. Le esperienze di seminari dottorali, quali quelli sulla consultazione per il Grand Pari(s) organizzato dalla prof.ssa Alessandra Criconia; il convegno "*Abitare il futuro...dopo Copenaghen*" a Napoli, a cui ho partecipato con un intervento dal titolo *La città contemporanea come arcipelago. Il limite ritrovato come suo Logos*; e le ricerche universitarie all'HousingLab su Tor Bella Monaca e Giardinetti hanno accompagnato la mia ricerca e mi hanno aiutato a chiarire e definire il campo d'interesse di questo argomento. A queste si aggiungono esperienze biografiche, come il viaggio a Parigi, dove ho incontrato Piero Zanini, con il quale ho discusso sull'approccio all'argomento, affrontato nel suo laboratorio (Laboratorio di Architettura e Antropologia-La Villette) da un punto di vista più antropologico e sociale; e l'esperienza del seminario a Camerino, dove ho illustrato l'avanzamento della mia ricerca e dove ho ricevuto consigli utili per il prosieguo. Fondamentali, infine, sono stati gli apporti dati dapprima dalla prof.ssa Marta Calzolari, ora in pensione, e poi il confronto sul tema dei margini con la prof.ssa Alessandra De Cesaris, che mi ha seguito con preziosi consigli durante la fase finale della mia ricerca dottorale.

capitolo primo

DEFINIZIONI DEL MARGINE

1.1 Il margine come confine

Il significato di margine come confine è sotteso all'atto d'imposizione da parte dell'uomo di delimitazioni che si sono manifestate nel tempo in forme sempre diverse. La presa di possesso del territorio, infatti, come atto del delimitare ha imposto confini materici e simbolici caratterizzati di volta in volta da atteggiamenti culturali diversi, che hanno definito i differenti caratteri e le diverse forme del confine. Il confine, in tal senso, ha sia un significato concreto riferito a elementi fisici del delimitare sia un significato più astratto e concettuale legato a fenomeni generali di termine e limite:

- 2. a. *concr.* **Pietra, sbarra, steccato o altro che segna il confine di un terreno:** mettere, levare, spostare il confine.

- 2. b. *estens.* **Limite, termine in genere:** i c. della terra; Il mar sonante a fronte ha per confine (Marino); Giunta al confine del cielo; senza confine, senza confini, sterminato, illimitato. In usi fig.: essere al c. tra la vita e la morte; tenersi entro i c. del giusto e dell'onesto; i c. della scienza, del conoscere umano; passare i c., eccedere (più com. passare i limiti); oltre i c. naturali, oltre quanto è concesso dalla natura.¹-

confine fisico e simbolico

Oltre ad identificare il confine, quindi, unicamente come segno materico, che delimitando un territorio divide due luoghi, è giusto allargare il campo dei significati e delle pertinenze ad ambiti non prettamente architettonici per far capire la complessità della definizione di questo termine. Il confine, infatti, rappresentato non solo da elementi tangibili, ma anche da elementi simbolici, in tutti i suoi modi e le sue forme influisce sulle trasformazioni del nostro paesaggio: "i confini muoiono e risorgono, si spostano, si cancellano e riappaiono inaspettati. Segnano l'esperienza, il linguaggio, lo spazio dell'abitare, il corpo con la sua salute e le sue malattie, la psiche con le sue scissioni e i suoi riassetamenti, la politica con la sua spesso assurda cartografia, l'io con la pluralità dei suoi frammenti e le loro faticose ricomposizioni, la società con le sue divisioni, l'economia con le sue invasioni e le sue ritirate, il pensiero con le sue mappe dell'ordine."² (Magris).

1.1.1 Il confine fisico: i molteplici significati del confine

La presa di possesso del territorio

Il porre confini ai luoghi, definendone in questo modo bordi e contorni, è un atto archetipo di presa di possesso del territorio da parte dell'uomo: i confini, così segnati, circoscrivono ambienti

¹ Treccani, *Il vocabolario della lingua italiana*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

² C. Magris, *Come i pesci il mare*, in AA.VV., *Frontiere*, supplemento a Nuovi Argomenti, 1991, n. 38, p. 12

controllati, misurati e quindi riconoscibili. Il margine come confine assume con l'atto di delimitazione il significato di una linea che stabilisce differenze tra due luoghi, i quali subiscono da questa divisione in ambiti controllabili effetti diversi e assumono, così, proprie peculiarità comprensibili. Questa linea di confine, in senso lato, può essere fisica o immaginaria, definita da elementi architettonici oppure da linee invisibili tracciate su mappe.

Ha un carattere interscalare: non inficia sul suo significato che sia un confine tra stati, tra regioni, tra spazi privati e pubblici, infatti il senso che si ha quando si attraversa un confine di qualsiasi dimensione è sempre quello di un cambiamento dovuto alla differenza dell'aspetto dei due luoghi per mezzo delle norme, degli usi e delle consuetudini differenti che caratterizzano i territori. L'effetto principale del confine è allora quello di sancire una diversità. Le differenze che si hanno sono tante e di diverso tipo, ma ci sono sempre al di là del fatto che il confine sia di una dimensione piccola o grande³. Riporto di seguito una parte della voce del vocabolario Treccani, che tra i significati di confine al primo punto definisce proprio il significato del termine come linea di demarcazione di una regione geografica o di uno stato, di un territorio o di un terreno:

- "Confine": s. m. [dal lat. *confine*, neutro dell'agg. *confinis* «confinante», comp. di *con-* e del tema di *finire* «delimitare»].

1. a. Limite di un territorio, di un terreno: il c. del campo è segnato da una pietra. Nel linguaggio giur., c. fondiario, quello che delimita l'estensione della proprietà fondiaria circoscrivendo lo spazio entro cui il proprietario può esercitare pienamente il suo diritto.

1. b. Limite di una regione geografica o di uno stato; zona di transizione in cui scompaiono le caratteristiche individuanti di una regione e cominciano quelle differenzianti: c. naturale, quello che s'identifica, più o meno, con linee prestabilite dalla natura, quali coste, crinali di montagna, fiumi, ecc.; c. politico, quello stabilito per convenzione tra governi, che separa due organismi politici mediante una linea di confine la quale, quando è possibile, è costituita da una fascia disabitata con funzioni di isolamento: il c. tra l'Europa e l'Asia, tra la Francia e la Spagna; varcare il confine⁴. -

Il termine come riportato dalla voce del vocabolario assume anche il significato di linea di tipo politico di divisione tra due sovranità, che nelle organizzazioni governative deriva dalla volontà di definire con precisione l'inizio e la fine del potere di giurisdizione su un territorio. Il tracciamento delle linee di

confine fisico interscalare

³ Il carattere interscalare del margine sarà definito in maniera più precisa e riportato a situazioni della contemporaneità nel secondo capitolo, quando si parlerà dei caratteri dei margini tra cui vi sono proprio l'interscalarietà e la dimensione.

⁴ Treccani, *Il vocabolario della lingua italiana*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

confine per le organizzazioni statali è avvenuto nella storia sia assecondando le linee stabilite dalle barriere naturali del terreno sia, quando queste non erano presenti, erigendo muri, bastioni difensivi o costruendo fossati. Certamente il confine naturale⁵ come segno più forte e individuabile era ed è considerato la linea migliore per definire il campo di azione dell'autorità di uno Stato e per garantirne la sua difesa, poiché segue le caratteristiche geografiche omogenee di un territorio. Negli anni, però, si sono definiti confini sempre più di tipo matematico, tracciati in maniera geometrica su mappe geografiche. In questo modo si sono disegnate nuove mappe di tipo politico, estranee alla geografia dei luoghi e stabilite dalla sola mano dell'uomo. In questo senso il confine è dato solo dall'attività umana, che con la presa di possesso di un territorio ne sancisce la sua proprietà, modificando e sovrapponendosi allo stato fisico del luogo. Ritornando al carattere interscalare del confine, si possono assumere nella categoria dei confini prettamente antropici e artificiali tutti quei segni di divisione come pietre, steccati, sbarre, che definiscono proprietà nelle città, nelle campagne, nei piccoli e grandi territori. La mappa politica però, non poggiandosi su dati di fatto superiori alla volontà dell'uomo, nel tempo tende a modificarsi con spostamenti, traslazioni o cancellamenti, provocando effetti a volte leggeri o a volte forti, che cambiano l'aspetto dei luoghi e il loro modo di viverli secondo le nuove consuetudini culturali. La città stessa, nata entro i suoi confini, si presentava in passato come un luogo delimitato da confini imposti dall'uomo e si contrapponeva in maniera decisa alla natura intorno con porte e barriere doganali, che hanno sempre segnato l'ingresso o l'uscita da un ambito normato da sue leggi particolari. Il confine segnato dall'uomo, intorno alla città, separava il nucleo urbano dal contesto naturale, che diventava, così, lo sfondo senza limiti del costruito⁶. Lo stesso costruito all'interno della città è sempre stato costituito da confini dovuti alle differenze morfologiche delle differenti densità abitative, da limiti delle aree monofunzionali e dalla differenziazione tra pubblico e privato⁷. *"Altre linee di confine determinano il taglio dei lotti, e la distinzione tra spazi pubblici e privati. Altre ancora dividono le singole proprietà e all'interno di queste definiscono gli usi degli spazi dell'abitare."*⁸ (Albrecht, Benevolo). Dalla città all'edificio i confini nel tempo si sono modificati, sono traslati o sono stati cancellati a causa dei cambiamenti culturali e sociali che si sono succeduti nella storia dell'uomo.

⁵ Anche in questo caso il carattere naturale e artificiale dei margini è definito con maggior grado di approfondimento nel secondo capitolo.

⁶ *"Ma...come può l'uomo staccarsi dallo sconfinato campo del mondo? Dove andrà, poiché la terra è un enorme campo senza limiti? La risposta è piuttosto semplice; designerà una porzione di questo campo per mezzo di pareti, in modo da definire uno spazio incluso e finito, capace di opporsi allo spazio amorfo e senza limiti..."* José Ortega y Gasset in C. Ezechieli, *Lo spazio dei limiti: frontiere della forma in architettura*, dissertazione in progettazione architettonica e urbana, Milano 2001

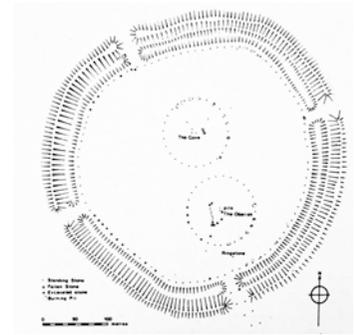
⁷ Il tema dei margini urbani interni alla città contemporanea sarà discusso nel terzo capitolo, portando la trattazione, qui puramente descrittiva, a un livello operativo, nel quale si definiscono possibili azioni di progetto da elaborare per le linee di margine.

⁸ B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, Laterza, Bari-Roma 1994, p.6

Le delimitazioni umane

L'uomo quindi ha delimitato il territorio nel tempo in modi diversi, introducendo di volta in volta nella continuità dell'ambiente naturale confini che hanno segnalato la sua presenza e che sono arrivati fino a noi come testimonianza delle diverse fasi di presa di possesso dei territori. Le testimonianze dell'imposizione di confini da parte dell'uomo utilizzati per delimitarsi sono antiche⁹, ma il loro significato e il loro carattere è cambiato con il trascorrere del tempo e con il cambiamento degli atteggiamenti culturali nella storia. I primi confini dell'uomo sulla terra sono stati in gran parte cancellati, poiché erano confini labili, non fissi, dovuti a una visione unitaria del paesaggio naturale illimitato, con cui l'uomo manteneva una certa confidenza. Di questi segni, affermano Albrecht e Benevolo, *"quel che resta -nelle campagne del continente nordamericano, appena scalfite dalla civilizzazione statunitense; nei deserti della costa peruviana, dove la mancanza delle piogge permette la conservazione illimitata dei segni tracciati sul suolo; nelle campagne inglesi, dove una manutenzione tradizionale conserva visibili i tracciati preistorici accanto ai manufatti più recenti- ci lascia percepire la prima stazione felice dell'umanizzazione del paesaggio, non ancora diviso in parti eterogenee."*¹⁰ Secondo questa descrizione il modo di segnare il paesaggio con i confini all'inizio della civiltà dialoga con il mondo naturale: tutto è ambientato nel territorio naturale non considerato ostile ed estraneo dagli uomini. Il circolo di Avebury, in Inghilterra nello Wiltshire, è un esempio di confine segnato dall'uomo nel periodo neolitico, che non diventa un mondo a sé stante contrapposto al paesaggio ma, assumendo caratteristiche diverse dall'ambiente, s'integra comunque con esso. Il confine è un grande circolo di 450 metri di diametro, composto da pietre affiancate da un fossato, il cui materiale di scavo, riportato all'esterno, forma il terrapieno. Il confine segnala il passaggio a un'area sacra, da cui non è possibile guardare all'esterno e che si configura come un vero e proprio interno che ha come soffitto il cielo.

Con la formazione delle città il significato concettuale di confine e i modi e le forme della delimitazione si fanno più complessi: l'esigenza principale è di stabilire discontinuità tra l'esterno illimitato naturale e l'interno urbano costruito e regolato. All'interno della città si stabiliscono le regole del vivere cittadino e la realizzazione di uno spazio artificiale complesso urbano definisce le modalità dei rapporti tra gli uomini che vi abitano racchiusi all'interno di un ambiente controllato. All'esterno



Il circolo di Avebury.

Pianta del circolo rituale alla fine del periodo neolitico, 2400 a.c., con la centro due altari circolari.

Foto del circolo: i terrapieni e il fossato di delimitazione, il confine è segnato da una fila di menhir

Immagine tratta da B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p. 10

confine urbano

⁹ cfr. paragrafo 1.4, *Il margine come recinto*.

¹⁰ B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p. 9

confine militare

¹¹ Ivi, p. 33

¹² *“Una linea, un limite, una frontiera. All’interno di questa linea tutto noto: usi, abitudini, linguaggi, comportamenti, memorie, attese, speranze. Al di là della frontiera si estende l’ignoto, l’altro, il diverso. E da esso è necessario difendersi. Per esempio rafforzando (...) oppure, con audaci incursioni, tentando di estendere i propri confini dentro quel territorio, colonizzandolo, rendendolo via via familiare (...)”* F.Rella, *Metamorfosi: immagini del pensiero*, Feltrinelli, Milano 1984, p. 61

¹³ Ivi, p. 71

¹⁴ La Grande muraglia cinese è una gigantesca costruzione in muratura edificata durante il regno di Chin Shih-Huang-Ti (246-210 avanti Cristo), per proteggere i confini settentrionali del Paese e collegare una serie di fortezze. Sopra di essa correva una strada per permettere ai messaggeri, in caso di pericolo, di dare l’allarme e di far accorrere le truppe. La Grande muraglia, infatti, avrebbe dovuto servire come confine invalicabile per le tribù nomadi, che minacciavano di invadere la Cina. Questo baluardo non riuscì comunque a contenere i nemici.

¹⁵ B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p. 86

continua a sopravvivere l’ambiente naturale, impervio prima e umanizzato poi dall’attività agricola che ne scandirà il territorio. Il confine della città assume un significato importante nel separare questi due mondi: *“La città, dentro le sue mura, è la cultura, la sede dei valori. Fuori di essa (...) di fronte ad essa si apre la non-città, la campagna, e l’anti-città, il deserto-foresta.”*¹¹ (Le Goff). Il confine configura la città come un elemento autonomo, che spicca nel paesaggio con una sua forte identità formale, al quale la cittadinanza sente di appartenere e dal quale ne viene allo stesso tempo anche caratterizzata. Fuori dalla città lo spazio naturale attraverso l’antropizzazione del territorio non è più caratterizzato da un paesaggio illimitato senza ostacoli, ma viene definito dai tracciati agricoli e dai recinti dei confini di proprietà. Tra questi cominciano ad aprirsi le vie di comunicazione, che collegano le diverse città e il confine allora, per la paura delle invasioni da parte di domini esterni e per il timore dell’ignoto presente al di là del territorio umanizzato, si sposta al di fuori dell’ambiente urbano, ingrandendosi e assumendo in questo modo un carattere difensivo e militare¹². Il confine militare diventa il segno del controllo e della dominazione della città sulla campagna e l’ambiente naturale. A una scala più grande della città si riconoscono confini militari come segni di controllo e di difesa anche nella storia dei margini degli imperi. In questi casi il confine acquista maggiore spessore, ampliando la sua dimensione, dove i bastioni di delimitazione sono separati e circondati da uno spazio vuoto: *“i confini militari (...) diventano reti di fortezze, distanziate razionalmente fra loro e circondate da spazi vuoti. Alcune di esse prendono la forma di città interamente subordinate alla funzione guerresca, cioè appositamente ubicate e conformate.”*¹³ (Albrecht, Benevolo). La Grande Muraglia cinese¹⁴ è un esempio di questo tipo di delimitazione militare dell’uomo; arrivata sino a noi è stata costruita per difendere l’Impero cinese di Mezzo dai popoli barbari della Mongolia e della Manciuuria situati a nord. Costruita anche per proteggere, controllare le attività e limitare l’espansione cinese sulla frontiera nord, la Grande Muraglia connette numerose postazioni militari unificate, appunto, lungo il suo percorso di delimitazione. *“L’architettura di questo baluardo lungo 10000 li (oltre 5000 chilometri) è paradossalmente pieghevole e sottomessa al paesaggio; i corsi di pietra sono posati seguendo l’ondulazione delle colline, raggiungendo un difficile accordo tra natura e costruzione umana. (...) Gli imperatori successivi hanno modificato e prolungato questo immenso*

*manufatto, che non ha impedito una lunga serie di invasioni dei nomadi settentrionali ma conserva un valore simbolico durevole, e resta uno stupefacente segno di volontà umana, impresso su un immenso territorio*¹⁵ (Albrecht, Benevolo).

I confini segnati dall'uomo definiscono delle barriere e la volontà dell'uomo da sempre è stata quella di cercarli sia per ragioni di conquista sia per ragioni più profonde di superamento dei propri limiti. Ad esempio la nascita del desiderio di catturare l'infinito del paesaggio deriva da un atteggiamento culturale di rottura e dilatazione dei confini, che ha portato all'allentamento dei confini tradizionali tra la città e la campagna. La ricerca è soprattutto quella di un'unificazione visiva di tutto l'ambiente che ormai è stato umanizzato, con l'apertura verso la campagna della città non più chiusa in se stessa. Benevolo fa corrispondere il principio di questa volontà con l'età del Rinascimento e con la nascita della prospettiva, dove per il desiderio di una nuova unione con il paesaggio *"ogni veduta dipinta e ogni sistemazione architettonica include il punto di fuga all'infinito, ma presenta un insieme di oggetti omogenei, entro una gamma limitata di misure che appartengono alla spazio urbano tradizionale; il mondo paesistico sta fuori, e compare come sfondo della rappresentazione, staccato da un salto di scala deciso"*¹⁶. L'influenza delle ricerche sulla prospettiva si riversa sui confini delle città che cominciano ad aprirsi e a compenetrarsi col paesaggio naturale. Il confine, in questo modo, assume un carattere più debole dato da elementi che permettono il passaggio e quindi la permeabilità¹⁷. La questione dell'apertura e della chiusura dei confini diventa allora il tema centrale: non si parla più dei modi del delimitare, ma di come trasformare i confini secondo questo doppio significato di apertura e chiusura, mantenendoli come elementi d'identificazione del territorio. Il confine da elemento della delimitazione dei luoghi diventa, quindi, elemento che calibra gli spazi secondo le necessità della nuova vita cittadina. *"Di qui nasce il mondo moderno, e siccome la vita quotidiana richiede una gamma ragionata di confini, dentro i quali possano svolgersi la vita individuale, familiare, comunitaria, cittadina, regionale, nazionale e mondiale, occorre che questi confini siano nuovamente pensati e realizzati, e che funzionino nei due sensi: aperti in certe circostanze, chiusi in certe altre, come il confine più semplice e più antico, la porta tra due camere vicine."*¹⁸ (Albrecht, Benevolo). Il carattere di chiusura e di difesa prima e quello di apertura poi dei confini tradizionali sono temi che appartengono tuttora al mondo



La muraglia cinese.
"L'inizio del tracciato della Grande Muraglia presso la costa orientale, in una incisione del XVIII secolo. Nel disegno si nota come la Muraglia sia incorporata al paesaggio montuoso."
 Immagini tratte da B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p. 86

confini aperti all'infinito

¹⁶ Ivi, *La prospettiva e l'unificazione*

¹⁷ Il carattere di chiusura del margine opposto a quello di permeabilità sarà approfondito nel secondo capitolo in riferimento ai margini contemporanei della città.

¹⁸ B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p.115. Il testo di Albrecht e Benevolo riprende i temi della mostra allestita da loro per la diciottesima Triennale del 1992 proprio dal titolo *I confini*.



Il parco di Vaux

"Il parco di Vaux, realizzato per Fouquet è la prima sistemazione, che include al suo interno tutte le scale di percezione fino all'orizzonte (...) appare illusoriamente infinito. (...) I margini boscosi recingono una prospettiva terrazzata lunga circa 800 metri, che ha per estremi il castello e un traguardo visuale sul versante opposto (...)". Immagine e testo tratti da B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p. 100

confini inclusivi ed esclusivi

¹⁹ F.Rella, *Metamorfosi: immagini del pensiero*, cit., p. 67

²⁰ U. Fabietti, *La costruzione dei confini in antropologia. Pratiche e rappresentazioni*, in Silvia Salvatici (a cura di), *Confini: costruzioni, attraversamenti, rappresentazioni*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2005, p. 177

²¹ Ibidem

contemporaneo e sono utili per ripensare al disegno dei margini contemporanei. I caratteri dei confini che la storia ci ha lasciato e le delimitazioni fisiche dell'uomo arrivate fino a noi sono da considerare, conservare e reinterpretare nel loro valore formale e di significato per comprendere i caratteri dei margini attuali e per elaborare, secondo nuove declinazioni del termine, diverse figure del margine.

1.1.2 Il confine simbolico: i confini invisibili della città

I confini sociali

*"La grande metropoli odierna è attraversata da una miriade di linee di confine, riconoscibili appena, per segni incerti e mutevoli, solo dall'occhio esercitato del nuovo viaggiatore metropolitano. Questi confini invisibili tracciano una geografia strana e talvolta pericolosa, tagliano in modo apparentemente insensato strade, quartieri, crocicchi. Dividono anche gli abitatori del giorno dagli abitatori della notte. Delimitano territori di caccia e di rapina e luoghi di tregua e di quiete, in cui cacciatori e prede alla fine si posano inquieti, nell'attesa di una nuova fuga e di un nuovo inseguimento."*¹⁹ (Rella).

Il margine come confine tra due mondi è anche quello dato dalle linee invisibili che creano divisioni sociali all'interno della città. Il confine, in questo caso, è simbolo dell'inclusione o dell'esclusione sociale da un ambito specifico. Più che legato alla disciplina architettonica il confine sociale nasce come tema della disciplina antropologica; infatti, l'antropologia risulta essere secondo questa lettura *"lo studio del modo in cui gli essere umani producono differenze individuali e collettive mediante strumenti culturali, di come cioè producono confini."*²⁰ (Fabietti). I confini sociali, quindi, sono stati da sempre costruiti dall'uomo, quando riunendosi in comunità con propri usi, consuetudini e identità ha creato situazioni di distinzione da un lato e d'identificazione e appartenenza dall'altro. L'assegnazione degli individui a una determinata categoria rappresenta dunque un modo d'instaurare confini sociali. Senza dover alzare barriere fisiche, l'uomo costruisce linee di divisione attraverso comportamenti e principi, che riconducono una comunità a una data identità ben definita e contrapposta alle altre. *"Pensiamo alle caste, alle etnie, (...) alle nazioni, alle classi, ai partiti, alle fazioni, alle contrade."*²¹ (Fabietti). *"Solitamente si tratta di confini sociali che non hanno necessariamente bisogno di una proiezione territoriale, anche se spesso vi può essere una corrispondenza."*²² (Zanini).

Il confine, sebbene non sia segnato da un oggetto fisico, è il luogo in cui si presenta uno scarto, un'incoerenza tra le due diverse parti che divide. È lo spazio definito da F. La Cecla del malinteso, "lo spazio in cui le culture si confrontano, scoprendosi diverse. Il malinteso è il confine che prende una forma. Diventa una zona neutra (...), dove le identità si possono attestare, restando separate appunto da un malinteso. (...) –Non ti capisco, sei proprio strano e appartenente a un altro mondo. Posso anche cercare di trascinarti a forza nel mio, ma ciò non cambia il fatto che sei diverso e altrove-".²³ Da confine invisibile di separazione a spazio del malinteso, in verità, il margine acquista il significato di luogo in cui poter superare le intolleranze nei confronti delle diversità e favorire un'interazione tra i due mondi sociali che divide. La divisione della città in comunità simili raggruppate è presente in molte culture ed è rappresentata dai quartieri abitati dalle diverse identità etniche. Il confine invisibile tra questi quartieri, allora, può determinare la chiusura e la conservazione della cultura etnica presente in quella parte di città e lavorare su di esso vorrebbe dire costruire una nuova identità di tipo solidale, che permetta e faciliti l'incontro e che si opponga alla paura d'incontrarsi in uno spazio comune. Il margine come spazio invisibile del malinteso, quindi, è il luogo in cui si accetta e si rende riconoscibile la differenza ed è lo spazio della tolleranza dove avviene la convivenza. "Solo allargando sempre più lo spazio del confine, avendo l'altro di fronte a noi, possiamo sperare di elaborare un percorso per attraversare il disordine a cui andiamo incontro."²⁴ (Zanini). Lo spazio del confine è il luogo dove si sviluppano un insieme di principi da condividere tra i diversi gruppi sociali, che attraverso questi confini possono riformularsi ed evolversi, instaurando relazioni con le altre identità. "L'interazione in un tal sistema sociale non porta alla sua liquidazione attraverso il cambiamento e l'acculturazione; le differenze culturali possono coesistere nonostante il contatto interetnico e l'interdipendenza."²⁵ (Barth). In pratica, la sopravvivenza di un'identità deriva dal confine sociale, non inteso come luogo di separazione, marcato e impenetrabile dove chiudersi e isolarsi dal mondo esterno, ma come luogo dove riconoscere l'altro e superare i reciproci particolarismi. Lo studio sul tema dei confini da questo punto di vista sociale si apre a una dimensione interdisciplinare, di cui non si può non accennare, poiché la costruzione dei confini sia simbolici che fisici caratterizza comunque l'architettura urbana e il modo di vivere gli spazi e la città da parte degli uomini. "Le questioni

²² P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Mondadori, Milano 1997, p. 114. Piero Zanini è un architetto e ricercatore dell'Università di Paris La Villette e collabora nel laboratorio LAA su temi di ricerca riguardanti l'architettura e l'antropologia. Nel mese di aprile del 2012 ho avuto con l'architetto Zanini nel suo laboratorio di ricerca un'interessante conversazione sullo studio dei temi del confine indirizzata soprattutto su un punto di vista sociologico e di percezione da parte della società. I margini studiati all'interno della ricerca del laboratorio sono legati principalmente non a elementi fisici che determinano i confini ma alle percezioni delle persone che vivono i territori e questi margini riportati sulle carte non sempre corrispondono a quelli materici.

²³ F. La Cecla, *Il malinteso: antropologia dell'incontro*, Laterza, Roma-Bari 2003, pp. 159-167

²⁴ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 105

²⁵ F. Barth, *I gruppi etnici e i loro confini* in P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 114

²⁶ Silvia Salvatici (a cura di), *Confini: costruzioni, attraversamenti, rappresentazioni*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2005, p. 7. Il testo, che raccoglie i contributi presentati al convegno di studi, *Confini*, tenuto a Bolzano nel 2004, è utile per l'approfondimento del tema dei confini in ambito interdisciplinare.

²⁷ Cfr. capitolo 2, paragrafo 2.4, *Soglie*.

²⁸ "Il confine militare era un'istituzione, già presente in forme simili nell'antichità e in epoca feudale, in cui gli abitanti (i granicari o uomini di confine) godevano di particolari condizioni sociali ed economiche rispetto al resto dello stato. In cambio i granicari erano tenuti a prestare la loro opera per la difesa dell'impero, una sorta di servizio militare permanente in una zona particolarmente pericolosa", P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 107

relative alla definizione e alla percezione dei confini hanno convogliato un interesse scientifico di carattere multidisciplinare, dal quale sono nati i border studies, (...) - nei quali- sono confluite indagini di carattere antropologico, politologico, storico, giuridico, geografico che hanno avviato un'intensa sperimentazione di quella interdisciplinarietà individuata come requisito necessario per la ricerca sui confini."²⁶ (Salvatici). I processi storici di costruzione di confini materiali s'intrecciano con l'individuazione delle identità e delle appartenenze delle comunità sociali e costituiscono nell'insieme un riferimento importante per la ricerca per individuare i caratteri dei margini contemporanei. I confini sociali, infatti, come spazi del malinteso e quindi dell'integrazione, rappresentano luoghi di transizione e della soglia²⁷ che pian piano guida all'incontro tra comunità differenti. Come un oggetto continuo di contrattazione, il confine diviene l'elemento di filtro dove le diversità s'incontrano senza travolgersi l'una con l'altra.

1.2 Il margine come frontiera

1.2.1 La spazio tra due spazi

Il luogo dello scontro e della diffidenza

Il termine frontiera contiene in sé il sostantivo -fronte-, per questo possiamo affermare che il concetto di margine come frontiera si lega al fatto di essere rivolto verso/contro qualcosa e qualcuno o di trovarsi di -fronte a- una realtà diversa. La frontiera è generalmente una costruzione artificiale ed è assimilabile ad una fascia, che può avere diversi spessori secondo queste relazioni che definisce con l'intorno. Essa può accogliere in sé i sistemi di passaggio da uno stato ad un altro o può essere dotata di sistemi difensivi per proteggersi o attaccare l'altro. Come spazio del conflitto, la frontiera esisteva già nei tempi antichi feudali, quando ai margini dell'impero vivevano di particolari privilegi uomini che si occupavano di difenderlo²⁸. Il concetto di frontiera, quindi, è da intendere come una -zona- che assume una duplice funzione per i suoi rapporti con l'intorno, in altre parole è un luogo sia di tensione e contrasto sia di relazione e incontro. "Il fronte è quindi il luogo dove forze opposte si confrontano, spesso si scontrano, altre volte s'incontrano, comunque entrano in crisi."²⁹ (Zanini). Esempio di spazi di frontiera costruiti contro qualcosa o qualcuno sono quelli nati a livello militare per gli scontri bellici: i conflitti di frontiera infatti sono forme di guerra

frontiera come spazio del doppio

particolari che avvenivano in spazi ben delimitati posti ad una certa distanza e coinvolgevano un numero determinato di soldati. La voce del vocabolario Treccani riporta questo significato di frontiera come fascia di difesa e inoltre, riferendosi alla storia americana, come regione di attacco e posta ai limiti di territori destinati alla conquista e all'espansione:

--"Frontiera": s. f. [dal provenz. ant. *frontiera*, fr. ant. *frontiere*, der. del lat. *frons frontis* «fronte»].

- 1. a. *Linea di confine o anche, spesso, **zona di confine, concepita come una stretta striscia di territorio che sta a ridosso del confine**, soprattutto in quanto ufficialmente delimitata e riconosciuta, e dotata, in più casi, di opportuni sistemi difensivi: la difesa delle f. della nazione; fare la guardia alla f.; i paesi di f., o situati lungo la f., presso la f.; passare, varcare la f.; un incidente di frontiera.*

b. *Nella storiografia americana, il termine (ingl. *frontier*) aveva assunto, già nel sec. 17°, un sign. diverso da quello inglese originario, per indicare **non più il confine come linea di demarcazione, ma una regione** scarsamente e recentemente colonizzata (con partic. riferimento ai territori del West), a diretto contatto con le terre non ancora colonizzate, punto di partenza quindi per l'espansione colonizzatrice; presso gli storici, la locuz. **spirito di frontiera** è stata adottata con sign. anche più ampio, per simboleggiare il ritmo espansivo della storia europea e mondiale nell'età moderna.*³⁰

Per capire le dinamiche della frontiera come luogo dello scontro e della diffidenza, molto interessante è l'indagine di Alessandro Petti svolta in prima persona sui territori di occupazione israeliana, dove la sua esperienza risulta il punto di partenza per una lettura critica della dimensione territoriale e politica definita da nuove logiche spaziali, date da dispositivi di sicurezza e di controllo posti sui luoghi di frontiera. L'autore all'inizio del suo racconto, *Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, quando descrive il momento dell'attraversamento dalle terre di Giordania alla Palestina, definisce il confine-frontiera come una fascia controllata, che passa al vaglio qualsiasi cosa e chiunque la voglia attraversare: "Il confine non è una linea. È uno spazio dotato di spessore. I materiali di cui è fatto sono gli stessi che si usano nelle città, ma il loro impiego è diverso. Ad esempio, qui un muro di sostegno in cemento armato serve da sbarramento. All'interno del confine le regole sono poche, ma fondamentali. Tutti i flussi sono rigorosamente controllati. La frontiera è una macchina

²⁹ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 12

³⁰ Treccani, *Il vocabolario della lingua italiana*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

frontiera come spazio dello scontro

³¹ A. Petti, *Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Mondadori, milano 2007, p. 2

³² Un esempio lo abbiamo nel 1815, quando la Francia definisce la sua *frontier*, confine territoriale d'espansione, raggiungendo un compromesso con le altre nazioni europee e evitando così d'ingrandirsi.

³³ F.Rella, *Metamorfosi: immagini del pensiero*, cit., p. 69

che decompone in singoli elementi catalogabili tutto ciò che la attraversa, per poi ricomporli alla bell'e meglio in uscita. Vale non solo per gli oggetti, ma anche per le persone".³¹ L'autore capisce durante la sua esperienza, interrogandosi su come avverrà il passaggio per sua figlia metà italiana e metà palestinese, come una frontiera di questo tipo, di controllo e di diffidenza nei confronti dell'altro, mostri meccanismi diversi e quindi abbia un carattere mutevole a seconda di chi l'attraversa. La frontiera diventa più o meno porosa a seconda dei rapporti dell'individuo con la nazione. Il passaggio della frontiera comporta, in ogni caso, un mutamento nell'individuo che lo effettua, poiché entra in un mondo in cui si è stranieri e diversi dagli altri. L'analisi di Petti porta a dimostrare come l'ossessione per la sicurezza e per la paura di contagio, dovuta al contatto con l'esterno, crei contesti spaziali d'isolamento e di chiusura, dove la frontiera è il luogo del controllo e lo spazio del limite agli accessi. In generale, comunque, sembra che sulla frontiera lo scontro sia inevitabile, essendo una zona artificiale, voluta dall'uomo per motivazioni sociali e politiche. La creazione di una frontiera riconoscibile tra gli stati nazionali nasce dall'esigenza, dal XIX secolo in poi, di tracciare confini definiti per precisare l'estensione di un territorio e i limiti di governo su di esso. L'istituzione della frontiera avviene attraverso gli accordi tra gli stati in causa e viene trasposta in termini cartografici³². La frontiera allora comincia a essere il luogo dell'incontro e del dialogo tra gli stati, non solo dell'esclusione e della distinzione, fino ad arrivare grazie all'istituzione delle comunità di tipo sovrastatale a essere lo spazio dell'apertura e della mescolanza. *"E se la difesa fosse un giorno cercata non più in ciò che esclude, nel sacrificio violento del fuori, ma nell'apertura? (...) E se la frontiera non fosse più una linea di difesa e di offesa, ma una linea di transito? Se si cercass, anzichè difendersi dal mutamento, di dirigerlo, mutando noi stessi con le cose e gli eventi che così veniamo a determinare?"*³³ (Rella).

Il luogo dell'incontro

frontiera come spazio della comunicazione

Come spazio dell'incontro la frontiera apre a rapporti a livello sociale ed economico e permette la solidarietà tra paesi vicini, regolandone i rapporti politici, così da assumere una funzione extra-territoriale. Il concetto di frontiera, in questo senso, diviene positivo e nasce dall'esigenza degli stati nazionali di regolare i loro scambi, secondo una volontà di apertura e d'interazione con l'altro. In questo caso la frontiera potrebbe anche assumere

l'aspetto non più di una fascia dai bordi netti, ma di una zona permeabile dai contorni vaghi, dove si crea una mescolanza tra ciò che è interno e ciò che è esterno. Il carattere della frontiera allora è quello di essere la terra di nessuno, uno spazio cuscinetto tra due mondi differenti, dove non vigono regole e norme e tutto diviene possibile. Un'area dove l'uomo non ha preso possesso del territorio: *"Questa situazione anomica è una sorta di ritorno al caos iniziale quando nessun sacerdote, con una cordicella e qualche paletto di legno, aveva ancora pensato di misurare e suddividere la terra, creando simultaneamente il diritto e la geometria."*³⁴ (Zanini). Spazio dal carattere neutrale è frutto di accordi tra paesi, che decidono insieme le sue dimensioni e i rapporti da instaurare. La frontiera diviene così un luogo in pratica senza limiti, dove l'incontro avviene senza diffidenza e astio e dove si possono trovare soluzioni, nonostante il caos che lo caratterizza. L'istituzione di una terra di nessuno è importante per evitare che si creino situazioni di conflitto e per introdurre idee di disponibilità al dialogo al compromesso: *"Nei giochi dei grandi queste buffer zones a volte sono diventate vere e proprie nazioni. È quanto è accaduto, per esempio, con le pressioni esercitate dalla Gran Bretagna affinché Nepal, Sikkim e Bhutan diventassero stati indipendenti separando così i due potenti vicini, Cina e India"*³⁵ (Zanini). La frontiera, secondo questa lettura, somiglia allo spazio del malinteso descritto nel paragrafo precedente per il confine. Anch'essa come spazio dell'incontro e dell'interazione assume il carattere di soglia per aprirsi al diverso e superare la crisi data dalle chiusure dei confini. La frontiera come soglia non è elemento di esclusione, ma è elemento di inclusione che supera l'idea di cittadinanza legata solo allo stato nazionale e permette di superare il confine e di riconoscere i clandestini come cittadini del paese in cui vogliono abitare. *"Ma può una nuova forma di cittadinanza diventare la frontiera che permetta la coabitazione tra le diverse identità salvaguardando il confronto con esse?"*³⁶ (Zanini).

La frontiera come soglia richiama il mito della frontiera della cultura americana³⁷. La frontiera americana s'identifica con i territori selvaggi in opposizione alla città. I territori di frontiera, nella storia della conquista del West, si presentavano come luoghi dalle grandi opportunità, poiché erano spazi liberi da poter sfruttare, dove i coloni americani si sentivano autosufficienti e potevano creare comunità senza regole e norme provenienti dalla tradizione e dal passato. Nella storia americana la frontiera rappresentava lo spazio delle possibilità, dove poter puntare al

³⁴ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 15

³⁵ Ivi, p. 144

³⁶ Ivi, p. 66

³⁷ L'analisi è stata elaborata dallo storico F. J. Turner ed è confluita nel testo *"La frontiera nella storia americana del 1893"*, dove l'autore assimila la storia americana alla storia della conquista dell'ovest, avvenuta grazie alla presenza di una frontiera mobile, che si spostava continuamente, aprendo nuovi orizzonti e formando man mano l'identità americana. L'autore stesso nel testo afferma: *"È alla frontiera che l'intelletto americano deve le sue caratteristiche più spiccate. La rudezza e la forza combinate con l'acutezza e la curiosità; la disposizione mentale, pratica, inventiva, rapida a trovare espedienti; (...) l'energia inquieta, nervosa, l'individualismo dominante, all'opera per il bene e per il male, e al tempo stesso la gaiezza vivace e l'esuberanza che vanno di pari passo con la libertà"*.

il mito della frontiera americana

futuro e realizzare e plasmare a proprio piacimento un habitat composto da tante opportunità. Mentre la frontiera europea era assimilabile allo spazio di confine, dove avveniva lo scontro, quella Americana collocata ai margini dei territori liberi non era un luogo di fronte al quale doversi fermare, ma era un'area non abitata e non ancora colonizzata, che invitava a essere conquistata.³⁸ *“La frontiera è la linea dell’americanizzazione più rapida ed effettiva. La grande distesa solitaria domina il colono, s’impadronisce del suo animo. Egli è vestito all’europea, ha strumenti europei, viaggia e pensa all’europea. La grande distesa solitaria lo tira giù dalla carrozza ferroviaria e lo mette su una canoa di betulla. Lo spoglia dei vestiti della civiltà, lo veste con la casacca del cacciatore e gli mette ai piedi i mocassini di daino. Lo spinge nella capanna di tronchi d’albero del Ciroki e dell’Irochese e lo circonda di una palizzata indiana. Il colono ha già seminato mais e lo ha arato con un legno appuntito; ora lancia grida di guerra e scotenna nel più puro e ortodosso stile indiano. Per dirla in breve, alla frontiera l’ambiente è, agli inizi, troppo violento per l’uomo bianco. Questi deve accettare le condizioni che trova o perire, e così si adatta alla radura e segue le piste degli Indiani. A poco a poco trasforma le solitudini deserte, ma il risultato non è la vecchia Europa, lo sviluppo dell’originario germe sassone, il ritorno all’antichissimo ceppo germanico. Nasce con lui un prodotto nuovo e genuino: l’Americano”*³⁹ (Turner). Questo scenario ipotizzato dallo storico Turner, sebbene sia solo una tesi divenuta un mito nella storia americana, delinea un’idea di frontiera nuova che può riverberarsi in processi contemporanei. Da spazio d’incontro il margine come frontiera può diventare il luogo della diversità, dove gruppi sociali diversi e etnie differenti s’incontrano e cercano di trovare un *modus vivendi* comune, accettandosi reciprocamente (i pionieri d’America si adattarono alle popolazioni indigene). La frontiera come spazio tra due spazi assume allora caratteri e significati positivi e propositivi, poiché si offre come il luogo delle opportunità per intraprendere nuove esperienze e nuove attività oltre i confini della tradizione.

³⁸ *“Il termine di frontiera aveva assunto nella vita americana, già nel 17° sec., un significato diverso da quello inglese originario: non più confine, linea di demarcazione, bensì regione scarsamente e recentemente popolata, a diretto contatto con il wilderness o territorio non colonizzato”*. Treccani, *Dizionario di Storia*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

³⁹ F. J. Turner , *La frontiera nella storia americana*, Il Mulino, 1975, pp. 33-34.

Una breve comunicazione ufficiale segnò la fine di questo grande movimento storico della colonizzazione del Grande Ovest nel 1890: *“Fino al 1880 incluso, il paese aveva una frontiera di colonizzazione provvisoria, ma ora l’area non colonizzata è stata lottizzata sì che si può appena parlare di linea di confine. Discuterne l’estensione, lo spostamento verso occidente, ecc., non può più quindi aver senso nei rapporti censitari”*. Dalla comunicazione si legge il passaggio da zona di frontiera di espansione, conquista, apertura a linea di confine di fine e chiusura.

1.2.2 La frontiera progressiva

La frontiera dinamica

La frontiera è uno spazio compreso tra altri due.

A differenza del confine, che deriva dal termine *con-finis*, *fine insieme*, quindi segno che limita la comune fine di due spazi, il termine frontiera deriva da *frons*, *frontis*, in altre parole assume

un significato direzionale verso ciò che ha di fronte. In pratica la frontiera indica uno spazio che ha la volontà di andare oltre e superare la propria fine. Il carattere che assume il termine supera il senso statico del confine e diviene dinamico. Anche la terza voce del vocabolario Treccani dà al termine frontiera un significato dinamico di progressione verso qualcosa di sempre più avanzato:

- c. fig. *Linea che separa nettamente ambienti o situazioni o concezioni differenti, e che in alcuni casi è intesa come confine fisso, invalicabile, in altri come **confine che può essere spostato e modificato, soprattutto in senso progressivo** (con questi usi, il termine, adoperato per lo più al plur., sostituisce, per suggestione del fr. *frontière*, altri termini più tradizionali, come *confine* o *limite*): le f. della scienza, i suoi limiti, o i limiti da essa finora raggiunti (e scienza di frontiera, le concezioni scientifiche più avanzate e capaci di ulteriore evoluzione); le nuove f. della biologia; con sign. più generico: far avanzare le f. del sapere umano; amore, ideali che non conoscono frontiere.*⁴⁰

Il margine come frontiera dinamica contiene in sé, per sua definizione la volontà di superare i limiti ed è lo spazio dove avviene l'ibridazione culturale e la perdita dell'identità con il suo attraversamento. Zanini, a questo proposito, afferma: "*varcare la frontiera significa inoltrarsi dentro un territorio fatto di terre aspre, dure, difficili, abitato da mostri pericolosi contro cui dover combattere. Vuol dire uscire da uno spazio familiare, conosciuto, rassicurante, ed entrare in quello dell'incertezza. Questo passaggio, oltrepassare la frontiera muta anche il carattere dell'individuo: al di là di essa si diventa stranieri, emigranti, diversi non solo per gli altri, ma talvolta anche per se stessi.*"⁴¹

La transizione da un mondo a un altro assume un significato importante: esprime la relazione, la mescolanza delle culture, la ricerca dell'identità e dimostra come non ci sia una linea netta di separazione tra i popoli, ma uno spazio di contaminazione e di passaggio pieno di sfumature. "*La transizione è il movimento dinamico della transculturazione (...) al di là delle barriere nazionali.*"⁴² (Giustini). Attraversandolo e abitando, si crea nello spazio della frontiera una forte tensione verso il futuro e le possibilità di crescita. Con questo significato il margine come frontiera diviene lo spazio del progresso e dell'avanzamento delle conoscenze dell'uomo⁴³. Il margine allora si rivela come il luogo della potenzialità, ovvero come spazio di pausa che si offre all'uomo per la ricerca di un progresso civile.

Una frontiera di questo tipo nel mondo contemporaneo è quella

⁴⁰ Treccani, *Il vocabolario della lingua italiana*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

⁴¹ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., pp. 10-11

⁴² F. Giustini, *Narrativa di frontiera. Fenomenologia di una forma aperta*, Tesi di Dottorato in Letterature Compare, Ciclo XXI, Università di Bologna, 2009, p. 23.

⁴³ Le teorie e gli esempi progettuali indagati nel terzo capitolo mostrano il carattere d'innovazione che è presente nelle trasformazioni dei margini, soprattutto per quelli periurbani, *ultima frontiera della città*, progettati con l'obiettivo di essere emblemi di modificazione sostenibile urbana.

frontiera come spazio del progresso

ecologica. Essa diviene il campo di sperimentazione per nuovi sistemi attenti alle questioni di sostenibilità ecologica, utile soprattutto dopo le crisi ambientali che si sono succedute negli ultimi anni. La frontiera ecologica, in opposizione agli incidenti ambientali che si riversano su tutta la terra, ha una scala d'influenza molto ampia che supera i confini nazionali: *"L'idea di frontiera che collega un numero limitato di ambiti, di solito chi sta da una parte della frontiera e chi dall'altra, viene soppiantata dal carattere macroregionale (e spesso planetario) delle frontiere ecologiche"*⁴⁴ (Zanini). Pensando a una scala più umana, le frontiere ecologiche sono quelle che devono occupare il posto dei margini abitati da discariche e da depositi di rifiuti urbani e industriali che sono tossici e radioattivi. Da cintura tossica intorno al costruito urbano, la frontiera ecologica deve acquisire il senso contrario di luogo salubre e compensativo dell'inquinamento causato dalle città: *"L'errore fondamentale compiuto dalle società industriali è stato (e continua a essere) quello di considerare la natura da un lato come miniera e dall'altro come discarica."*⁴⁵ (Sachs). Wolfgang Sachs, scienziato tedesco esperto di fama internazionale sulla relazione tra cambiamenti climatici e diritti umani, in una raccolta di saggi dal titolo *Ambiente e giustizia sociale, i limiti della globalizzazione*, discute sull'importanza di frontiere ecologiche che agiscano localmente all'interno di una cornice globale e per una maggiore equità sociale. L'opposizione tra il globale senza confini e i localismi caratterizzati da una moltitudine di limiti è sintetizzata dall'autore in una visione comune dove le due forze agiscono insieme per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale. *"Il regime ambientale riguarda la protezione del patrimonio culturale, il regime economico riguarda uguali diritti per il suo sfruttamento; gli accordi ambientali si basano sul rispetto dei limiti della natura, gli accordi economici sul diritto di portare avanti con successo l'espansione economica. Inoltre essi scommettono su diversi sistemi di responsabilità e attendibilità"*⁴⁶ (Sachs). La frontiera ecologica in questo caso assume anche il carattere d'interscalarità del margine come sistema *glocale* e dinamico, che attivandosi localmente influenza globalmente il sistema ambientale, economico e sociale, attraverso la ricerca e la sperimentazione di spazi e strutture innovative e votate al progresso.

⁴⁴ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 24

⁴⁵ W. Sachs, *La natura come sistema. Per una critica dell'ecologia*, in P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 27

La frontiera mobile

*"La frontiera è qualcosa in continua evoluzione, non è un dato certo e può cambiare dall'interno o dall'esterno in qualsiasi momento. La frontiera è instabile, e questa incertezza si percepisce non solo a livello politico o spaziale, ma anche nella lingua, nelle abitudini e nei costumi di una società"*⁴⁷ (Zanini).

Il margine come frontiera mobile non è una linea certa e stabile, che impone una chiusura, ma uno spazio vago e indeterminato, che si sposta continuamente e che sfrangiandosi modifica e muove anche gli ambiti che tocca. Il nomade traccia cartografie proprie non universali, che modificano sempre il loro aspetto nel segnare di volta in volta le frontiere che costruisce, disfa e poi ricostituisce. Con le sue mappe definisce lo spazio e le direzioni del suo movimento. La frontiera mobile diviene elemento fondamentale per i nomadi, per sostare in un luogo sicuro e poter assicurarsi ogni volta gli spazi per il loro sostentamento. Quando non si possono tracciare limiti fissi e definiti in territori dalla natura ostile, allora l'uomo nomade costruisce frontiere mentali, indeterminate, che seguono il suo errare, in questo caso la frontiera mobile è percepibile solo con il movimento.

Il camminare praticato dal gruppo Stalker analizza e progetta il paesaggio, attraversando proprio quei luoghi che sono intermedi dai bordi vaghi, così da manifestare con l'attraversamento le frontiere mobili della città. *"Ora gli interstizi vuoti che Francesco Careri osserva, e che non si trovano solo ai margini della città ma nel suo cuore stesso, sono tuttavia occupati da popolazioni marginali che hanno creato reti ramificate, ignorate quasi da tutti, luoghi non percepiti perché sempre in movimento (...). Si tratta di un'immagine efficace perché evidenzia bene l'indeterminazione relativa dei limiti suscitati dal camminare"*⁴⁸ (Tiberghien). La lettura della città attuata dagli Stalker con la stessa modalità della transumanza nomade permette di svelare queste frontiere mobili negli sfrangiamenti. *"In francese il termine marche (marca) veniva tradizionalmente attribuito alle regioni situate ai confini di un territorio, lungo le sue frontiere. Al contempo, lo stesso termine marche (in questo caso, nell'accezione di marcia) designa un limite in movimento, che di fatto altro non è se non quello che viene chiamato una frontiera. La frontiera coincide sempre con gli sfrangiamenti, con gli spazi intermedi dai contorni incerti e che si possono vedere davvero solo per correndoli. Ed è ancora il camminare che manifesta i limiti interni della città, che svela la zona identificandola."*⁴⁹ (Tiberghien). Le frontiere mobili sono i luoghi ibridi-neutri dello scambio tra la città sedentaria e

frontiera nomade

⁴⁶ W. Sachs, *Ambiente e giustizia sociale. I limiti della globalizzazione*, Editori riuniti, Roma 2002, p. 174

⁴⁷ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 14

⁴⁸ G. A. Tiberghien, *La città nomade*, in F. Careri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino 2006, p. XII

⁴⁹ Ibidem

⁵⁰ G. Deleuze e F. Guattari, *Mille plateaux* (1980). Trad. t. parziale *Nomadologia*, Castellvecchi, Rima 1995, p. 50 in F. Careri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, cit., p. 18

⁵¹ F. Careri, *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, cit., p. 18

⁵² P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 47

⁵³ Ivi p. 49

frontiera portatile e soglie

la città nomade inserita in essa. "Lo spazio sedentario è striato da muri, recinti e percorsi fra i recinti, mentre lo spazio nomade è liscio, marcato soltanto da tratti che si cancellano e si spostano con il tragitto"⁵⁰ (Deleuze e Guattari). Gli spazi dei nomadi in apparenza sembrano vuoti, soprattutto per i sedentari che non li comprendono. In realtà sono formati da tante tracce che invisibili ma fondamentali per l'orientamento. "La città nomade non è la scia di un passato lasciato come traccia sul terreno, ma il presente che occupa di volta in volta quei segmenti di territorio su cui avviene lo spostamento, quella parte del paesaggio camminata, percepita e vissuta nell'hic et nunc della transumanza. È da qui che il territorio viene letto, memorizzato e mappato nel suo divenire."⁵¹ (Careri). Le frontiere mobili invisibili definiscono un modo di prendere possesso del territorio da parte degli uomini molto più complesso rispetto all'imposizione tradizionale dei confini. È proprio l'atto dell'attraversare, del camminare a stabilire quest'atto singolare di appropriazione. "Il nomade si muove nel mondo grazie alla sua cartografia intima; egli ha sempre con sé le proprie mappe mentali ed è grazie a queste che definisce lo spazio e traccia la direzione del suo peregrinare."⁵²(Zanni) Lo spostamento da un vuoto all'altro all'interno della città sedentaria attribuisce valore alle aree lasciate inabitate dai cittadini sedentari, stabilendo di volta in volta nuove frontiere tra i due mondi, quello nomade e quello sedentario secondo la natura degli spazi residui che si decide di occupare.

Le frontiere mobili sono inoltre frontiere portatili e individuali, che come il popolo dei nomadi anche tutti gli uomini portano con sé quando cambiano il loro stato e mutano il luogo in cui abitano. Sono le frontiere, che ogni persona definisce con l'esterno e il superare questa frontiera spesso vuol dire liberarsi dei pregiudizi verso gli altri. "È dentro questo groviglio di spazi differenti che si costituisce la nostra identità, la frontiera individuale che ognuno di noi stabilisce tra sé e il mondo esterno, ed è da questa che dipende il nostro rapporto con quanto ci circonda. Per questo varcare un confine diventa molte volte un modo per perdere i preconcetti che abbiamo verso l'altro; entrare nei suoi territori equivale, quindi, a recuperare il tempo dell'esperienza, anche di quella del limite"⁵³ (Zanini). Allargando il discorso dal punto di vista individuale a quello sociale e spaziale si può dire che la frontiera portatile è quello spazio di soglia pronto a instaurare rapporti ogni volta diversi con il mondo esterno circostante. Non è fisso ma cambia il suo aspetto a seconda dell'ambiente che si trova di fronte. In questo modo il suo carattere di permeabilità

è dato da soglie complesse, tolleranti al cambiamento e quindi disposte a una maggiore apertura verso l'esterno.

1.3 Il margine come limite

1.3.1 Il limite delle mura

Il pomerium e il limes romano

-*"Limite": s. m. [dal lat. limes -mītis].*

1. a. Confine, linea terminale o divisoria: *il l. fra due stati, fra due territori; i l. d'un terreno, d'un podere; sino al l. del campo; oltre il l. del bosco. In questo sign., la parola è oggi poco com. o ha valore generico;*

1. b. letter. Qualsiasi contrassegno (solco, steccato, cippo, ecc.) che ha la funzione di determinare il confine di un terreno: *un sasso antico e grande, Ch'ivi a sorte per limite era posto A spartir campi e tôr lite a' vicini (Caro).*⁵⁴

Il margine come limite prende il suo primo significato dall'azione archetipa del tracciamento del solco del vomere sulla terra che il fondatore segna per delimitare l'area dove stabilire il proprio dominio. Il solco derivante dalla traccia dell'aratro è stato il segno originario di fondazione per i latini. Esso individuava su un campo libero e vuoto il limite che fondava lo spazio cittadino e definiva l'orizzonte urbano. L'area all'interno veniva pulita e il solco man mano diventava muro, composto dalle pietre tolte al terreno e collocate ai bordi. Il muro rappresentava il segnale che uno spazio era stato estrapolato dal nulla dal suo fondatore, per prenderne possesso e stabilirvi delle regole, e allo stesso tempo definiva la forma dello spazio interno occupato.

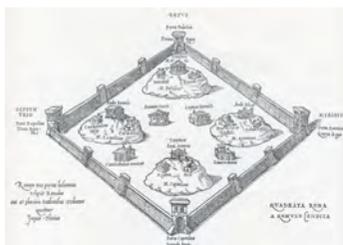
*"La sua costruzione non protegge solo dai pericoli che possono venire dall'esterno, dal disordine che può portare scompiglio dentro lo spazio liberato; il margine che così si crea diventa riparo interiore, limite all'ansia causata dall'oscurità, dall'incerto"*⁵⁵ (Zanini). La volontà di ripararsi da forze oscure esterne invidia nell'atto primordiale della nascita della città antica⁵⁶ anche un significato religioso molto importante: il sito non era scelto dagli uomini, ma era segnalato dagli dei e il limite assumeva il ruolo di perimetro sacro, il *pomerium* romano, entro il quale gli dei non potevano agire in maniera negativa provocando eventi nefasti. Dopo l'indicazione degli dei si tracciava, quindi, il solco sulla terra e si formava il muro: *"dopo aver posto obliquamente la stiva, in modo che la terra smossa cadesse all'interno del recinto, (...) il fondatore tracciò il solco delimitante la città. Se*

il limite come solco e muro

⁵⁴ Treccani, *Il vocabolario della lingua italiana*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

⁵⁵ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 9

⁵⁶ Il rito di fondazione considerato caratteristico dello spazio civico romano, non si applicò solo all'*urbs*, ma anche ai territori dov'erano le colonie sulle quali si ripeteva il rito del solco primigenio per la loro fondazione.



La *Roma Quadrata* di Romolo in un'illustrazione del 1527 a cura del filologo ravennate Marco Fabio Calvo, amico di Raffaello e partecipe al suo progetto di ricostruire la Roma Imperiale. La pianta fa parte di una serie, che vuole essere il primo tentativo di visualizzare in maniera sistematica lo sviluppo urbanistico di Roma durante le diverse epoche storiche. In questa illustrazione il solco di Romolo è rappresentato da mura molto estese, con quattro porte, che racchiudono quattro colli.

il *limes* romano

accadeva che zolle di terra cadessero all'esterno del recinto, I seguaci le raccoglievano e le gettavano all'interno. Nei punti in cui dovevano aprirsi le porte – in numero di tre secondo il rito estrusco- il fondatore sollevava l'aratro e lo trasportava per tutta la larghezza della porta.⁵⁷ (Rykwert). Formati la fossa e il muro, il perimetro sacro si poneva dietro questi due elementi ed era considerato la linea d'inizio della città, al cui interno si svolgevano le funzioni civili ed erano escluse quelle militari. Anche la costruzione dello spazio interno della città derivava dal senso di sacralità del rito di fondazione: il centro della città come il muro di delimitazione è propiziato dagli dei ed entrambi sono i primi elementi caratterizzanti la città. Il rito d'infissione del bastone nel centro, simbolo dell'Axis Mundi, divideva l'area in quattro parti separate da due assi principali che definivano i punti cardinali: il cardo che aveva la direzione dell'asse celeste, nord-sud, e il decumano che seguiva il corso del sole, est-ovest. Il limite come *pomerium* dava alla città un senso non solo politico, ma anche religioso, che la distingueva dalle città fortificate dove il limite aveva solo un significato militare.

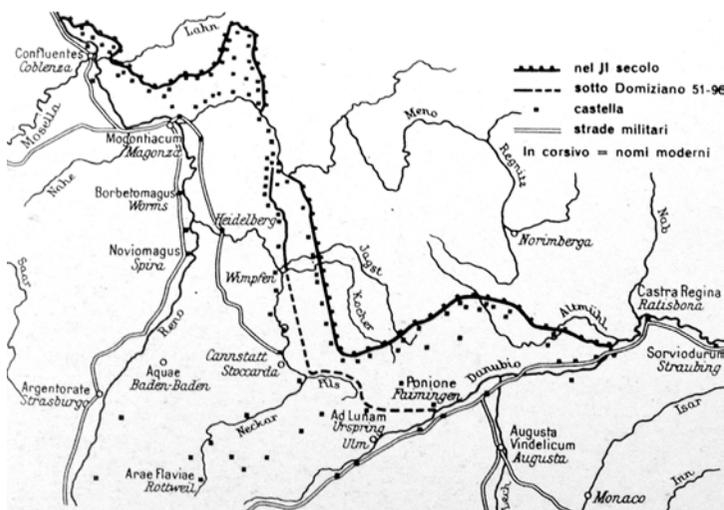
Il margine come limite dal carattere militare deve la sua definizione proprio al termine originario, *limes*, che rappresentava l'insieme delle linee fortificate costruite dai Romani sul confine dell'impero. I *limites* erano formati da opere di muratura, torri e strade difese da terrapieni, presidiate dall'esercito. Erano collocati a difesa in Germania e Britannia verso il nord, in Mesopotomia verso l'est, e in Africa verso il sud. In Britannia il Vallo di Adriano rappresentò il limite a nord del potere imperiale di Roma, costruito per volere dell'imperatore Adriano con l'obiettivo di difendere l'impero romano in Britannia dagli attacchi dei popoli Celti. "Costruito tra il 117 e il 138 d.c., (...) la muraglia era spessa circa 3 metri, alta 6 metri e mezzo e lunga quasi 127 Km. La fortificazione era costituita dalla muraglia e da fossati e terrapieni che rendevano più difficoltosi gli attacchi. I popoli Celti (Picti e Scoti) riuscirono, comunque, a riconquistare la loro terra."⁵⁸(Del Monaco). Il *limes* era più che altro una strada di arroccamento, sopraelevata nelle zone paludose e aperta in quelle boschive e composta da un insieme di attrezzature militari. I *limites* sono la testimonianza di come durante l'impero romano, dopo anni di espansione, si sia sentita la necessità di rinchiudersi dietro linee difensive dalle diverse dimensioni. Queste strutture infatti potevano estendersi linearmente per molti chilometri oppure essere posti a difesa e presidiare solo alcuni punti strategicamente più deboli.

⁵⁷ J. Rykwert, *L'idea di città. Antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Einaudi, Torino, 1981, p. 61 e pp. 158-167.

⁵⁸ A. Del Monaco, *Le mura urbane come elementi di continuità e cambiamento. Roma, Pechino, New York*, Tesi di dottorato in composizione architettonica, teorie dell'architettura. Sapienza Università di Roma, 2006, p. 138

- *Limes*, termine latino dal significato originario di «**sentiero, strada delimitante un confine tra due campi**». In età imperiale passò a designare una strada militare fortificata ovvero l'insieme delle fortificazioni poste lungo i confini.⁵⁹ -

Il *limes* non rappresentava solo una linea difensiva alla grande scala, ma era anche il termine indicativo delle strade di divisione dei campi nelle campagne romane. La centuriazione è la divisione geometrica delle terre conquistate sulla base di una griglia composta dalle strade che sono proprio i *limites*, divisi in decumani paralleli alle vie principali e cardii perpendicolari a questi. I quadrati della griglia, le *centuriae*, avevano dimensione per ogni lato di 700 m e raggiungevano una superficie di 50 ettari. In pratica la centuriazione rappresenta lo stesso dispositivo, ingrandito, che serviva a tracciare le città. «I *limites* sono contemporaneamente confine catastali e di strade pubbliche: realizzano così un imponente sistema di vie secondarie, che non ha precedenti nel mondo antico e che assicurano la penetrazione capillare del sistema agrario, economico e amministrativo romano. La quadrettatura della centuriazione romana è ancora perfettamente leggibile in molte zone pianeggianti dell'impero (...) Il confine di proprietà, le strade e i canali hanno continuato a ricalcare questa trama anche dopo la scomparsa del sistema agricolo.»⁶⁰ (Benevolo). Come si può capire dal significato del termine *limes*, più che le mura, i veri limiti nell'epoca romana erano le strade sia semplici di divisione sia fortificate di difesa. Il carattere infrastrutturale del margine come limite è tuttora estremamente contemporaneo, ed è un aspetto importante, che sarà indagato più avanti nella mia ricerca.



⁵⁹ Treccani, *Dizionario di storia*, *Ist. Enciclopedia Italiana*, Roma 2010

⁶⁰ L. Benevolo, *Storia della città*, Laterza, Roma-Bari 1976, p. 214

Limes_ Il vallo di Adriano e la traccia del *limes* romano tra il Reno e il Danubio. «L'elemento essenziale del *limes* è una strada che permette lo spostamento veloce delle truppe, e collega le fortezze, accampamenti e città».

Immagini tratte da B. Albrecht, L. Benevolo, *I confini del paesaggio umano*, cit., p. 84



Le mura urbane

Il limite romano si configura nelle mura, soprattutto in un'accezione religiosa di protezione dell'*urbs*, dove la costruzione del limite con le pietre aveva soprattutto un fine di cingere e sacralizzare lo spazio cittadino, più che di difesa vera e propria dai popoli stranieri. In verità, al contrario della storia romana, nella storia arcaica le prime mura sono nate proprio per motivi di difesa delle ricchezze che un insediamento aveva accumulato. *"L'uomo erige barriere per difendere la propria ricchezza. L'accumulo di ricchezza all'interno di primi insediamenti urbani è alla base della costruzione delle prime mura della storia. L'uomo cominciò a costruire mura e fortificazioni in pietra e in argilla. Nelle epoche arcaiche, quindi, la ratio della loro invenzione è innanzi tutto di tipo opportunistico e di difesa primaria."*⁶¹ (Del Monaco). Il limite delle mura, con l'evoluzione storica acquista, però, significati sempre più complessi da quello puramente religioso o militare di difesa. Uno dei caratteri che assume, durante l'epoca medievale, è quello di divenire simbolo del potere della città. I padroni delle città s'identificavano con le mura, che per quelli più ambiziosi divenivano tanto imponenti e grandiose da confrontarsi per perfezione con le cattedrali. Le mura divenivano motivo di orgoglio cittadino per i signori di quel territorio. *"E il muro, in particolare, con il suo fossato esterno, fa della città un'isola. Esso, però, non era soltanto un dispositivo militare ma un simbolo, importante, quanto le guglie delle chiese. La mentalità medievale trovava conforto in un universo di definizioni nette, di muri solidi, e di panorami limitati; persino il paradiso e l'inferno avevano confini circolari. Mura di tradizioni circondavano le classi economiche e le facevano stare al loro posto. La definizione e la classificazione erano l'essenza dell'epoca (...) Non bisogna dimenticare l'importanza psicologica delle mura. Al tramonto, quando venivano calate le saracinesche e chiuse le porte, la città era isolate al mondo esterno. Questi recinti contribuivano così a creare un sentimento di unità oltre che di sicurezza"*⁶² (Mumford). La città e la cittadinanza si riconoscevano ed erano un tutt'uno con le mura, le quali configuravano un insieme raccolto e organico pronto a espandersi per dimostrare maggior importanza politica. Le mura infatti a volte si spostavano e tracciavano cerchia più grandi per promuovere un'estensione urbana, che dimostrasse la crescita del potere della città. *"Le mura e le esigenze di difesa riportano l'idea di città al concetto di microcosm originario inattaccabile. L'iconografia delle più antiche città medievali mostra nuclei*

il limite come muro di protezione

⁶¹ A. Del Monaco, *Le mura urbane come elementi di continuità e cambiamento. Roma, Pechino, New York*, cit., p. 130

⁶² L. Mumford, *La città nella storia*, Edizioni di Comunità, Milano 1963, pp. 384-385

*ridotti all'essenziale (...) Lo spazio extracomunale, destinato a contrapporsi violentemente al volume del costruito, coincide con la necessità difensiva dell'isolamento (...) 'Urbs ipsa moenia sunt' (...)''*⁶³(Sica). Esempi di città arrivate fino a noi la cui identità è data proprio dal sistema delle mura come limite e riconoscibili appunto dal loro margine sono quelle che hanno mantenuto un impianto medievale molto forte come la città di Carcassonne in Francia o San Gimignano in Italia.

Carcassonne è un centro urbano medievale, esempio di città fortificata. Essa presenta uno straordinario sistema di mura, che circondano il castello con gli edifici annessi, le stradine e la cattedrale gotica. Le impressionanti fortificazioni, visibili anche da lontano nella campagna, hanno una lunghezza di 3 km e sono costituite da due cinte di mura intervallate da 52 torri, che fanno parte del limite che protegge la città. San Gimignano, invece, famosa per le sue torri medievali, simbolo del potere dei signori, che le costruivano di volta in volta sempre più alte e che ora la rendono riconoscibile nel suo panorama, è contenuta quasi interamente nel suo limite. Esso è costituito da mura lunghe 2.176 m e intervallate da cinque porte. Le mura di tipo militare, contenenti cinque bastioni a base circolare, avevano lo scopo di fortificare il limite contro gli attacchi esterni.

Il limite della mura non è sempre stato una barriera invalicabile e chiusa all'esterno, anzi si deve ricordare come il mondo medievale era, comunque, un mondo di contatti e di scambi e questi avvenivano grazie alle porte della città, brecce fondamentali di filtro tagliate nelle mura. Le porte rappresentavano, anzi rappresentano il punto di passaggio tra il dentro e il fuori e nel caso delle mura della città medievale esse erano il tramite tra il mondo rurale e quello urbano, tra lo straniero e il cittadino. *"Non si può chiudere il discorso sulle mura senza scordare la funzione particolare della porta, che non era semplicemente un'apertura, ma un luogo d'incontro tra due mondi, l'urbano e il rurale, l'interno e l'esterno. La porta principale dava il primo saluto al mercante, al pellegrino, al viandante in genere; era contemporaneamente una dogana, un ufficio passaporti, un centro di controllo per gli immigrati e un arco di trionfo: le sue torri gareggiavano spesso, come a Lubecca, con quelle della cattedrale o del municipio"*⁶⁴(Mumford). Il concetto di porta, di apertura riportava il limite delle mura a un'altra dimensione: di essere oltre che elemento di separazione anche elemento di connessione con l'esterno. L'elemento della porta ricorda che un limite non è solo la fine e la chiusura di un mondo, ma anche l'inizio e l'apertura di questo

le porte

⁶³ P. Sica, *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Laterza, Roma-Bari 1970, p. 82

⁶⁴ L. Mumford, *La città nella storia*, cit., p. 385



Le mura e le porte della città alta di Carcassonne in alto. Veduta di San Gimignano, con le sue torri in basso. "La città medievale è raduno di valori civili. Tra le sue mura si afferma la forza economica, politica ed ideologica di una nuova classe la borghesia". Immagini tratte da G. Cavallina, *Il margine inesistente*, cit. pp. 65-66

il progetto delle mura storiche

⁶⁵ A. Del Monaco, *Le mura urbane come elementi di continuità e cambiamento*. Roma, Pechino, New York, cit., p. 158

⁶⁶ Ibidem

mondo. La porta rappresenta nel limite la soglia di transito tra gli spazi e dà un significato neutrale alle mura, poiché è lo spazio dell'intersezione tra esterno e interno e li comprende entrambi. In pratica il sistema delle porte nelle mura ci riporta al carattere di margine anche come luogo dell'attraversamento inteso come spazio dell'incontro con l'altro. È chiaro ormai che il legame tra i due concetti, di margine e soglia è imprescindibile in tutte le definizioni che si possono dare sul margine.

1.3.2 Continuità e evoluzione delle mura

Il limite storico delle mura nello scenario contemporaneo

Le mura urbane nella storia hanno subito abbattimenti, distruzioni, trasformazioni e non sempre sono sopravvissute agli attacchi militari e alle decisioni di tipo politico ed economico. Quelle che la storia ci ha concesso fanno parte del panorama storico-architettonico della città, come elementi di permanenza nella composizione urbana e di continuità della memoria della città. I limiti storici delle mura hanno un valore all'interno della storia e dell'evoluzione della città molto importante, poiché il loro andamento lineare e la loro dimensione spaziale li caratterizzano non come monumenti puntuali a sé stanti, ma come vere e proprie strutture di collegamento in forte dialogo con l'ambiente urbano. "Le mura urbane (...) sono un fenomeno più complesso dei monumenti storici, innanzitutto dal punto di vista dell'estensione spaziale, e, di conseguenza, delle altre variabili urbane che incontrano nel territorio, le quali, certamente, contribuiscono ad aumentarne la complessità, e le coinvolgono in episodi urbani più estesi di quelli che un monumento storico può influenzare."⁶⁵ (Del Monaco). La posizione delle mura nella città, quindi, ha influenzato e influenza i processi di evoluzione urbana. Le mura diventano partecipi sia dell'andamento lineare delle aree urbane sia del loro attraversamento e anche della riconoscibilità morfologica delle parti di città che esse dividono e collegano. Il limite storico delle mura urbane rappresenta, quindi, un elemento dalle forti potenzialità nell'evoluzione della città, presentandosi sia come un organo strutturale urbano sia come un organo di trasmissione della memoria storica urbana. Le mura sono sistemi lineari che "possono agire sia come elementi episodici puntuali che come sistemi di collegamento, cioè delle vere e proprie infrastrutture. I circuiti lineari chiusi partecipano sia della natura lineare, quindi quella che consente l'attraversamento, ma, poiché sono chiusi definiscono e delimitano alcune aree"⁶⁶ (Del

Monaco). È fondamentale nell'ottica di progetto dei limiti della città la riconsiderazione e la riformulazione nella pianificazione generale delle mura urbane, che da elementi statici di memoria possono diventare elementi dinamici nell'ambito delle relazioni di parti urbane. Spesso in luoghi in stato di abbandono e di degrado la riprogettazione e il riuso delle mura e degli spazi adiacenti possono restituire alla città contemporanea luoghi di grande interesse culturale e storico. Un esempio d'intervento di reinvenzione delle mura urbane è quello attuato per un tratto delle Mura aureliane a Roma all'interno del più ampio *Ambito di programmazione strategica Mura aureliane*⁶⁷. Il progetto, di Antonino Terranova, Paola Falini e Gennaro Farina, realizzato tra il 2007 e il 2009, reinventa un tratto delle mura, a sud, tra porta Metronia e via Numidia, trasformandolo in un parco lineare che segue l'andamento delle mura. *"In particolare, l'obiettivo principale del progetto per Porta Metronia è la valorizzazione dell'innesto del viale Metronio nella Porta omonima, tenuto conto delle sue caratteristiche e segnatamente: la possibilità di declassare ulteriormente il traffico veicolare di scorrimento anulare lungo le mura già attualmente ridotto; la possibilità di valorizzare la larghezza dell'invaso riqualificando il verde marginale esistente e portando in continuità la composizione del parco urbano sul fronte della piazza, riconnettendolo con quello di viale Ipponio; la possibilità di utilizzare l'area di Porta Metronia per l'ingresso principale delle visite guidate del Pomerio interno che arrivando fino a Porta San Sebastiano potrebbero configurare un più organico sistema anche all'aperto del Museo delle Mura posto all'interno della Porta San Sebastiano; la possibilità di individuare Porta Metronia insieme a Porta Latina e Porta San Sebastiano come nodo privilegiato per le relazioni a rete con i siti dell'area archeologica centrale."*⁶⁸ Il progetto realizzato è costituito da una fascia larga circa quaranta metri e lunga cinquecento, che contiene spazi verdi, spazi di sosta con panchine, fontane, giochi per i bambini e percorsi affiancati pedonali e ciclabili. La conquista del verde porta alla sparizione della strada a scorrimento veloce: l'asfalto sarà coperto con l'ampliamento del prato da un manto erboso, che porterà la superficie verde da 26mila a 31mila mq. Rimane solo una piccola striscia di strada che è affiancata ai palazzi dal lato opposto delle mura, dove è attrezzata un'area per il parcheggio adibito solo per i residenti. Il parco prevede zone d'illuminazione che lo rendono fruibile e vivibile ad ogni ora del giorno e della notte e le mura sono ulteriormente valorizzate da punti luce orientati su di esse. Il

⁶⁷ La cinta muraria è uno degli ambiti di programmazione strategica proposti dal Prg, il progetto è stato affidato a: Resp. scientifico: prof. arch. Paola Falini, prof. arch. Antonino Terranova; coll. progetto: arch. Alessandra Criconia, arch. Cecilia Scoppetta. Dal progetto *"ne derivano due indirizzi metodologici distinti, l'uno a contenuto prevalentemente manutentivo e conservativo, l'altro d'ordine prevalentemente modificativo alla scala urbana. Due indirizzi che hanno posto anche per l'ambito delle Mura la possibilità di muoversi nella doppia strategia di una proposta progettuale in termini di Parco lineare integrato, da un lato, e di un programma operativo in termini di Schema direttore, con gli specifici luoghi e livelli del progetto urbano, dall'altro"*, Comune di Roma, *Ambito di programmazione strategica "Mura aureliane"*, Rassegna Urbanistica Nazionale, Venezia 10-20 novembre 2004.

⁶⁸ Comune di Roma, *Ambito di programmazione strategica "Mura aureliane"*, Rassegna Urbanistica Nazionale, Venezia 10-20 novembre 2004.

⁶⁹ Le Mura aureliane fino al 1870 delimitavano la città, includendo orti, vigne e spazi vuoti, che sono stati poi edificati e hanno portato alla loro demolizione puntuale nelle parti dove rappresentavano un impedimento all'espansione. La città, poi, crescendo per parti differenti ha oltrepassato le mura e ha contribuito ancora di più alla loro frammentazione.

⁷⁰ Comune di Roma, *Ambito di programmazione strategica "Mura aureliane"*, Rassegna Urbanistica Nazionale, Venezia 10-20 novembre 2004.

progetto mira a riconfigurare, quindi, il vuoto amorfo davanti alle mura e alla porta Metronia caratterizzato da aree abbandonate e soffocate dal traffico, in modo da realizzare uno spazio urbano attrezzato e coerente. La riqualificazione è solo una parte di un ambito più ampio d'interventi, tra i quali vi è il *Parco Lineare Integrato delle mura*, che prevede la valorizzazione dell'intera cinta muraria, così da restituire alla città i 18 chilometri delle Mura, un circuito complesso di porte, torri e bastioni, e dar vita ad uno spazio pubblico unitario⁶⁹. *"Si tratta di una proposta di grande rilievo, poiché per la prima volta alle Mura di Roma non solo viene riconosciuto lo statuto di manufatto eminente, da sottoporre a specifiche misure di manutenzione e restauro, ma anche di struttura urbana primaria ed in particolare di elemento capace di svolgere un ruolo rilevante nel consolidamento e nella valorizzazione della forma urbana"*.⁷⁰ La valorizzazione e la progettazione dei limiti delle mura storiche rappresentano un'occasione importante nell'ambito della ricerca sulla progettazione dei margini della città contemporanea, per riconfigurare zone disomogenee e frammentate della città e per attuare una più ampia rigenerazione della forma urbana.

Parco delle Mura aureliane.

Primo tratto del parco da Porta Metronia a Via Numidia, inaugurato nel 2009. Il progetto prevede un lungo parco da Porta San Giovanni fino a Porta Latina lungo le Mura aureliane, la più lunga cinta muraria ancora esistente.

Il progetto mira a recuperare e ricucire il rapporto tra la città e le mura in termini architettonici, ma anche sociali. Immagini tratte da <http://www.portametronia.it>.

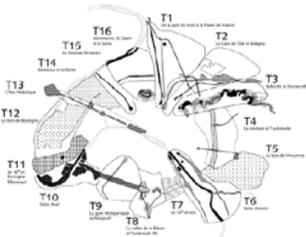
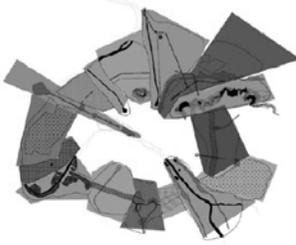


Le nuove mura urbane

Se si analizzano gli oggetti che compongono la città contemporanea si scorgono limiti nuovi aventi lo stesso carattere di linearità e cesura delle antiche mura. Questi circuiti lineari chiusi o aperti sono le infrastrutture. Le linee ferroviarie e le strade a scorrimento veloce che tagliano il territorio sono le nuove mura urbane che separano la città dalla natura o le parti di città stessa. La crescita urbana è stata sempre conseguenza dello sviluppo delle reti, che invece di diventare elementi di collegamento e di relazione tra gli ambienti circostanti, hanno assunto il carattere di elementi di connessione veloce tra punti distanti. Secondo questa lettura le infrastrutture creano delle cesure nell'immediato intorno, diventando vere e proprie mura difficili da valicare. Il progresso, con le nuove tecnologie ha sostituito o aggiornato i sistemi di trasporto e ha determinato in questo modo la dismissione e l'abbandono di percorsi destinati al trasporto, che sono rimasti inutilizzati generando spazi di degrado e di separazione. Oltre al progetto delle infrastrutture per definire nuovi rapporti e relazioni tra parti di città separate, sembra che l'idea della conservazione, nel caso d'infrastrutture dismesse, possa essere anch'essa un tipo di trasformazione giusta per attuare una più ampia rigenerazione urbana. Steven Holl, uno dei partecipanti al concorso del Masterplan dell'High Line a New York, una linea ferroviaria dismessa che attraversa Manhattan, durante la conferenza stampa nel presentare la sua idea ha detto: *"di voler evidenziare, attraverso la sua proposta la "Calligrafia" della città di New York riferendosi al ferro (delle linee ferroviarie e della metropolitana), come le antiche mura romane per Roma"*⁷¹ (Del Monaco). La ferrovia abbandonata al centro della città New York è come un manufatto, un rudere dell'epoca contemporanea da salvaguardare e da reinventare all'interno dell'organismo urbano. Anche a Parigi si è riprogettato (progetto dell'architetto P. Berger) un tratto di viadotto ferroviario dismesso, tra l'Opéra Bastille e la Periphèrique Est. È stato trasformato in una *promenade* verde di 4,5 chilometri, con la collocazione, al di sotto delle 60 arcate a tutto sesto, di botteghe e ateliers tamponate con vetrate. Spesso, però, le infrastrutture come limiti non sono oggetti rappresentanti una certa tradizione storica come quella moderna, da rendere alla memoria collettiva, ma sono elementi che hanno solo il carattere di cesura e di taglio lineare delle antiche mura urbane e che quindi più che valorizzate, devono essere ripensate in virtù di nuove connessioni tra le aree circostanti. *"La strada ha relazioni*

il limite delle infrastrutture

⁷¹ A. Del Monaco, *Le mura urbane come elementi di continuità e cambiamento. Roma, Pechino, New York*, cit., p. 212



L'esposizione "NO LIMIT, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris" offre un nuovo aspetto del boulevard périphérique e progetta le trasformazioni proposte per sopra, sotto e accanto all'infrastruttura col fine di ricercare connessioni urbane con la città. Immagini tratte da TVK, P. A. Treveio et A. Viger-Kroner, NO LIMIT, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris", Exposition du 18 décembre 2008 au 18 janvier 2009, Dossier de Presse, p. 3

⁷² C. Zanirato, *Architettura al limite. Il limite dell'architettura*, l'architettura del limite, Alinea Editrice, Firenze 1999, p. 95

⁷³ Ai progetti dei margini delle infrastrutture è dedicato il paragrafo 3.4 del terzo capitolo, *Le infrastrutture*.

contrastanti con il territorio che attraversa: una linea che collega due punti distanti tra loro, finisce anche per separarne altri vicini. Insomma, divide ed unisce allo stesso tempo (...) Le strade spesso attraversano territori dividendoli secondo logiche del tutto estranee alla loro natura, perché appartenenti ad altri luoghi da collegare, ma possono anche diventare nuovi assi di attrazione, sulla traccia dei quali si modifica l'ambiente (...)”⁷² (Zanirato). Il limite infrastrutturale allora con il progetto dei margini diventa un luogo di attraversamento e risolve il suo carattere di essere luogo di divisione longitudinale reinventandosi spazio di soglia trasversale nell'intorno urbano. Si opera, quindi, per rispondere all'indifferenza della rete infrastrutturale rispetto allo spazio che attraversa. L'obiettivo è di trasformare le nuove mura urbane in strutture di relazione: infatti, molti progetti contemporanei⁷³ sui sistemi di trasporti immaginano le reti come gli antichi *boulevard* che strutturavano e riconvertivano la città moderna, attraverso le compenetrazioni nell'ambiente urbano. Le infrastrutture contemporanee non sono più i luoghi per eccellenza dell'edificare anzi molte attività abbandonano e si ritraggono dalla strada, accentuandone ancora di più il loro carattere di spazio limite e non abitato. Le nuove mura urbane, allora, sono sia le infrastrutture in sé, ma anche gli spazi disurbanizzati posti all'intorno delle reti, che definiscono uno spessore che allontana ancora di più i territori separati. Le cinture di connessione, più di tutte, rappresentano le criticità individuate delle infrastrutture. Un esempio è Parigi, passata dalla cinta muraria al *Periphérique*, dalla fascia delle fortificazioni militari alle nuove mura infrastrutturali urbane. Molte altre città hanno costruito anelli tangenziali, come nuove mura di contenimento per raccogliere la periferia all'interno della città. Questi luoghi nati per collegare le cinture infrastrutturali diventano spazi critici di separazione. Su queste tangenziali, ormai obsolete, si stanno sperimentando nuovi approcci progettuali, che tentano di annullare l'invadenza stradale e unificare le parti divise dall'infrastruttura con nuove attrezzature pubbliche, con la copertura dei tratti autostradali e con la restituzione degli spazi residuali delle reti alla città. Un esempio positivo, emblema di come sia possibile l'integrazione di un sistema di trasporto contemporaneo con il tessuto urbano è il *Loop* di Chicago: il centro della città costituito da grattacieli è circondato dalla linea sopraelevata della metrò, che, correndo all'altezza del terzo piano circa, s'insinua nel tessuto urbano. Il *loop* copre il reticolo di strade poste sotto e presenta delle superfetazioni come aggiunte di attività commerciali e servizi

che rendono ancora più attiva questa struttura simbolo, ormai tutelata come monumento della città. In conclusione, le reti contemporanee oltre che moderne cinte murarie di divisione possono anche diventare costruzioni simboliche della città: i luoghi del movimento si possono trasformare in luoghi dell'attraversamento e della connessione, diventando sistemi attrattivi e manufatti di qualità riconoscibili all'interno dell'organismo urbano.



Loop, Chicago. Immagine tratta da <http://indospectrum.com>



High line, New York 2009

Un tratto di ferrovia nel tessuto consolidato urbano della città è stato trasformato in un grande parco lineare. Il Progetto, vincitore del concorso, è di Diller Scofidio + Renfro e prevede un parco lineare con una serie di strutture prefabbricate che si collegano con la struttura sopraelevata. Il progetto comprende giardini, piattaforme, ponti, rampee sovrappassi lungo i 22 isolati attraversati dall'infrastruttura. Immagini tratte da <http://www.thehighline.org>

1.4 Il margine come recinto

1.4.1 Il recinto come costruzione dell'interno

La negazione dell'attraversamento

*"Atto di architettura per eccellenza il recinto è ciò che stabilisce un rapporto specifico con un luogo specifico ed insieme il principio di insediamento con il quale un gruppo umano propone il proprio rapporto con la natura-cosmo. Ma anche, il recinto è la forma della cosa, il modo con cui essa si presenta al mondo esterno, con cui essa si rivela"*⁷⁴(Gregotti).

Il margine come recinto è l'elemento fisico che deriva dall'azione del recintare, che comporta la costituzione di uno spazio interno separato dal resto col fine di appropriarsi di una parte di territorio. Si costruiscono recinti per indicare una proprietà privata rispetto a un esterno pubblico, quindi per limitare l'accesso e l'attraversamento di un'area e per chiuderla all'ambiente circostante. I recinti, nel momento in cui stabiliscono un interno, sono quindi gli elementi materici che impediscono gli accessi: sono sia semplici cartelli di avviso di non attraversamento, sia

il recinto di ambiti controllati

⁷⁴ V. Gregotti, in AA. VV., *Recinti, Rassegna*, 1979 n. 1, p. 6

⁷⁵ Treccani, *Il vocabolario della lingua italiana*, Ist. Enciclopedia Italiana, Roma 2010

⁷⁶ AA. VV., *Recinti*, Rassegna, 1979 n. 1, p. 7

⁷⁷ M. Scolari, *Principi compositivi*, in AA. VV., *Recinti*, Rassegna, 1979 n. 1, p. 41

veri e propri sistemi di chiusura, come muri, reti, palizzate, ecc. -"Recinto": (letter. o tosc. ricinto) s. m. [uso sostantivato di recinto, part. pass. di recingere]. 1. **Spazio scoperto cinto intorno e racchiuso da muri, siepi, filari di piante, reti metalliche e palizzate, o anche da capanne e piccole case; il perimetro stesso formato dagli elementi di recinzione: un r. di antiche mura circondava la città; un ampio fosso gira intorno al recinto; in architettura il termine è spesso riservato a indicare uno spazio ben delimitato, a carattere sacro** (come il *tèmenos* greco) o comunque finalizzato alla vita religiosa (per es., il chiostro)⁷⁵.-

Come sistema che delimita il libero percorrere dell'uomo, il recinto può essere associato sia ai grandi sistemi di limitazione, come la Muraglia cinese, sia a quelli piccoli di divieto di passaggio. "Recinto è tutto ciò che costituisce il territorio attraverso la pura funzione di impedire l'attraversamento. Non necessariamente l'attraversamento di un corpo fisico, eventualmente quello dello sguardo, o di una legislazione. Questa definizione (...) è quella che ci permette di assumere sotto un'unica nozione oggetti apparentemente diversi (...)"⁷⁶(Gregotti). In pratica il recinto è un elemento di definizione di uno spazio chiuso e protetto, che con la sua costruzione regola le modalità sia di attraversamento dello spazio da parte dell'uomo, sia di accesso allo spazio, con l'apertura ad esempio di determinati passaggi rispetto ad altri. Il recinto nega l'attraversamento, nel momento in cui costituisce un sistema interno con proprie ragioni diverse dall'esterno o costruisce un dialogo complesso tra dentro e fuori, nel momento in cui definisce regole tra lo stare all'interno e il muoversi verso l'esterno. Il recinto, quindi, è emblema sia del controllo sia del passaggio del margine che definisce. " *Il recinto circoscrive e regola attraverso le porte uno spazio aperto che si ritiene in qualche modo privilegiato e diverso da quello che ne è la sua antitesi: il fuori*".⁷⁷ (Scolari).

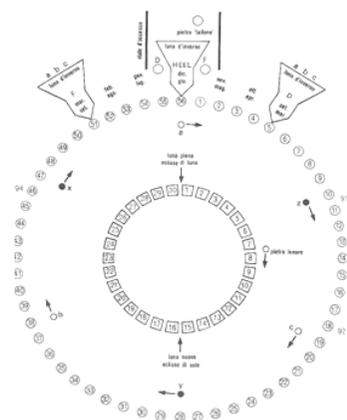
il recinto dello spazio sacro

Il recinto è anche ciò che delimita un luogo a carattere sacro. Nella religione greca era chiamato *tèmenos* il recinto delimitato dal territorio circostante, ritenuto proprietà del dio cui era stato consacrato. Ma il recinto sacro è anche il chiostro, luogo chiuso e appartato, in cui avviene la vita religiosa degli ordini che si dedicano ad essa. L'idea di recinto sacro deriva dall'archetipo radiale del cerchio in cui è inscritta la croce: "immagine archetipa e generale dell'organizzazione centrata e radiale, questa figura è quella, tra i geroglifici egiziani, che indica la città. (...) Di fatto è la forma del cosmo e della terra, la loro

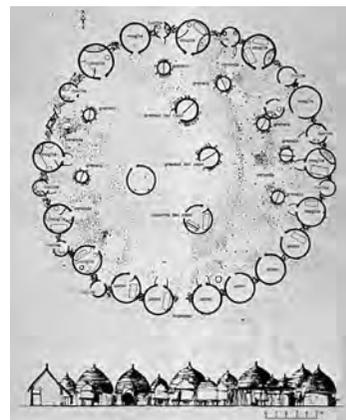
recinzione ideale. (...) Si prenda Stonehenge, recinto sacro che riproduce l'ordine del cosmo. La sua forma è talmente universale da aver indotto qualcuno a metterla in relazione con quella della nuova Gerusalemme così come è descritta nell'Apocalisse di San Giovanni, architettura altrettanto universale se non altro perché progettata da Dio. Così si è scoperto che la Nuova Gerusalemme coincide in forme e dimensioni alla quadratura del cerchio di Stonehenge".⁷⁸(Gregotti). Secondo questa lettura, il recinto come luogo sacro dato dall'organizzazione del cerchio e della croce, è uno schema immanente, derivante da necessità sociali che è vissuto a lungo nelle organizzazioni dei villaggi e delle prima città. Nei primi villaggi il recinto circolare e l'organizzazione di uno spazio centrale definiscono un modo di abitare insieme in comunità, dove la composizione secondo uno schema centrato stabilisce distanze eguali tra le singole case, così da essere considerata un esempio di democrazia. "L'esempio delle case Tupinambà potrebbe indurre a considerare l'organizzazione centrata come prototipo di una democrazia primitiva o comunque semplice: equidistanza come uguaglianza: tavole rotonde, girotondi, giochi di bambini"⁷⁹. In Camerun i recinti-fattoria massa secondo una logica di uguaglianza sociale, nel rispetto della figura del padrone, si configuravano con case poste in circolo sul recinto e seguendo una logica di privilegio gerarchico la casa del capo era posta al centro dello spazio. Il recinto, inteso nel senso sacro, ha un forte legame con l'archetipo radiale. Sebbene abbia perso nel tempo la configurazione del cerchio e della croce, rimane viva la sua *essenza sacrale* quando definisce luoghi al cui interno si abita una realtà altra ed estranea rispetto all'esterno e regolata da codici propri e da una propria spiritualità. La sopravvivenza dell'archetipo nel suo carattere di sacralità si ha nei luoghi in cui ci si dedica a pratiche rituali non solo religiose ma anche laiche: sono definiti da nuovi recinti "sacri" i luoghi al cui interno gli oggetti assumono un significato altro da ciò che è all'esterno e sono sottomessi a proprie regole. Di questo tipo si possono considerare i luoghi dello spettacolo, dello sport, di culto, i giardini, ecc.

Il recinto nell'architettura militare

L'archetipo del cerchio, come forma ideale del recinto, mira a diventare realtà materiale durante il Rinascimento, quando architetti, letterati, filosofi e artisti propongono città ideali all'interno di imponenti mura che s'inscrivono nella forma del cerchio. Le poderose mura immaginate sono pensate per



Il recinto primordiale sacro dalla forma universale di Stonehenge: pianta schematica da Theo Crosby, *How to play environment game*, Penguin books, 1973, in AA.VV., *Rassegna, Recinti*, 1/1989



Villaggio indigeno del Camerun, dove si vede il recinto-circolo come simbolo dell'uguaglianza con la capanna del capo al centro. Immagine tratta da Benguin-Kalt, *L'habitat au Cameroun*, Paris, 1952, in AA.VV., *Rassegna, Recinti*, 1/1989

⁷⁸ AA. VV., *Recinti, Rassegna*, 1979 n. 1, p. 9

⁷⁹ Ibidem

resistere alle nuove e micidiali armi a polvere da sparo e i trattati di architettura ne definiscono la giusta configurazione per opporre resistenza. Le forme ideate a pianta centrale e stellare seguono regole precise di costruzione militare così da risultare più adatte nella difesa contro la nuova artiglieria: *"il forte ideale non deve avere un numero di angoli inferiore a cinque, in modo da mantenerli ottusi. Naturalmente questo numero non è calcolato in astratto, ma in base al numero delle bocche da fuoco disponibili a munire ogni angolo. Si badi, nessuno in realtà costruisce fortezze circolari (...) Il cerchio è la forma astratta e ideale, non quella concreta di questi recinti"*⁸⁰ (Gregotti). L'archetipo radiale del cerchio rimane comunque il punto di partenza per l'ideazione dei nuovi recinti delle città ideali: il Filarete progetta la città ideale di Sforzinda per i signori di Milano partendo proprio da questo presupposto. La pianta della sua città deriva dall'intersezione di due quadrati che forma una stella a otto punti inscritta in un cerchio rappresentante il recinto materico del fossato. Al centro sono collocati la piazza maggiore con i palazzi del potere con affianco gli edifici istituzionali; dal centro partono sedici raggi, le vie della città, di cui una metà termina sui vertici del recinto, l'altra sugli angoli interni dove sono posizionate le porte della città. All'interno le vie sono intersecate da un altro cerchio che individua agli incroci altre piazze della città. L'archetipo del recinto sopravvive fisicamente anche assumendo un significato del tutto diverso: la scienza della fortificazione trasforma il recinto non più in un elemento che organizza e definisce l'interno ma in un elemento che sussiste proprio in virtù dell'esterno, organizzando uno spazio sfavorevole di difesa o attacco del nemico. *"Un triangolo e un quadrato devono essere trasformati in stelle inscrivibili in poligoni dagli angoli ottusi"*⁸¹ (Gregotti). La forma stellare del recinto dello schema del Filarete permetteva di porre le artiglierie di difesa sulle sue punte, agendo inosservati dal fianco contro gli assalitori che volevano arrivare alle porte. *"Da questo momento la città ideale si concreta in un ideogramma geometrico, che compare regolarmente nei successivi trattati; la forma a stella, che qui è suggerita probabilmente da un simbolismo geografico e cosmico, verso la fine del secolo si incontra con la teoria dei perimetri bastionati, nata per adeguare le cinta murarie alla nuova potenza delle artiglierie."*⁸² (Benevolo). È una funzione di difesa e di attacco a configurare e adattare l'archetipo radiale del recinto alla forma migliore, studiata dalle ricerche cinquecentesche sull'architettura militare per disporre e collocare al meglio

⁸⁰ Ivi, p. 14

⁸¹ Ivi, p.13

⁸² L. Benevolo, *Storia dell'architettura del Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1968, p. 232

l'artiglieria. Continua Benevolo, sulla questione del recinto militare come elemento di ridisegno della città, affermando che *"le prescrizioni sui tracciati geometrici trovano posto soprattutto nei libri di architettura militare; la casistica sugli schemi ortogonali o stellari – nata dal simbolismo cosmico che ispira o trattatisti del tardo '400 e tenuta viva dai redattori delle edizioni illustrate di Vitruvio (...) si incontra con le esigenze della tecnica militare, che esige una piazza centrale per la raccolta delle truppe e un perimetro preferibilmente poligonale con angoli ottusi"*⁸³. Un esempio di recinto militare in Italia è rappresentato nella città di Palmanova, centro fortificato in provincia di Udine, costruita alla fine del '500. La conservazione del suo recinto militare la rende un unicum in ambito europeo: voluta dalla Repubblica di Venezia a difesa dei confini orientali contro le incursioni nemiche, la città fortezza fu realizzata grazie all'apporto di trattatisti, architetti militari esperti e ingegneri, che la realizzarono secondo una forma stellata a nove punte. *"Se nel tardo Cinquecento l'uso dell'artiglieria richiedeva ampi, bassi e possenti terrapieni per proteggere una città, qui Venezia li realizzò. Gli architetti diedero a queste mura la forma di baluardi a punta di freccia e li collegò con le cortine. Ne uscì un ennagono ai cui vertici sporgevano i baluardi affinché potessero essere difesa uno dell'altro. Tutto il circuito fu ulteriormente protetto da un largo fossato e per entrare in città tre ingressi furono situati al centro di altrettante cortine"*⁸⁴. Durante la sua vita Palmanova fu dotata di tre cerchi di mura e nel 1960 è stata proclamata Monumento Nazionale per la sua unicità nel poter mostrare matericamente le teorie che la scienza delle fortificazioni andava sviluppando durante il Rinascimento. Un'altra città fortificata, esempio delle teorie militari rinascimentali è Neuf Brisach in Francia: città militare costruita alla fine del '600 fu voluta da Luigi XIV per difendere il confine francese orientale. La città militare, che integra i due schemi del *castrum* militare e della forma geometrica del recinto stellato, fu progettata da Vauban, ingegnere militare, che progettò ben 12 gruppi di edifici e luoghi fortificati lungo i confini orientali, occidentali e meridionali della Francia tra il 1633 e il 1707. Neuf Bisach e gli altri 11 recinti militari dal 2008 sono siti patrimonio dell'UNESCO. Come esempio di città stellate ideali, forse questi due esempi, arrivati fino a noi, non sarebbero mai stati costruiti se non fossero esistite esigenze strettamente funzionali di tipo militare. *"Col Cinquecento il modello imposto dagli ingegneri italiani dominava ormai l'urbanistica. Il trattato*



Palmanova, città fortezza, 1593
Voluta dalla Serenissima Repubblica di Venezia quale argine alle invasioni ottomane. Immagine tratta da <http://www.palmanova.it>



Neuf Brisach, città fortezza, 1698
"la città militare del '600 e del '700 integra due schemi: al suo interno la ormai classica maglia del castrum (il foro diventa piazza d'armi), all'esterno la forma geometrica della città ideale stellare". Immagine tratta da G. Cavallina, *Il margine inesistente*, p. 84

⁸³ Ivi, p. 751

⁸⁴ Palmanova Città Fortezze, *La struttura*, in <http://www.palmanova.it>

di Drürer sulle fortificazioni urbane accenna soltanto di sfuggita alla città vera e propria, e in quasi tutti gli altri libri o progetti su questo tema la città viene considerata come una semplice appendice della forma militare(...)⁸⁵ (Mumford).

1.4.2 I nuovi recinti

I recinti individuali della città

Ritornando al significato del recintare inteso come il definire un interno con proprie ragioni rispetto a un esterno, si può dire che l'atto di fondazione del rinchiudersi dietro a un recinto è ancora oggi un modo per costituire interni dai valori particolari e differenti rispetto al fuori. "Recingere è quindi l'atto costitutivo dello spazio interno, del rifugio, della casa, della territorialità propria del privato e del gruppo"⁸⁶. Gli spazi interni, alle diverse scale e di differenti dimensioni, sono definiti dal loro recinto, che ne regola i rapporti con l'esterno e sono a loro volta definiti da altri recinti che ne stabiliscono le relazioni interne. Questi sistemi sono tuttora presenti nello scenario urbano contemporaneo e sono rappresentati dalla proliferazione di spazi monofunzionali isolati, chiusi da recinti in spazi conclusi, totalmente estranei verso l'esterno. All'interno di questi recinti si svolgono i riti di vite separate, solitarie, senza alcuna relazione sociale con l'esterno. Sono i luoghi che contribuiscono a rendere il paesaggio contemporaneo urbano caratterizzato da molteplici frammenti insulari. Il desiderio di chiudersi all'interno di un recinto è originato dal desiderio di non instaurare contatti con l'altro: "la creazione di recinti, reali o simbolici, è una risposta difensiva da parte di stili di vita che non accettano di coabitare con altri entro un insediamento circoscritto, pur coabitando il territorio"⁸⁷ (Boeri, Lanzani, Marini). Una delle immagini della città contemporanea è proprio l'essere la somma di luoghi individuali, spazi chiusi e rigidi, poco flessibili e disponibili ai contatti sociali reali. Tra le ragioni di questo fenomeno d'introversione urbana vi è la crescente offerta di servizi raccolti in grandi recinti monofunzionali, diffusi nel territorio e, quindi, partecipi della frammentazione delle periferie. Le isole urbane ai loro bordi presentano il conflitto con l'esterno, dovuto al fatto che all'interno sono regolate da norme comportamentali proprie, non appartenenti a tutta la popolazione della città. Lo spazio urbano, così, è vissuto per punti, percepito per elementi singoli e non riconosciuto nella sua totalità: "singole residenze, interi edifici, poli specialistici, sezioni stradali, campus tematici,

microcosmi urbani

⁸⁵ L. Mumford, *La città nella storia*, cit., p. 452

⁸⁶ AA. VV., *Recinti*, *Rassegna*, 1979 n. 1, p. 26

⁸⁷ S. Boeri, A. Lanzani, E. Marini, *Il territorio che cambia: ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta, Milano 1993, in C. Zanirato, *Architettura al limite. Il limite dell'architettura, l'architettura del limite*, cit., p. 60

*interi quartieri e cittadelle, compongono la città e sono tutti accomunati dall'attenta delimitazione, protetti e rigidamente sorvegliati, spazi avvolti da manti di sistemi di sicurezza sempre più sofisticati*⁸⁸ (Zanirato). Il luogo comune dello spazio pubblico diventa chiuso, recintato, protetto da barriere elettroniche che ne regolano gli accessi. È l'effetto della crescente paura sociale, che porta al desiderio d'isolarsi in spazi personalizzati con la costruzione di recinti sempre più chiusi e impermeabili. *"Davanti al pericolo del disordine, la più chiara risposta spaziale la troviamo nella richiesta avanzata da molti, sia negli Stati Uniti sia in Europa, di in una sorta di diritto di recinzione. Tale diritto vorrebbe vedere riconosciuta legislativamente la possibilità per chiunque di tirarsi fuori da un territorio, di isolarsi rispetto a un tutto, segregandosi in un proprio spazio idealizzato. (...) In altre parole, tirarsi fuori da una comunità, intesa come unità, sia essa la nazione, la città, o altro, per costruire un'altra comunità che la sostituisca, rimanendo però come sospesa dentro la regola; (...) Per chi appartiene a questo spazio eccezionale, la realtà quotidiana diventa quella interno al campo, dietro il suo confine. Tutto il resto, quello che rimane al di fuori, oltre la recinzione, la realtà degli altri, si trasforma in qualcosa di sempre più distante e indifferente*⁸⁹ (Zanini). In pratica il fenomeno d'isolamento, dapprima prerogativa di una classe sociale agiata, ora è diffuso a chiunque senta la necessità di vivere in ambienti controllati, attraverso la costruzione di un ordine spaziale in opposizione al caos territoriale. Dai casi particolari delle *gated communities*⁹⁰ americane si passa a un fenomeno dilagante di entità urbane sempre più autosufficienti e indipendenti rispetto all'intorno, ma collegate con parti lontane grazie a una fitta rete d'infrastrutture veloci. A difesa della privacy si costruiscono quartieri residenziali recintati, che come piccole città, cercano di ricreare al loro interno i modi di vita urbani, secondo un ordine abitativo che è in contrapposizione al disordine urbano generale. Casal Palocco a Roma è un esempio di quartiere residenziale autosufficiente, ideato negli anni 30/40 del '900, prima dello scoppio della Seconda guerra mondiale per volere del regime fascista, che aveva intenzione di creare una nuova area residenziale a sud di Roma. L'edificazione fu seguita dalla società Generale immobiliare, che redasse un piano di 10 anni per l'edificazione di un quartiere autonomo rispetto all'intorno e al modo di vivere dell'epoca. Ne nasce un progetto curato nei minimi dettagli, a misura d'uomo, con aree verdi, residenziali, commerciali e servizi. L'isola di Casal Palocco, chiamato *quartiere verde*, è a sua volta

Casal Palocco-Olgiate

⁸⁸ C. Zanirato, *Architettura al limite. Il limite dell'architettura, l'architettura del limite*, cit., p. 61

⁸⁹ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, cit., p. 130-131

divisa in isole, i condomini, ed è diventato un punto di riferimento di studio per le università di realtà sociali/urbanistiche a bassa densità abitativa indipendenti. L'isola urbana con la sua costruzione ha trasformato in realtà la visione rivoluzionaria di un quartiere modello. Un altro *quartiere-bene* di Roma è quello di Olgiata, situato a nord di Roma al di fuori al G.R.A. Esso è costituito da un comprensorio recintato e sorvegliato sempre dalla vigilanza, che controlla gli accessi dall'area. Il comprensorio con le sue grandi aree verdi, le sue ville e i famosi circoli sportivi è separato dall'intorno e vive come un'isola autonoma all'interno del territorio romano. Opponendosi al caos urbano, le isole identificano un luogo riconoscibile e separato dal territorio, espressione dell'architettura delle minoranze, volta non solo a formare comunità ma soprattutto a segregare spazi che sopprimono l'apertura alla diversità.

Il recinto segregativo

Fino ad ora abbiamo visto come il carattere di protezione del recinto ha trovato nella storia tante interpretazioni e come ancora oggi si costruiscono recinti per escludere un'area dallo spazio circostante. Il recinto trasforma uno spazio aperto in un luogo introverso, evitando qualsiasi dialogo con l'esterno. I recinti non sono solo fisici, ma anche mentali, ideologici, culturali, religiosi, ecc. Ogni cosa materiale e non materiale che rinchiude un ambito, stabilendone forme, dimensioni, e funzioni peculiari è un recinto, che rende riconoscibili sia gli elementi all'interno, sia quelli all'esterno, che vengono esclusi. È un recinto qualsiasi elemento che sottrae spazio al libero movimento, *"lo organizza in maniera rigida, lo incanala lungo direzioni determinate a priori e di cui molte volte non si percepisce né si conosce la fine. (...) spesso ci costringe a modificare il nostro cammino, ad allungarlo, a seguire il suo disegno più o meno convulso fino a quando, grazie a una svolta o una sua improvvisa apertura, ci consente di riprendere la nostra direzione"*⁹¹(Zanini).

Il margine come recinto purtroppo, secondo questa accezione, è anche un elemento di potere per l'uomo usato per imprigionare altri uomini e segregarli in un campo chiuso, privandoli della propria libertà. In altre parole il recinto diviene lo spazio della segregazione sociale e chi lo costruisce, esercita il suo potere sulla vita altrui, che avviene in spazi dai *micro-confini* più facilmente controllabili. Diviene recinto segregativo non solo l'elemento esterno di chiusura, ma anche il sistema di gerarchie e di controllo che disciplina il suo interno e le persone rinchiusi in

⁹⁰ cfr. paragrafo 3.5, *Le "enclaves" urbane*

⁹¹ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali, cit.*, p. 77

esso. *"Il risultato, cioè, del passaggio dai divieti ai regolamenti: non più strade sbarrate (...) ma un'infinità di percorsi obbligati, non più divieti di base che presuppongono la permissione di tutto il resto, ma tutto permesso purché si segua il regolamento.(...) E lo si può esercitare in mille modi: lager e Istituzioni disciplinari, scuole e cimiteri"*⁹² (Gregotti). Il recinto segregativo, quindi, non è solo l'espressione della separazione tra interno e esterno, ma è tutto quel sistema di codici, all'interno di un luogo delimitato, che limitano la libertà dell'uomo, ne gestiscono la vita, le forme e i modi comportamentali. Il lager, come campo di lavoro e di segregazione razziale è l'esempio più lampante: *"Quando per la prima volta, sono entrato in un campo di concentramento nazista non sapevo che per fotografarlo avrei dovuto percorrerlo due-tre volte; ero rimasto impressionato dall'alto muro di confine, dal filo percorso dall'alta tensione, dalla ragnatela di filo spinato, dalle torrette di guardia (...) poi, continuando a visitarlo, mi sono accorto che gli impedimenti tra l'interno e esterno non erano che il principio"*⁹³ (Lombradi). Il muro di cinta e le torrette non sono nulla in confronto alle rigide regole interne, veri elementi segregativi che vigono nel campo di concentramento.

Esempi di luoghi di segregazione interni alle città sono i ghetti, nati come spazi di offesa, dove esiliare la popolazione ebraica dietro recinti che la isolavano dal resto della città. Il primo ghetto in Italia è stato istituito a Venezia nel 1516 e permise agli ebrei di poter stabilirsi nella città in uno spazio, però, cinto da alte mura, isolato dall'esterno tranne che per la presenza di alcune porte. Lo spazio di esclusione per la prima volta era interno alla città, quindi assumeva un duplice significato sia di luogo della segregazione razziale sia di luogo di permanenza nella città del popolo straniero, ritenuto impossibile fino a quel momento. La Repubblica Veneziana, però, non si limitò solo a segregarli in una parte della città, ma impose regole del vivere alla popolazione ebraica, in cambio della libertà di culto e di protezione in caso di guerra. Si stabilì che gli ebrei dovessero avere un segno d'identificazione e che dovessero occuparsi dei banchi di pegno a tassi stabiliti dalla città. Il ghetto, durante la notte, veniva chiuso e controllato da vigilanti che percorrevano i canali. Liberato da Napoleone nel 1797, oggi è un luogo vivo, frequentato e riconoscibile nella sua unitarietà morfologica all'interno della città, dove le istituzioni religiose e amministrative ebraiche permangono ancora. Quarant'anni dopo quello veneziano fu istituito il ghetto romano, per volontà del papa Paolo IV, che decise di rinchiudere l'intera comunità

⁹² AA. VV., *Recinti, Rassegna*, 1979 n. 1, p. 24

⁹³ E. Lombradi, *Muro di cinta di un lager nazista*, in AA. VV., *Recinti, Rassegna*, 1979 n. 1

il ghetto di Venezia

il ghetto di Roma

in un'area molto ristretta di tre ettari, recintata fisicamente e accessibile da tre portoni, aperti di giorno, ma chiusi e sorvegliati da guardie di notte. In questo caso, il ghetto fu istituito per motivi religiosi, come strumento di supremazia della cristianità rispetto alla religione ebraica e come per Venezia oltre ai recinti fisici furono dettate regole discriminatorie e repressive nei confronti della comunità. A differenza del ghetto veneziano, quello romano rimase in vigore e chiuso fino alla caduta dello stato pontificio nel 1870. Fattore interessante del carattere segregativo del recinto nel caso del ghetto è quello che più la popolazione era costretta a vivere all'interno di uno spazio sovraffollato, chiuso e insalubre, più era accentuata e rafforzata la propria identità. Il margine come recinto rappresenta quindi sia l'elemento di esclusione sia quello di protezione e di compattezza dell'identità comunitaria, che in questo modo si conserva.

L'indagine sui significati dei recinti, in conclusione, ci può aiutare a capire come analizzare le isole urbane contemporanee e quindi quali elementi e caratteri considerare per il loro progetto: esse sono spazi caratterizzati sia da criticità date dalla chiusura e dalla segregazione rispetto all'esterno sia da potenzialità date dalla loro forte identità che li distingue dall'isotropia contemporanea. Il recinto, una volta abbattuto e connesso alla realtà urbana circostante, rivela questo valore positivo di essere elemento conformante un organismo riconoscibile all'interno della città.

capitolo secondo

CARATTERI DEL MARGINE

2.1 Naturalità/Artificialità

2.1.1 Margine "de re"¹

I margini dal carattere naturale, "de re", sono quegli elementi di separazione indipendenti dalle scelte dell'uomo, appartenenti al regno della natura e esistenti già prima delle sue azioni di delimitazione. Tra i margini naturali vi sono i segni geografici di confine del territorio, visibili anche a distanze rilevanti. Sono margini di questo tipo le catene montuose, come le Alpi, i Pirenei, gli Urali, ecc. ma anche le coste oceaniche, i bordi dei laghi o le sponde dei fiumi. I margini con questo carattere non possono essere omessi dalle cartine geografiche, sia fisiche, che politiche, perché definiscono la composizione del territorio naturale, oltre alla sua divisione politica.

margine naturale come confine antropico

I margini naturali, quindi, esistono per conto loro ma possono diventare gli elementi di base dei confini di tipo antropico, quando quest'ultimi assecondano il loro andamento come nel caso di alcune frontiere statali tra cui vi è l'esempio della Spagna, dove i Pirenei segnano il confine con la Francia; *"idem per il confine di certi territori politici, come l'Irlanda appunto, che non a caso nel secondo articolo della sua costituzione si identifica con quello dell'isola irlandese"*² (Varzi). I margini naturali, in questo senso, sono anche quelli che definiscono le parcellizzazioni territoriali delle proprietà, quando dirupi, fossi o creste del terreno dividono una proprietà rispetto ad un'altra, che essa sia privata o pubblica. L'idea di margini naturali, che definiscono dei confini entro cui l'uomo ha una determinata identità o ha una sua libertà di movimento, trova una sua genesi nel pensiero ottocentesco, che teorizzava che la natura desse i limiti oltre i quali gli uomini non potevano agire: *"l'idea di confine naturale nasce in effetti nell'Ottocento proprio dalla convinzione che in certi casi sia la natura stessa a fornire i limiti entro i quali ci è concesso di muoverci e di sviluppare le nostre attività"*³ (Varzi).

Una storia che racconta di un problema di divisione amministrativa posta su un margine di tipo naturale è raccontato cinematograficamente dal film *"La misura del confine"* dell'anno 2011. La storia del film si svolge su uno spazio di frontiera tra la Svizzera e l'Italia, in cima al Monte Rosa, sulle Alpi, margini naturali tra l'Italia e gli Stati che confinano a nord della penisola. Il film evidenzia la questione politica e fisica legata al tema della frontiera. Sulle Alpi il confine deciso dall'uomo non è reso evidente dalla differente amministrazione

¹ Questa Definizione è stata data da Achille C. Varzi, Professore del Dipartimento di filosofia della Columbia University, nell'articolo *"Teoria e Pratica dei confini"*, pubblicato in *Sistemi intelligenti* 17:3 (2005), pp. 399-418. L'autore nel suo testo indaga dal punto di vista filosofico la distinzione tra confini naturali, *de re*, e confini artificiali, *de dicto*, prendendo spunto dalla stessa distinzione effettuata dal viceré delle Indie britanniche Lord Curzon of Kedleston nel 1907 in *"Frontiers. The Romanes Lecture"*, Oxford, 1907.

² Achille C. Varzi, *"Teoria e Pratica dei confini"*, pubblicato in *Sistemi intelligenti* 17:3, 2005.

³ *Ibidem*

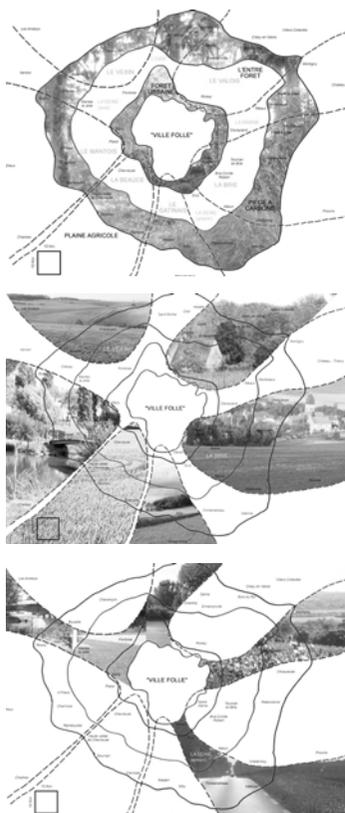
delle due nazioni confinanti. Il paesaggio si presenta omogeneo e la linea di confine è solo una traccia su una cartografia non leggibile sul territorio. La trama del film racconta di due gruppi di topografi, svizzeri e italiani, che si confrontano per definire se il ritrovamento di una mummia sia avvenuto in terra italiana o svizzera. Per poterlo stabilire devono rimisurare il confine amministrativo artificiale sul margine naturale delle Alpi. Quando gli svizzeri prendono le loro misurazioni affermano che il corpo è stato rinvenuto in Svizzera a 36 metri dal confine politico, ma la cartina GPS lo indica in Italia e alla fine del film si stabilisce la proprietà italiana. Di questo racconto una frase sembra significativa di come i margini naturali siano elementi che condizionano le decisioni dell'uomo: *"già gli antichi romani avevano affrontato questo problema coi fiumi; il confine segue i riferimenti naturali e se la natura li sposta, cambia anche il confine deciso"*. Il film termina con i protagonisti che guardano, anzi tragguardano l'orizzonte, immaginando di vedere oltre fino agli Appennini: *"Queste dimensioni, queste distanze, le puoi vedere su un semplice planisfero, e con un poco d'immaginazione puoi comprendere le dimensioni del mondo"*.

Le foreste

Oltre ai grandi segni geografici delle catene montuose o degli oceani, fanno parte della categoria dei margini naturali anche tracce naturali del territorio più alla scala umana come i laghi, i fiumi, le creste, le coste e le foreste. Quest'ultime sono elementi naturali in passato posizionati molto lontano dalla realtà urbana. Con la crescita delle città, poi, si sono rivelati in alcuni casi dei veri e propri confini delle conurbazioni a scala territoriale, diventando così i limiti all'espansione urbana. Nello studio per la consultazione per il Grand Pari(s)⁴, il gruppo Descartes ha individuato come margini del territorio parigino proprio le foreste che si trovano al limite della conurbazione urbana di Parigi: *"Au delà des forêts, ce n'est plus Paris, c'est l'ailleurs"* (Descartes). Le grandi foreste reali, Fontainebleau, Rambouillet, Chambourcy, nella visione futura dell'agglomerato parigino rappresentano il limite immaginario del territorio a una sessantina di Km dal centro della città⁵. Gli elementi del paesaggio territoriale, composto non solo dalle foreste, ma anche da superfici agricole e da valli, diventano i protagonisti della scena metropolitana, tali da formare la struttura di base della strategia di progetto. Una delle azioni proposte dal gruppo Descartes è appunto quella di accrescere le superfici forestali

⁴ La Consultazione internazionale *"Le Grand Pari(s) de l'Agglomération Parisienne"*, indetta dal Ministero della Cultura Francese durante l'amministrazione di Sarkozy, ha portato 10 gruppi di progettisti selezionati a dare visioni sul futuro per la realizzazione di una Grande Parigi. Gli scenari delineati dai dieci studi si sono basati sul protocollo di Kyoto, fondando le loro strategie sul paradigma della sostenibilità ecologica, sociale ed economica. La consultazione, pur partendo da questo presupposto, offre anche spunti molto interessanti sui temi che riguardano la città contemporanea e fornisce contributi utili per pensare al futuro delle città tramite lo strumento del progetto urbano. Nel caso della mia ricerca molto interessanti sono stati i ragionamenti fatti proprio sui margini naturali e artificiali sia alla scala territoriale sia a quella urbana. Nel corso della dissertazione alcuni di questi ragionamenti saranno analizzati criticamente per sostenere le argomentazioni riguardanti il tema della ricerca ovvero il progetto dei margini della/nella città contemporanea.

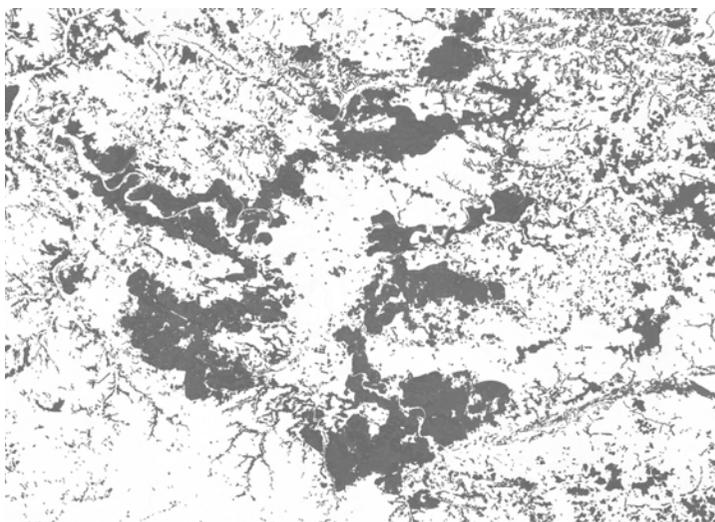
⁵ *"Cette limite totalement fictive donne une indication d'une échelle raisonnable dans la perspective d'un rapprochement entre ville et campagne. Nous situons cette limite à une soixantaine de kilom. très autour de Paris : elle coïncide à peu près avec la limite . mentale . que se donnent les Parisiens"*. Groupe Descartes, *Consultation internationale de recherche et de développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne*. *"Paris capitale, ville, villes"*, p. 55



Dall'alto: le foreste, le pianure agricole, le grandi valli francesi

Scenario delle foreste del Grand Pari(s) al 2030: estensione delle foreste del 30%; "L'augmentation de la surface forestière, dessine un site capable de donner le change à une métropole de 13 millions d'habitants. cette augmentation du couvert forestier aura des effets connexes : le bois est une matière première très prisée dans les batiments durables, et il constitue un combustible qui redevient très compétitive grace aux nouvelles technologies de chaudière. ces nouvelles forets seront un appoint utile pour l'industrie de la construction et les énergies renouvelables"(Gruppo Descartes)

per una questione di sostenibilità ecologica, così da aumentare la compensazione di anidride carbonica e diminuire l'inquinamento. Inoltre, il sistema delle foreste aumentato nella sua superficie consente di bloccare l'espansione a macchia d'olio della città, ponendo ai margini dei fronti urbani gli spazi forestali: "D'un autre côté le développement d'espaces forestiers en lisi.re des fronts urbains existants constituera également une stratégie foncière efficace pour limiter l'étalement. Utilisée de manière systématique, cette stratégie permettrait d'offrir des limites naturelles à la ville qui ne soit pas considérées comme des interfaces passagères en attente d'urbanisation. A cet égard, la dimension patrimoniale de la forêt pourrait être défendue, et même utilisée de manière volontariste. Limitons l'étalement en renversant les raisonnements habituels : c'est par le dessin des emprises forestières que l'on pourra dessiner en creux les limites de l'espace bâti"⁶ (Descartes). In questo caso, i margini naturali delle foreste si propongono come una strategia di delimitazione decisa dell'espansione urbana con un sistema di bordo, che non si configura come un insieme di spazi in attesa di essere costruiti ma che apre l'urbano alla natura. Il nuovo utilizzo dei boschi, grazie alla strategia della loro apertura agli abitanti della città, mira a valorizzare lo spazio abitato e a migliorare la qualità di vita dei cittadini. La strategia, infatti, propone nuovi percorsi pedonali con nuovi trasporti pubblici per accedere alle foreste dapprima raggiungibili solo in automobile, e progetta l'aggiunta di un insieme di attività per sensibilizzare le persone alla selvicoltura e per conoscere meglio l'ecosistema del bosco.



I margini d'acqua

I margini d'acqua come le coste dei mari, le sponde dei fiumi o dei laghi sono elementi di opposizione tra la terra e l'acqua, tra ciò che ha una consistenza solida e ciò che ha una consistenza liquida. Questi margini sono linee molto nette viste da lontano. Achille C. Varzi racconta nel suo testo come da un aereo sia fortemente visibile e leggibile la divisione tra terra e mare a differenza di altri margini naturali: *"Certamente guardando dal finestrino del mio aereo non ho visto i confini di Torino, come non ho visto quelli del Piemonte e della Svizzera. Né ho visto i confini delle Alpi, o della Pianura Padana. Però ho avuto l'impressione di vedere bene i confini di altre zone: le sponde del lago Maggiore, per esempio, e prima ancora il litorale dell'Irlanda o la costa atlantica della Francia"*⁷ (Varzi). I margini d'acqua, invece, ci appaiono diversi quando ci avviciniamo ad essi, nel momento in cui la linea netta della costa diventa un insieme di elementi diversi, sabbia, pietra, cemento che definiscono con l'acqua rapporti differenti. Lo stesso moto delle onde fa in modo che l'acqua avanzando e ritirandosi non definisca mai con la terra ferma, che si sommerge e poi riemerge, un rapporto univoco e sempre uguale, anzi rende difficile la definizione dell'inizio o della fine del mondo terrestre rispetto a quello acquatico. Il tema dei limiti d'acqua e del loro progetto, quando essi s'incontrano con il mondo antropico della realtà urbana (si pensi alle città sul mare o ai fiumi e ai laghi urbani) definisce un ambito di lavoro molto interessante e ampio, che meriterebbe una trattazione a parte più ampia. Qui s'intende solo accennare che i fronti d'acqua urbani rappresentano i luoghi dove artificio e natura s'incontrano e dove la natura è un qualcosa dal carattere persistente ma sempre variabile, quindi in trasformazione perenne nel tempo. *"Il fronte d'acqua urbano mette in relazione la città e un corpo d'acqua, razionalità e naturalità, entrambe nella loro manifestazione più piena (...) sono solo immaginabili scambi, ibridazioni, fra il principio di definizione morfologica, geometrica, misurabile della città, e la caducità delle cose della natura, che vive del suo carattere di provvisorietà"*⁸ (Esposito). La costa, la riva, l'argine sono elementi di divisione tra un mondo immobile, rappresentato dalla realtà urbana e un mondo in movimento continuo, rappresentato dalla realtà acquatica. Il progetto sui fronti d'acqua stabilisce i rapporti tra questi due mondi, definendo l'apertura verso l'instabilità dell'acqua e, viceversa, l'approdo dall'acqua sulla terra. Il tema del waterfront, delle architetture riflesse sull'acqua, dei porti e

⁷ Achille C. Varzi, *"Teoria e Pratica dei confini"*, cit.

⁸ A. Esposito, *"I fronti d'acqua come architettura del limite. Città liquide, identità fluide. Limiti, margini, soglie"*. Sapienza università di roma, Dottorato di Ricerca in Architettura, Teorie e Progetto-XXII ciclo, p. 68.

⁹ Venezia ha fatto dell'acqua la sua ragion d'essere: i canali sono le strade, dove si affacciano gli edifici, l'acqua è la materia prima di costruzione della città e tutto dipende da essa. Caso opposto è Napoli, dove si è sempre fuggito il rapporto con l'acqua da dopo la sua fondazione; negli ultimi anni si stanno proponendo progetti di avvicinamento della città al mare con l'apertura dei recinti portuali per risolvere il rapporto di conflitto tra città e acqua.

¹⁰ cfr. nota 1

¹¹ Achille C. Varzi, *"Teoria e Pratica dei confini"*, cit.

dei fari, sono tutti temi che definiscono i diversi rapporti che il mondo antropico può instaurare con quello naturale dell'acqua, stabilendo di volta in volta con il progetto dei margini relazioni diverse di protezione, di contemplazione, di prolungamenti, ecc.. Per tante città l'acqua assume un ruolo di costruzione urbana fondamentale, perché indica il margine di espansione della città, l'inizio e la fine dati dal fronte urbano sull'acqua. Inoltre, sulle sponde si stabiliscono rapporti di conflitto, quando ci si difende dal mare e ci si allontana con la costruzione di recinti sull'acqua o si stabiliscono rapporti di osmosi, quando invece si vive l'acqua che come spazio pubblico dell'abitare collettivo.⁹

2.1.2 Margine "de dicto"¹⁰

Confine amministrativo

I margini artificiali sono sia quelli definiti dall'uomo per delimitare un luogo attraverso la costruzione di demarcazioni fisiche sia quelli derivanti da accordi politici e amministrativi che definiscono la competenza legislativa di un comune, di una provincia o di uno stato rispetto a un altro. Questi ultimi sono margini dalla valenza politica, stabiliti dalla società, spesso indipendenti dagli elementi naturali e artificiali di divisione caratterizzati da una forma fisica. Questo tipo di margine, politico e amministrativo, quindi, è invisibile ma è comunque molto potente, perché stabilisce separazioni, unioni e diritti di proprietà ovvero definisce dove termina o inizia il potere di gestire e amministrare un territorio. *"Chi viene da fuori prima o poi si imbatte nel cartello. Potrebbe essere cento metri più in là e non cambierebbe nulla. Ma è lì. È lì perché è lì che Torino comincia (o finisce, per chi venisse da dentro).(...) nel varcare quella linea di confine si entra in uno spazio nuovo al cui interno, magicamente separati da tutto il resto, ci si chiama torinesi"*¹¹ (Varzi). Le linee geometriche dei margini artificiali, segnate sulla carta e difficilmente leggibili sul territorio poiché non risiedono in oggetti definiti, segnano l'appartenenza a un luogo di coloro che vivono al loro interno. Le linee impercettibili dei confini amministrativi non individuano, sempre, una realtà diversa rispetto a un'altra, anzi a volte sono così lontane dal centro caratterizzante una determinata realtà urbana, che non segnalano l'effettivo passaggio di amministrazione da un luogo a un altro. A volte la conurbazione continua con lo stesso carattere oltre i margini *de dicto*, al di là del confine, così da divenire irricognoscibile la fine o l'inizio delle due amministrazioni che

s'interfacciano. Il confine politico ingloba oltre alle aree costruite urbane anche aree vuote, che sono in attesa di essere costruite e che definiscono un cuscinetto tra una realtà amministrativa e l'altra accanto. Ad ogni modo nella realtà contemporanea, dove la città si espande a macchia d'olio unendo comuni diversi e definendo aree intercomunali, è sempre più difficile riconoscere un cambiamento di politiche dettate dal passaggio di confine da un paese a un altro.

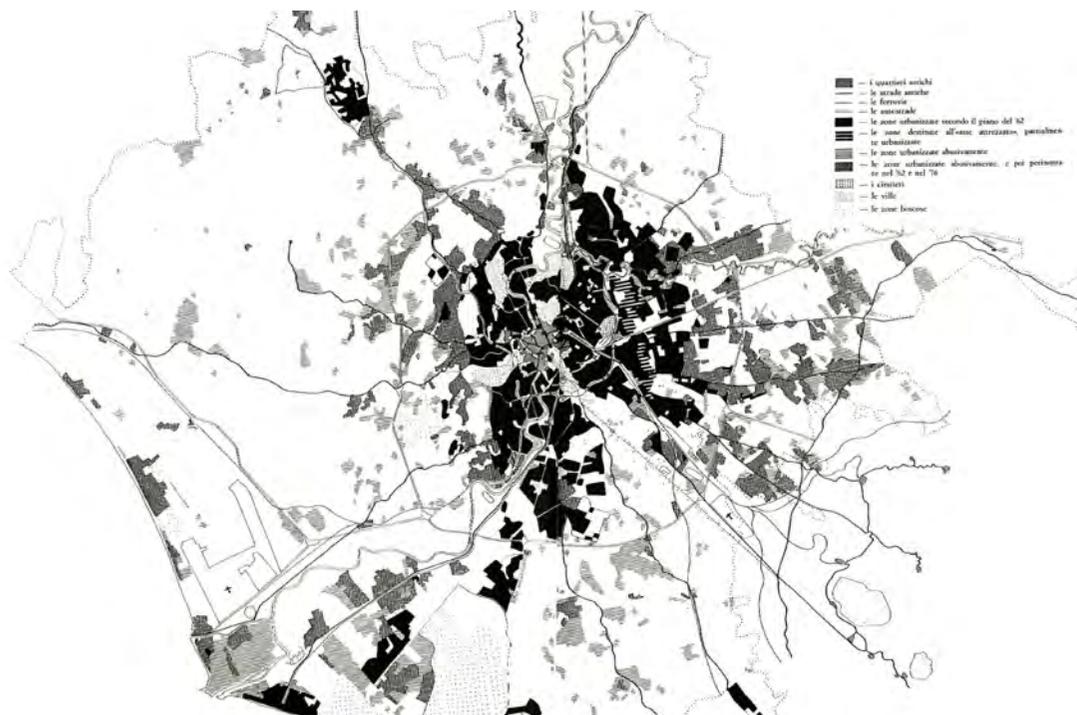
I piani regolatori generali dovrebbero definire i margini d'intervento dei programmi urbani, che in Italia difficilmente si sono rispettati e si rispettano. Molto spesso si è costruito oltre i limiti imposti dalla legge accrescendo la linea di espansione e portando alla cucitura di nuclei urbani di differente amministrazione. Nel caso di Roma (come anche in altre città italiane) è interessante vedere come il limite imposto dai piani regolatori non si è mai rispettato, portando ogni volta i piani successivi a rivedere le zone di ampliamento per le nuove costruzioni e per l'espansione urbana. Dal piano del 1909 a oggi è diventato sempre più difficile controllare la crescita della città sull'Agro romano. Molte aree sottoposte a vincoli di destinazione d'uso per il verde e le attività agricole sono state insediate abusivamente.

¹² P.O. Rossi, *Roma, Guida all'architettura moderna 1909-2000*, Laterza, Roma 2000, p. 239

il margine nei piani regolatori

Lo stato del territorio del comune di Roma nella seconda metà degli anni '80; tutte le aree che non sono in nero, sono aree urbanizzate abusivamente al di fuori dei limiti di piano.

"Il piano del 1962 è abbondantemente superato, ma non è ancora sostituito da un nuovo progetto, intanto continua la degradazione del territorio", in L. Benevolo, *Roma dal 1870 al 1990*, Laterza, Bari, 1991, Fig. 92

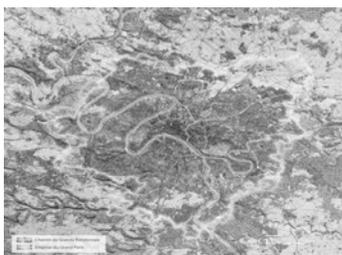


¹³ Atelier Castro Denisof Casi Laboratoire Architectures, Milieux, Paysages Nexity, Villes et Projets, Berim, *Consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, Capitale pour l'homme/ Capitale pour le monde*, février 2009, p. 37

La gestione di queste espansioni a macchia d'olio nella campagna nel piano regolatore del 1962 viene addirittura rinviata alla definizione di piani intercomunali per la cucitura che si stava attuando con i comuni limitrofi. P.O. Rossi in *Roma, guida all'architettura moderna 1909-2000* chiarisce le difficoltà della pianificazione per l'area del comune di Roma a causa delle espansioni incontrollate che si sono verificate dal dopoguerra in poi: "(...)perché le altre (aree di espansione), in gran parte comprese nei confini del Piano del 1931 e della Variante del 1942, registrano solo le urbanizzazioni in atto o regolarizzano nuclei costituiti più o meno abusivamente ai margini del Piano stesso. In fine, a rendere del tutto imprecisata la futura configurazione della città, è lasciato indeterminato il quadro delle espansioni nell'Agro romano per le quali viene tutto rinviato a un fantomatico Piano intercomunale (...) che non superò mai la fase di uno schema di progetto"¹²

I gruppi della consultazione per il Grand Pari(s), nell'immaginare la Parigi futura, si pongono proprio il problema di dove deve finire o cominciare la gestione e l'amministrazione dell'agglomerato parigino ovvero come in futuro si possa gestire e amministrare un territorio vasto con un piano strategico comune che non deve portare ad altre espansioni del costruito. Abbiamo visto prima il gruppo Descartes che ha posto un limite nelle foreste a sessanta Km dal centro di Parigi, la stessa cosa propone il Gruppo di Castro, quando per realizzare l'ideale di una città compatta, contenuta e limitata, definisce il limite amministrativo del Grand Pari(s) all'altezza dei cammini delle foreste, dove progetta una linea di tram circolare lungo questo confine immaginario. "La métropole du Grand Paris que nous proposons est une ville compacte, contenue et limitée. Déjà, les enceintes successives de Paris avaient contribué à la compacité et à la beauté du Paris historique, cette fois encore la limite est une décision.(...) Bien qu'il soit un choix délibéré, le positionnement de cette limite ne relève pas de l'arbitraire (...)Les limites s'appuient en outre sur le réseau de chemins de grandes randonnées, qui forme une boucle et relie les forêts entre elles, sur la ligne des forts de Séré de Rivière et naturellement, en limite de l'aire d'ores et déjà urbanisée, croisant par endroits le tramway du Grand Paris que nous proposons"¹³ (Castro). Per l'Atelier Castro porre un limite, seppur artificiale e arbitrario, vuol dire riflettere sull'ingresso al territorio del Grand Pari(s): rendere visibile l'arrivo in un posto con una sua identità riconoscibile permette uno sviluppo di un nuovo spazio metropolitano coerente nel suo insieme.

tracciare il margine artificiale



La linea dei percorsi lungo le foreste si sovrappone alla linea d'influenza dei nuovi scenari del Grand Pari(s): "Les forêts et les chemins de grande randonnée scénarisent l'emprise du Grand Paris."(Atelier Castro)

Frontiere statali

Passando da una scala urbana a una statale e sovrastatale si ritrovano le stesse argomentazioni quando si trattano i confini nazionali.

Le frontiere statali dimostrano un carattere di arbitrarietà molto forte, che molto spesso divide ambiti geograficamente ed etnicamente omogenei in parti diverse e sottostanti a politiche differenti. Su una cartina geografica di tipo fisico, in questo caso, ci sarebbe difficile individuare le frontiere politiche e riusciremmo, invece, a stabilire i territori naturali omogenei. Un esempio come quello della divisione del continente africano rende chiara questa criticità: le grandi potenze europee (Berlino 1884-1885), secondo criteri quantitativi e di equilibrio, hanno tracciato segni rettilinei tra punti noti e seguendo oggetti geografici, ma non tenendo assolutamente conto della realtà antropica esistente in quei luoghi. Così gruppi etnicamente diversi ed ostili sono stati uniti e molte popolazioni, invece, sono state separate dai luoghi delle proprie attività, ricchi di risorse utili per la propria economia. La frontiera tra Stati Uniti e Canada (1700-1800), come anche la divisione degli stati della confederazione americana, fu anch'essa stabilita tracciando linee rette e senza considerare il paesaggio naturale. In questo caso ancora non era avvenuto un sostanziale insediamento in quelle terre, quindi i coloni riuscirono ad adattarsi a questa situazione determinata dall'alto. In particolare la regione dei grandi laghi con una sua geografia unitaria è divisa amministrativamente tra lo stato del Canada e quello degli Stati Uniti: il Lago Superiore è attraversato da un'immaginaria linea di demarcazione politica. Frontiere particolari sono segnate da elementi fisici, che dividono città appartenenti a stati diversi, ma facenti parti di un unico organismo. Una linea su una pavimentazione dei marciapiedi, delle strade e delle piazze divide la municipalità belga Baarle Hertog in Belgio dalla municipalità olandese Baarle-Nassau. Queste due municipalità appartengono a una stessa città divisa in tante parti tra il territorio belga e quello olandese. La Border line corre letteralmente all'interno di caffè, salotti e case private per stabilire i confini tra i due paesi.

Il Treiksröset (*Cumulo delle tre nazioni*) è il punto in cui i confini di Svezia, Norvegia e Finlandia s'incontrano. E' il punto più a nord della Svezia ed è il punto più occidentale del continente finlandese e la linea di margine attraversa una regione di laghi che è divisa in tre parti. In questi casi il margine definito non separa nettamente due luoghi, il passaggio da uno stato a un

la frontiera imposta dall'alto



Confine tra l'exclave belga Baarle Hertog e l'Olanda in alto; Punto di unione della frontiera dei paesi scandinavi in basso.

¹⁴ I margini artificiali, quando sono imposti da altri, senza una reciproca volontà delle due parti divise, creano sempre tensioni dal punto di vista sociale, portando a situazioni di conflitto, che sfociano spesso in guerre civili. Un testo molto interessante "Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo" di Alessandro Petti, citato già nel primo capitolo, fa del conflitto nato dall'occupazione israeliana del territorio palestinese, un modo per leggere la dimensione territoriale e politica di luoghi posti al controllo di dispositivi di frontiera usati per la sicurezza.

la frontiera messicana

altro non è leggibile da un cambiamento dell'intorno territoriale ma è solo segnato da un elemento fisico come fosse un cartello posto su una strada.

Diversa è la frontiera, quando nell'attraversarla si avverte un cambiamento. In questo caso il margine artificiale definisce la separazione tra due territori dalle differenti identità e diviene il luogo del dialogo oppure quello dello scontro¹⁴. La frontiera in questi casi non è più un margine *de dicto* difficilmente riconoscibile, ma diviene un margine molto percettibile, dato da elementi fisici ben visibili non più meramente iconici. Un esempio è la frontiera che separa gli Stati Uniti d'America e il Messico. Il margine è definito da un muro, che parte dall'Oceano Pacifico, Tijuana, fino al Golfo del Messico, Matamoros, per circa 3000 chilometri. Fino alla conclusione della guerra tra Messico e Stati Uniti nel 1848, la gente si spostava liberamente nella zona di frontiera, che è rimasta relativamente permeabile, con controlli tolleranti, per la maggior parte del XIX e del XX secolo. Il controllo sulla frontiera è diventato sempre più rigoroso e sistematico dal 1924, anno di fondazione della U.S. Border Patrol (una specie di polizia di frontiera) e dagli anni Ottanta la frontiera si trasformò sempre di più in una zona militarizzata per far fronte ai potenti e organizzati gruppi dei trafficanti. Negli anni Novanta, grazie anche al sentimento anti-immigrazione, si sono intensificati i controlli: si pattugliano fittamente le aree di frontiera, si sono costruiti muri e palizzate e si è incrementato l'uso di tecnologia militare con lo scopo di impedire l'immigrazione clandestina. Gli emigranti sono spinti dalla povertà economica e attratti dalla speranza di una vita migliore negli Stati Uniti ma sono bloccati da questo muro di ferro chiamato dai messicani il "muro della vergogna". Il margine costruito è composto da lamiera ed è dotato di una potente illuminazione e di sensori elettronici per la visione notturna, per evitare incursioni non controllate degli emigranti. Il muro, alto 3 metri e lungo 22 chilometri e chiamato anche il "muro dei caduti", accoglie nella parte di frontiera messicana le croci degli uomini che hanno provato a superarlo per cercare una vita migliore.

Due diversi punti della frontiera tra Messico e Stati Uniti: il muro della vergogna è una barriera invalicabile, luogo del conflitto e dello scontro tra realtà sociali differenti.



2.2 Interscalarità/Dimensione

2.2.1 Globale/Locale

Il margine, che sia artificiale o naturale, determina differenti relazioni tra ciò che divide. Nello studiare i fenomeni di globalizzazione riferiti alla città contemporanea si è osservato come i margini attuali e le reazioni che determinano sono dipendenti dai processi di globalizzazione e contribuiscono a dare un nuovo volto alla realtà urbana e territoriale. La città contemporanea si è dilatata grazie al sistema delle reti interattive che l'hanno messa in contatto con il resto del mondo. Il prezzo di questa situazione, dove la città è divenuta mondo-città perché in sinergia con quello che succede in altri punti del pianeta, è quello della perdita del movimento fisico e principalmente del superamento e della cancellazione di tutti i limiti. Il mondo-città, in questo senso, si presenta con un'unica immagine internazionale e non più composta da diverse realtà urbane sovrapposte ma da tanti localismi affiancati, legati a un determinato luogo e con dei limiti ben precisi. Nel mondo-città le gerarchie spaziali vengono meno: ci si trova in un regime di egualitarismo, composto da piccoli pezzi inseriti in una rete globale e neutrale. La perdita dei limiti civili si ha in queste nuove modalità di relazioni: poiché la città perde il suo ruolo di spazio della socialità e della partecipazione, si dialoga più con ciò che è molto lontano e remoto che con i propri vicini. La città contemporanea diventa un apparato, dove in luoghi delimitati come le nostre abitazioni¹⁵ o nei recinti delle grandi imprese avvengono le comunicazioni, gli scambi e le informazioni grazie ai media. Abbiamo di fronte, quindi, due processi che s'intrecciano a scale differenti e che determinano due caratteri diversi del margine: uno è di espansione e dilatazione mondiale dove il margine alla scala globale ha un carattere di apertura totale, l'altro d'inclusione e introversione urbana dove il margine alla scala locale assume un carattere di chiusura.

Mondo-città: la dissoluzione del margine

Nell'epoca della globalizzazione la città produce situazioni ambivalenti: da un lato si sono superati tutti i margini materiali provocando la nascita del mondo-città, dall'altro si sono rafforzati distretti territoriali autonomi che hanno accentuato il carattere locale di porzioni urbane. Il fenomeno che ha prodotto il mondo-città deriva dal processo di *deteritorializzazione*, inteso come liberazione da ogni vincolo di contiguità fisica

¹⁵ "Una stanza è un mondo della metropoli"; A. Sichenze, *Il limite e la città: la qualità del minimum urbano sul limite dell'edificio dalla Grecia antica al tempo della metropoli*, Franco Angeli, Milano 1995

territoriale verso una disposizione spaziale libera, non vincolata al territorio. "La deterritorializzazione è, in senso primo, l'abbandono del territorio ma può essere anche interpretata come la soppressione dei limiti, delle frontiere(...) La deterritorializzazione corrisponde a una crisi, vale a dire alla scomparsa dei limiti. Ogni crisi si traduce in una cancellazione dei limiti o dei ritmi, dei cicli, delle fratture, degli intervalli." C. Raffestin, geografo svizzero, in *Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione*¹⁶, riconduce il fenomeno della deterritorializzazione alla perdita della localizzazione in un territorio delle relazioni tra le persone e delle attività, le quali si svolgono in insediamenti immateriali della rete, che esistono nello spazio digitale. Il globale nasconde i localismi, sovrastandoli e innalzandosi a figura universale, con il superamento di tutti i confini. Come figura dell'iperspazio telematico il globale tende a *un'unica metropoli mondiale*¹⁷ che dissolve la forma della città cancellando i margini tra un territorio e un altro, poichè accoglie in sé sia la grande città sia il piccolo villaggio sia i terreni agricoli; insomma, tutti i territori, anche quelli più remoti.

Perulli in *Visioni di città* citando il lavoro di Saskia Sassen sul tema della globalizzazione¹⁸, indaga i processi che avvengono *trans-boundary*, tra confini tra il locale e il globale. Questi processi partono dalle città e, superando le frontiere statali, coinvolgono attori transnazionali. Questo mondo-città dai margini immateriali è un fenomeno che dà luogo a "sistemi urbani transnazionali. Londra-New York, o Londra-Parigi, funzioneranno come un unico circuito anche se ospitato in diversi stati nazionali"¹⁹(Perulli). Il potere statale, quindi, viene meno, la politica delle reti digitali scavalca i confini statali, amministrativi, ma anche quelli individuali e i margini della singola persona divengono in questo modo oltre che immateriali anche inesistenti. "Oggi sia la sfera del corpo che l'anima degli individui sono sottoposte alle incursioni di una politica espansiva: una matrice anonima viola i confini individuali e i diritti dei singoli (...) Si creano diritti ibridi che aggirano sia le istituzioni regolative che il controllo individuale. Sono i diritti delle reti digitali, di internet, dei nuovi spazi virtuali delle nuove tecnologie di comunicazione: spesso più simili a territori di confine da predare che non a nuovi campi espressivi"²⁰ (Perulli). Il mondo globale, allora, non è il mondo delle nazioni ma il mondo delle città e delle attività dei suoi abitanti, dove gli stessi cittadini o le grandi aziende multinazionali, localizzati all'interno di ogni città, comunicano

¹⁶ C. Raffestin, *Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione*, in A. Turco, a cura di, *I Franco Angeli*, Milano, 1984

¹⁷ A. Magnaghi, *Dalla cosmopoli alla città di villaggi*, in G. Paba (a cura di), *La città e il limite. I confini della città*, la casa Usher, Firenze 1990, p. 31

¹⁸S. Sassen, *Sociology of Globalization*; trad. it.. *Una sociologia della Globalizzazione*, Einaudi, Torino 2008

¹⁹ P. Perulli, *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Einaudi, Torino 2009, p. 84

²⁰ Ivi, p. 85

con ogni parte del mondo e interagiscono tra di loro grazie alle nuove tecnologie. "Il mondo è una città, un'immensa città in cui si ritrovano ovunque le stesse grandi imprese economiche e finanziarie, gli stessi prodotti"²¹(Augè).

Paul Virilio in *Lo spazio critico* definisce ciò come *fenomeno d'introversione obbligata*, nel senso che questo nuovo spiegamento urbano appartenente alle città è dovuto all'economia multinazionale e modellato secondo le imprese. Al di là del fattore economico, causa di questo fenomeno generale secondo cui avvengono relazioni di scambi e comunicazioni solo a livello globale, il *processo d'introversione obbligata* aiuta a capire cosa siano oggi questi margini immateriali. Il margine immateriale del mondo-città si caratterizza come linea di accesso al mondo delle comunicazioni in rete, quindi si configura come un'interfaccia,²²dove la sua conformazione di tipo elettronica e non più fisica, scompare nello scarto superato tra vicino e lontano. "Privato dei limiti oggettivi, l'elemento architettonico va alla deriva, galleggia in un etere elettronico sprovvisto di dimensioni spaziali, inscritto nella sola temporalità di una diffusione istantanea"²³(Virilio). L'interfaccia, come superficie-limite, deriva dal termine inglese *interface*, che significa superficie attraverso cui avvengono i rapporti tra due sistemi interposti. Come spazio, pensato per gli scambi, somiglia a una membrana osmotica che permette la comunicazione tra le sostanze poste a contatto. Quindi in questo modo il margine immateriale assume il significato di una superficie non più di delimitazione, ma bensì di commutazione. La commutazione, nel senso d'interazione, può avvenire nel mondo della rete, dove i luoghi divengono interscambiabili, tutto è nello stesso posto e si ha il fenomeno dell'immediatezza dell'ubiquità con l'abolizione della dimensione fisica.

Città-mondo: l'affermarsi di una moltitudine di margini

Al *mondo-città* si contrappone la *città-mondo*²⁴. M. Augè intende con questo termine la città che racchiude in se stessa i diversi elementi del mondo. La diversità è il carattere di questa città, frammentata dalla moltitudine di margini interni dovuti ai localismi, che si scontrano e incontrano nel mondo urbano. "La città-mondo incarna (...) tutte le contraddizioni e le tensioni storiche generate da questo sistema."²⁵ Le tensioni, la violenza, l'esclusione, i ghetti, gli immigrati sono attori di problematiche chiaramente sociologiche, che non sempre derivano da reali divisioni o fratture fisiche leggibili nel tessuto

margini immateriali

²¹ M. Augè, *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori, Milano 2007, p. 12

²² "Dopo il recinto delle origini, la nozione di confine ha subito mutazioni riguardanti sia la facciata che il faccia-a-faccia(...) L'agglomerato metropolitano possiede ancora una facciata?... Quando la città ci sta di fronte?...(...) L'opposizione intramuros, extra-muros si è dissolta", P. Virilio, *Lo spazio critico*, Edizioni Dedalo, Bari 1998, pagg.9-10

²³ Ibidem

²⁴ M. Augè fa questa distinzione nell'introduzione al testo *Nonluoghi*, opponendo così il mondo globale al mondo locale. "Il mondo è un'immensa città è un mondo-città. è altrettanto vero che ogni grande città è un mondo e persino che ognuna di esse è una ricapitolazione, un riassunto del mondo" M. Augè, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2010. Prefazione all'edizione del 2009

²⁵ M. Augè, *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, cit., p. 13

urbano.²⁶ Questi margini invisibili sono comunque molto forti, perché rappresentano una marginalità e un'esclusione di parti di popolazione che né riescono ad appartenere al fenomeno del sistema globale né sono parte dei luoghi di riferimento e identitari della città storica. *"Il margine rimanda necessariamente, per difetto, all'idea di un luogo centrale, di un centro, di un punto di riferimento da cui solo gli emarginati sarebbero appunto esclusi. Il termine emarginato, inoltre, rappresenta un chiaro esempio di contaminazione linguistica: in senso geografico, infatti, il margine della città è rappresentato dalle periferie(...)quartieri abitativi destinati a diventare dei ghetti."*²⁷(Augé). I ghetti sono espressione di un locale in senso negativo, perché rappresentano una chiusura nei confronti dell'altro oppure un'esclusione da parte dell'altro. Essi si oppongono all'idea contemporanea della libera circolazione. In questo modo s'innalzano barriere sociali che provocano disuguaglianze e situazioni antidemocratiche di accessibilità alla vita urbana.

apertura e chiusura dei margini locali

Il significato di locale, in senso positivo, invece, è quando di un territorio si possono apprezzare le sue peculiarità ambientali e le identità socio-culturali: il locale, dunque, si oppone a ciò che è globale nel senso di omologazione e in questo caso si parla di margini come elementi non di separazione ma di relazione tra identità e specificità differenti. I localismi che si oppongono al globale sono quelli sociali ma anche quelli di tipo commerciale, produttivo e infine ambientale, morfologico-culturale. Mentre per la globalizzazione non si pone il problema della chiusura dei margini e del loro progetto, essendo manifestazione di una società e di un territorio senza margini e collegato con tutto ciò che è lontano, per il locale il tema del progetto del margine è importante e pone dei problemi su come le diverse peculiarità di un territorio possano coesistere e dialogare non omologandosi. L'idea di città che sottostà a questo sistema di relazioni da progettare è di una città policentrica, composta da comunità dal forte individualismo urbano e territoriale, che possono superare la loro introversione e permettere l'apertura all'altro. *"È possibile, a partire da questi approcci, superare il concetto di metropoli come rete di sistemi funzionali senza limiti e accedere ad una idea di città come un sistema reticolare policentrico e non gerarchico di comunità insediate, strutturate intorno a bisogni umani fondamentali e sulla qualità dell'abitare."*²⁸ (Magnaghi). Il carattere del margine alla scala del locale cambia dall'essere elemento di chiusura a spazio che regola le differenze, ponendo alleanze, valorizzando e riconoscendo le individualità. Il progetto

²⁶ cfr. Primo capitolo: paragrafo 1.1, *I confini invisibili della città*; paragrafo 1.4, *I nuovi recinti*

²⁷ M. Augé, *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, cit., p. 19

²⁸ A. Magnaghi, *Dalla cosmopoli alla città di villaggi*, in G. Paba (a cura di), cit., p. 38

del margine si pone il compito di equilibrare l'ecosistema urbano e di porre rimedio agli squilibri sociali e urbani, proponendo integrazioni con scale e dimensioni appropriate alle situazioni di cui regola le relazioni. *"I limiti dunque divengono i principali regolatori della qualità urbana, non solo intesi, come nel piano regolatore, come vincoli, ma, in modo più attivo e complesso come strumenti di regolazione dinamica delle proporzioni tra gli elementi costitutivi del sistema urbano."*²⁹ (Magnaghi).

2.2.2 Paesaggio, città, architettura

Il processo di valorizzazione dei localismi del territorio grazie alla ridefinizione dei margini nell'ecosistema urbano non può essere pensato a una scala determinata, ma è un processo che avviene a scale differenti, dato da un intreccio di sistemi diversi disposti su tutto il territorio, dall'interno all'esterno della città. La ridefinizione dei margini comporta quindi una composizione di luoghi, che dalla scala dell'isolato a quella del paesaggio mira a stabilire relazioni e connessioni tra parti del territorio, da quelle a carattere più urbano a quelle naturali. *"Ma se per comporre luoghi dotati di senso dobbiamo imporre limiti, bisogna che questi limiti, anziché chiudere, aprano spazi. È in questo aprire che incontriamo gli "altri" come uguaglianza e come differenza: ciò che ci caratterizza come individui non è tanto il generico nostro essere qui e ora, né il consumo che possiamo fare dei prodotti della natura e della società: perché l'individuo appaia come tale occorre che egli sia ricco di un contenuto singolare e tuttavia generalizzante"*³⁰. A. Isola, in *Disegnare le periferie*, suggerisce modi per progettare le relazioni che i margini stabiliscono tra le cose, soprattutto quando definiscono dimensioni e scale adeguate alle forme che caratterizzano gli ambienti urbani. I progetti partono dall'impianto esistente degli insediamenti per definire queste relazioni e nel riprendere tracce tralasciate propongono interventi che dialogano con i segni peculiari delle diverse parti dell'ambiente urbano. La ridefinizione dei margini come si vedrà nei progetti illustrati in seguito diventa un ridimensionamento degli spazi e un modo per stabilire delle nuove misure con progetti alle differenti scale che mettono in discussione parti di territorio, riqualificando e valorizzando sia ampie zone territoriali sia piccoli episodi urbani.

il progetto delle relazioni alle diverse scale

²⁹ A. Magnaghi, *Dalla cosmopoli alla città di villaggi*, in G. Paba (a cura di), cit., p. 37. M. Augè in *Nonluoghi* rimarca il concetto, anche se da un punto di vista antropologico e non urbano-morfologico: *"Il nostro ideale non dovrebbe, perciò essere quello di un mondo senza frontiere, ma di un mondo nel quale tutte le frontiere siano riconosciute, rispettate e attraversabili, cioè di un mondo in cui il rispetto delle differenze cominci con il rispetto degli individui, indipendentemente dalle loro origini e dal loro sesso"*, M. Augè, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2010. Prefazione all'edizione del 2009

³⁰ A. Isola, *Pensare il limite, abitare il limite*, in C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, p. 23. Il testo, attraverso i temi di progetto che caratterizzano le modificazioni urbane, come la dimensione, l'identità, il percorso, ecc. definisce una serie di azioni da poter utilizzare per quando si opera in luoghi limite nella periferia della città contemporanea.

aprire visuali



Parigi, Grande Arche alla Défense.
"Il disegno di un nuovo arco sottolinea la continuità e il valore paesistico dell'asse che unisce il centro (Arc de Triomphe) e il terziario recente (la Défense) e si prolunga visivamente nella periferia." (C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, p. 35)

Paesaggio

Quando il progetto dei margini riguarda trasformazioni ad ampio respiro, tenta di instaurare relazioni con il paesaggio intorno. Il progetto diviene, così, l'occasione per dilatare gli orizzonti urbani e aprire gli ambienti circostanti. Nel progetto di paesaggio del margine si considerano e si reinterpretano sia gli elementi presenti sia quelli accennati, che nell'insieme formano una memoria di quel paesaggio urbano: i margini divengono gli spazi dove con un cambiamento di scala o con un disegno coerente con il tessuto esistente si aprono nuove visuali sul territorio.

Il progetto a Parigi del Grande Arche alla Défense, di J.-O. Spreckelsen, del 1983, apre i margini della città di Parigi verso le banlieue. Il progetto segna la fine dell'asse storico di Parigi, che si estende visivamente verso la periferia, aprendo le visuali del paesaggio urbano nel territorio parigino. Accanto all'Arco, le torri che compongono lo skyline del quartiere finanziario segnano questo margine dilatato che, superando il limite del Peripherique e della Senna, connette idealmente il centro della città alla periferia parigina. Lo spirito della *grandeur* francese è materializzato con un intervento che ridefinisce non solo una parte del territorio, ma mette in risalto, dialogando con la grande scala, tracce fino ad allora nascoste ma influenti per la loro consistenza dimensionale e morfologica.



comporre l'esistente

Lavorare con i margini alla scala del paesaggio permette anche di ridefinire un ordine generale urbano con il disegno di nuove figure nei paesaggi urbani, che alla grande scala producono un segno riconoscibile nel territorio e a quella minuta regolano i rapporti tra le parti. Ad esempio una rottura lineare, che passa all'interno della città, può diventare occasione di un nuovo sistema che trasforma nella sua interezza l'impianto urbano, ricucendo e trapassando le parti frammentate del tessuto della città. La disgregazione ai margini della città porta anche a

pensare a un progetto di margine, che fa da diga e argine per rafforzare il bordo e contenere la frammentazione. In questo modo il progetto di margine a questa scala diviene occasione per rafforzare il senso di un'immagine urbana con un segno riconoscibile e ordinatore dell'esistente.



Il progetto urbano di recupero del letto del fiume Turia dell'architetto catalano Ricardoi Bofill, del 1981 a Valencia, ha interessato la rigenerazione dell'alveo del fiume, deviato artificialmente per il pericolo delle alluvioni lungo tutto il tessuto della città. Il progetto ha trasformato il corridoio di separazione dell'alveo in un nuovo sistema che connette, attraversandoli, i differenti paesaggi della città. Il vuoto è diventato una fascia verde attrezzata di 9 Km, che ristabilisce nuovi rapporti tra le parti di città che si affacciano sulle sponde, portando a una complessiva riqualificazione anche dei quartieri limitrofi. Il polmone verde, ormai colonna vertebrale della città, verso il porto accoglie la famosa Città delle Arti e delle Scienze di Calatrava, simbolo culturale per gli abitanti di Valencia. Questo intervento con tutto il sistema del parco conferisce alla città una nuova immagine urbana, che richiama alla memoria il fiume evocato da piscine e lamine d'acqua.

Il progetto del margine si confronta con il paesaggio, quando diviene progetto degli spazi tra città e campagna. Il ripensare al margine della città vuol dire cercare le memorie di una cultura dei limiti che in passato contenevano l'ambiente urbano. L'architettura disegna, in questo caso, luoghi tra costruito e natura, cercando una forma innovativa per delimitare la città, indicandone l'inizio o la fine, per ordinare le aree marginali urbane e per dare un segno forte alla scala del territorio. Il progetto del PRGC di Francesco Venezia per Lauro è la

Valencia, Progetto di recupero del letto del fiume Turia.

"Il solco tracciato dall'alveo abbandonato del fiume diventa una fascia verde che snodandosi nella città ristabilisce nuovi rapporti tra ciò che si trova sulle sponde opposte"
(C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, p. 52)



costruire nuovi limiti

rappresentazione di un muro diverso da quelli netti di separazione, che segna un intreccio di territori differenti sul confine tra città e campagna. L'argine alla dispersione è una struttura leggera, che segna la misura del passaggio dal mondo urbano a quello rurale, dando forma ai paesaggi diversi che incontra, con un sistema di penisole e banchine. Senza imporre un segno troppo forte, che diventa una barriera tra costruito e natura, il progetto mira a rigenerare gli spazi rarefatti ai margini urbani, diventando un riferimento per le connessioni e il ricongiungimento delle parti disordinate esistenti.



Lauro, Progetto di PRGC.

"Il distendersi di un muro abitato conferma un confine e definisce un nuovo equilibrio fra il costruito e la campagna" (C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, cit., p. 56)

Città

Alla scala urbana, il margine stabilisce relazioni tra parti di città più o meno permeabili a seconda del grado di continuità all'interno dei suoi tessuti. Il margine diviene occasione per innescare processi di valorizzazione delle aree nella scena urbana complessiva, portando dimensioni, misure e scale appropriate che fanno da mediazione tra mondi che s'incontrano e scontrano, poiché costruiti di seguito per aggiunta o separati per sottrazioni. Questi due mondi, spesso, sono totalmente differenti sia da un punto di vista morfologico e dimensionale sia da un punto di vista funzionale e sono regolati da passaggi di continuità urbana difficili da gestire e da attraversare.

mediare le scale

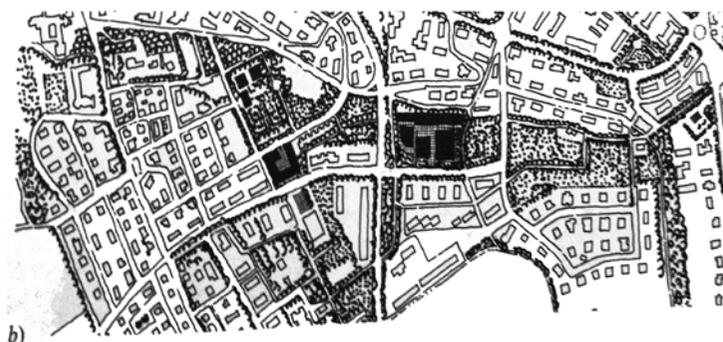
La diffusione minuta dell'edilizia e la grande scala di interventi recenti definiscono una morfologia frammentata e disomogenea e il ridisegno dei luoghi con il progetto dei margini può essere considerato un'opportunità per ridefinire questi passaggi di continuità. A partire dal progetto di spazi aperti residuali, non usati, che possono diventare i luoghi dello spazio pubblico e

collettivo, si può realizzare la riconnessione scalare di brani urbani per restituire con un disegno omogeneo un'immagine compiuta di aree urbane. *"Una strategia di risemantizzazione che, a partire da questi materiali diffusi nei tessuti, lavori per consolidamenti, potenziamenti, connessioni può costituire l'insieme dello spazio collettivo in trame articolate e dense di eventi, gerarchie, polarità, e strutturarli nei tessuti come ambiente riconosciuto della socialità"*³¹(Giammarco, Isola).

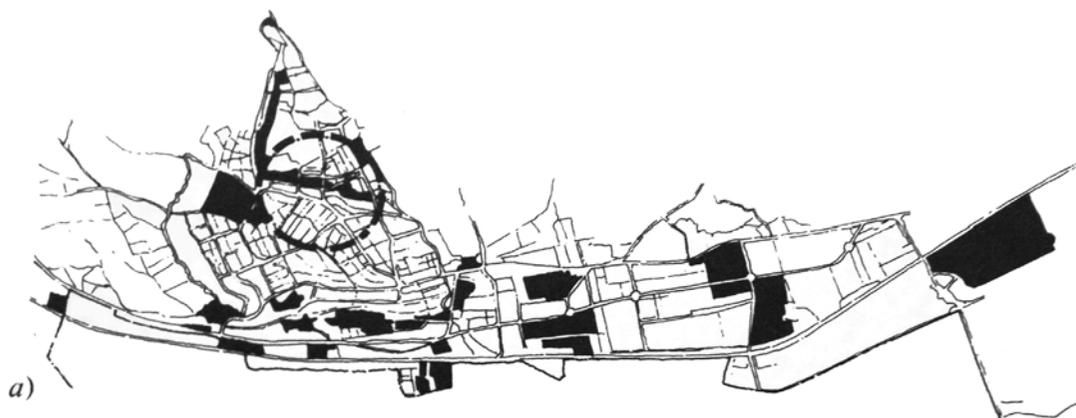
Il piano per Jesi, coordinato da B. Secchi nel 1987, propone un sistema di luoghi collettivi come struttura portante per una nuova scena urbana complessiva, dove questi spazi aperti diventano luoghi di mediazione tra tessuti e ospitano aree per i servizi collettivi della città. *"Il progetto di suolo urbano propone un disegno dell'assetto degli spazi della città, che configura nel dettaglio la forma degli spazi pubblici e rende evidente la struttura d'insieme di questi"*³² (Ascanio).

³¹ C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, La dimensione della modificazione, p. 39

³² F. D'Ascanio, *Pianificazione strategica e strutturale*, Gangemi, Roma 2008, *Prg di Jesi*, p. 41



Jesi, Piano regolatore generale. *"Il sistema dei luoghi collettivi è elemento portante della nuova struttura urbana: a) le aree per i servizi previsti nella città; b) le aree per i servizi nella zona paradiso-Piccitù"* (C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, p. 39)

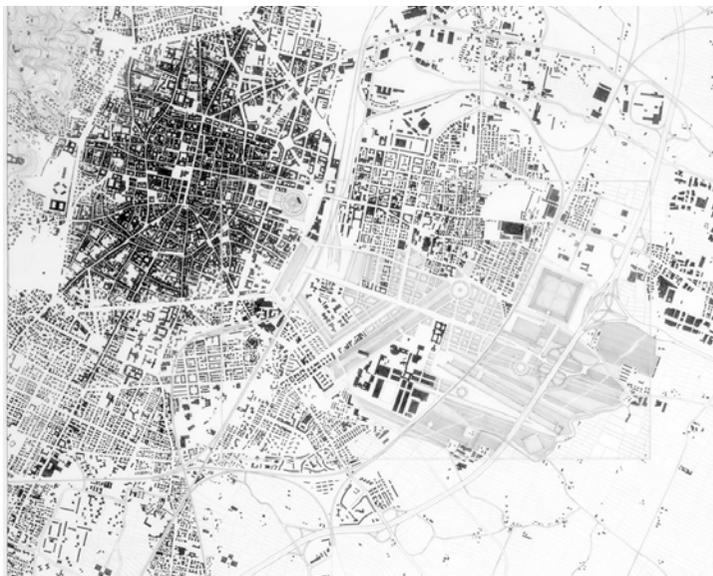


³³ Testo tratto dal sito web www.carmassiarchitecture.com

seguire i tracciati esistenti

Ricomporre la città, riprendendo il segno dei tracciati urbani esistenti, può essere un modo di approcciare al progetto per regolare la misura e scandire la dimensione di un insieme interrotto nella scena urbana. Si presta attenzione, in questo modo, ai tracciati ordinatori urbani, che entrando nelle zone di frizione portano regolarità, proporzione e una giusta misura nella pianta della città. Il progetto di M. Carmassi per la zona fieristica di Bologna, presentato alla XVII Triennale di Milano, nel 1987, mostra l'intenzione di voler ricomporre questo brano di città con un disegno ordinato, derivante dal tessuto della città consolidata e usato per ridurre la moltitudine di spazi disordinati della città dispersa e frammentata in favore di una geometria misurata. M. Carmassi, nello spiegare il suo progetto, racconta come gli elementi che lo compongono cercano d'instaurare relazioni con l'esistente, riammagliando i tessuti urbani con una misura e una proporzione adeguate alla morfologia dell'intorno: *"La proposta non prevede la demolizione di edifici esistenti né la realizzazione ex novo di infrastrutture di servizio, ma solo l'utilizzazione degli spazi liberi disponibili e il recupero di alcune aree ed edifici dismessi. I temi principali sviluppati riguardano una maglia di isolati a corte, che si raccorda a quella esistente; il verde urbano, organizzato secondo tre diverse tipologie; una serie di architetture collettive, quali la grande galleria per la fiera di Bologna, il circo stabile nel verde, l'edificio di uffici a "circus", l'autorimessa interrata a gradoni, il recupero della fabbrica tabacchi"*³³.

Bologna, Progetto per la zona fieristica, XVII Triennale di Milano.
"Il nuovo reticolo completa e rafforza la maglia esistente della residenza e dialoga con gli elementi eccezionali della Fiera e con le aree verdi" (C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, p. 48)



L'accostamento di frammenti alla piccola scala e di insediamenti alla grande scala genera scenari disomogenei, risolti a volte con segni forti che s'impongono dimensionalmente, per segnalare o risolvere differenze, a seconda degli elementi che s'interfacciano con l'area da definire. Per il recupero del quartiere Byker a New Castle, Erskine immagina e realizza un edificio lungo che delimita il quartiere, definendo non solo una barriera di protezione per la ferrovia e la strada a scorrimento veloce all'interno della città, ma anche una misura proporzionata per la parte dell'area che confina con elementi della periferia alla grande scala. Dall'edificio lineare si passa a edifici a una scala più minuta, che si rapportano con il tessuto edilizio urbano della città. Il progetto, quindi, propone diverse relazioni dimensionali con gli elementi dell'architettura e della città per prendere le giuste misure tra gli elementi presenti e difficili della periferia. *"Si tratta per il progetto di riqualificazione di accompagnare percorsi che attraversano tessuti scompaginati, nei quali sono accostati e sovrapposti casualmente materiali di espansioni recenti e passate (...) aggregazioni di frammenti minuti e grandi insediamenti ripetitivi"*³⁴ (Giammarco, Isola).

³⁴ C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, cit., p. 70

definire relazioni diversificate



Newcastle, Recupero del quartiere Byker.

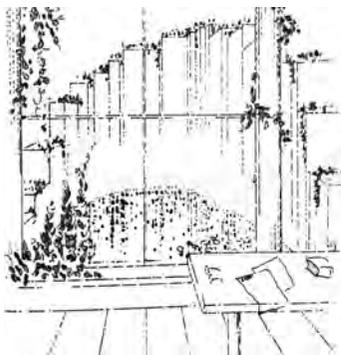
"Il lungo edificio in linea delimita il quartiere ed è barriera di protezione dai venti provenienti da Nord e schermo acustico rispetto alla ferrovia e alla strada di circoscrizione"
(C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993, p. 70)

Architettura

Costruire nuove dimensioni urbane comporta la costruzione di spazi di attraversamento per attuare connessioni e ricuciture che accompagnino il passaggio scalare dagli spazi urbani collettivi agli spazi privati. Il progetto dei margini diviene, in questo senso, una definizione di ambiti che regolano i rapporti tra privato e pubblico, mettendo in discussione gli spazi che s'instaurano tra le due sfere d'interesse.

integrare esterno e interno

I rapporti tra gli alloggi e la strada, tra gli uffici e lo spazio aperto, tra il parcheggio e i grandi contenitori commerciali, avvengono tramite gli spazi che separano e uniscono gli ambiti. Sono questi luoghi, le superfici delle facciate, le strade e gli accessi, che divengono protagonisti nella scena urbana con il progetto alla scala architettonica. In questi spazi la chiusura e la protezione si alternano all'apertura e alla connessione *"Con il progetto non si tratterà cioè soltanto di fare spazio, contenere e dimensionare le funzioni primarie(...)ma anche di seguire i percorsi di chi vive determinati luoghi, significandone le qualità, la successione e quindi le connessioni, le cesure, la varietà di prospettive, indicandone le superfici, la luminosità, l'ordine ecc. cioè i modi secondo i quali un ambiente potrà essere vissuto"*³⁵ (Giammarco, Isola). Gli spazi tra esterno e interno diventano i protagonisti del progetto: si pone l'attenzione alle successioni, alle continuità, alle compenetrazioni dei luoghi, che avvengono attraverso questi elementi sia di mediazione sia ordinatori degli spazi. Tra questi elementi vi sono le superfici di separazione che fanno da bordo tra l'interno di un edificio e l'esterno. I rapporti che s'instaurano tramite il progetto sono di separazione, di completa apertura o anche di compenetrazione dell'esterno all'interno e viceversa.



San Donato Milanese, Quinto palazzo uffici Snam.

"L'effetto di trasparenza è nei due sensi; il luogo di lavoro, protetto, condizionato, luminoso, esiste accanto al paesaggio esterno, costruito dalle fronti articolate, dal bacino d'acqua e dal verde, ripsecchiato dalle superfici vetrate" (C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, cit., p. 99)

In un progetto di Gabetti e Isola a San Donato Milanese del 1987, s'indagano, appunto, questi rapporti. Il contatto diretto tra interno ed esterno è ricercato, come succedeva spesso negli anni '80 grazie alle sperimentazioni del vetro strutturale, con le trasparenze delle superfici dell'edificio adibito a uffici, che si riflettono nei bacini d'acqua posti tra il verde del paesaggio intorno. L'interno e l'esterno diventano un unicum pur conservando i loro caratteri specifici. Il luogo di lavoro rimane chiuso e protetto e il paesaggio esterno articolato e aperto.

Quando il progetto diviene occasione per riconciliare scenari che accidentalmente si trovano accostati, lavora con interventi minuti che tentano di riportare elementi troppo distanti per dimensione a una scala più piccola e umana. Ad esempio molti

progetti urbani contemporanei, che mirano a rigenerare l'edilizia di carattere moderno, operano azioni di completamento negli spazi residuali di bordo con un'edilizia alla scala umana, che s'inserisce tra i tessuti della città consolidata e i grandi edifici residenziali. Questi interventi minimi di riconnessione creano una continuità tra il tessuto e gli edifici singoli e distinguibili, differenziando, così, gli scenari della sfera privata urbana. Un progetto per un Grand Ensemble di L. Kroll mira a restituire all'enclave residenziale alla grande scala spazi per attrezzature e nuove residenze a una scala più umana. *"L'ampio spazio inutilizzato alla base delle torri viene riempito dalla costruzione di un complesso scolastico e di nuove residenze per riconferire all'ambiente una scala urbana."*³⁶ (Giammarco, Isola).

Il rapporto tra pubblico e privato può essere anche risolto con la penetrazione di assi esistenti importanti della città all'interno d'isolati grandi, che non dialogano con l'esterno e che si configurano come delle corti chiuse forti e autonome nelle loro dimensioni. In questo modo gli spazi esterni portano maggiore articolazione all'interno, rendendo più complessa e variegata, grazie a un'attenzione particolare al contesto, sia la successione di spazi sia la dimensione degli elementi che si avvicinano. I margini si aprono, in questo modo, all'esterno, portando a far interagire il mondo privato con quello pubblico: *"Si reinterpreta gli schemi dell'isolato tradizionale esplorando nuove modalità di rapporti con l'esterno e tracciando complessità di vita all'interno: maggiore articolazione delle fronti con diversificazione delle altezze e delle tipologie (...) definizione di viali di accesso alle aree centrali destinate a servizi ecc."*³⁷(Giammarco, Isola).

Il progetto a Barcellona per l'Isolato Mollet di Bohigas, del 1983, reinterpreta il concetto dell'isolato-corte, inserendo all'interno, appunto, una maglia di strade, che si riallaccia all'esterno. L'edificio, che si pone tutto sul perimetro, è composto da volumi alti con gli angoli svuotati e tagliati in maniera strategica per far passare i percorsi che dall'esterno urbano entrano all'interno.

2.2.3 La dimensione frattale dei margini

L'intervento di Franco Gori, matematico, che insegna all'Università di Firenze, a un Convegno organizzato dalla Fondazione Michelucci sul tema del limite e la città, pubblicato, poi, sul testo curato da G. Paba³⁸, si rivela molto interessante, perché spiegando la geometria delle figure frattali, *oggetti geometrici generati in modo naturale dall'analisi di modelli*

³⁶ Ivi, p.71

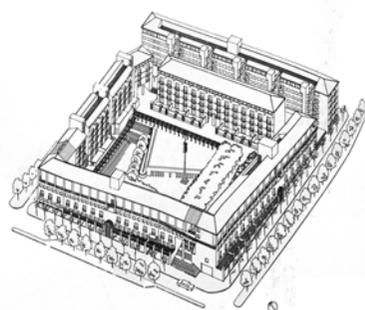
³⁷ Ivi, p.86

³⁸ G. Paba (a cura di), *La città e il limite. I confini della città, la casa* Usher, Firenze 1990

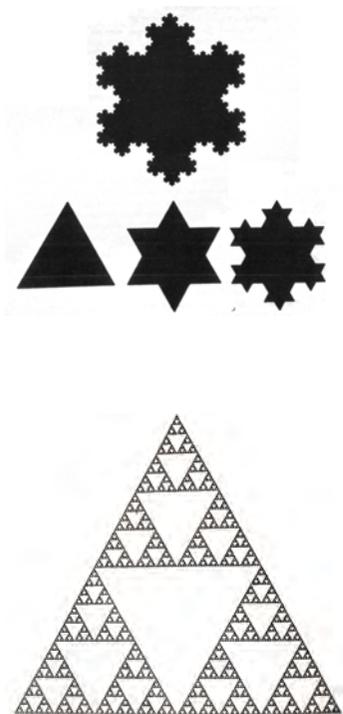
integrare pubblico e privato

Barcellona, isolato Mollet.

"il grande isolato-corte si inserisce in una maglia di nuove strade della periferia, accanto a un tessuto minore. Prevede al proprio interno uno spazio pubblico." (C. Giammarco, A. Isola, *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, cit., p. 86)



La curva di Koch e il Triangolo di Sierpinsky: partendo da un triangolo, attraverso procedimenti di reiterazione della stessa figura si arrivano a individuare nel primo caso un bordo infinito verso l'esterno, nel secondo caso un bordo sempre più spesso verso l'interno.



dinamici di processi reali, pone spunti per capire il carattere dimensionale dei margini della città contemporanea. La sua analisi matematica si riferisce a situazioni in cui i confini, che delimitano una regione con una grandezza finita, sono loro stessi di una dimensione infinita. Il bordo delle regioni, che possono essere associate agli ambienti della città contemporanea, è costituito da figure con caratteri *frattali e autosimili*.

I due esempi, per chiarire cos'è la dimensione frattale che Gori descrive, rappresentano figure dai bordi complessi che suggeriscono le morfologie contemporanee. Il primo esempio riguarda il procedimento di costruzione della curva di Koch: "Si chiama curva di Koch il confine della regione ottenuta iterando indefinitamente la costruzione che precede."³⁹(Gori). La costruzione del fiocco di neve di Koch parte da un triangolo equilatero, al quale si aggiungono ai lati triangoli più piccoli di $1/9$ della superficie; il procedimento si ripete all'infinito sui lati delle figure risultanti, fino ad ottenere un poligono dal perimetro di dimensioni non misurabili. Le regioni formate risultano racchiuse da bordi sempre più frastagliati, ma sono comunque limitate anche se la dimensione del bordo cresce in maniera esponenziale fino a risultare, per la difficoltà di misurazione, quasi infinito. Il bordo della figura frattale è formato da figure simili per ogni loro parte: "ogni porzione del bordo presenta la stessa morfologia, è di fatto localmente identica all'oggetto originario"⁴⁰(Gori). Questo concetto di autosomiglianza, nel secondo esempio, riportato da Gori, si amplia a tutta la figura geometrica: "Per il triangolo di Sierpinsky(...) è ormai impossibile distinguere un interno ed un esterno: l'intero insieme coincide, infatti, con il suo bordo"⁴¹(Gori). La costruzione avviene partendo, come per la curva di Koch, da un triangolo equilatero, del quale si uniscono i punti mediani, ottenendo tre triangoli equilateri uguali e che hanno a due a due un vertice in comune. Il procedimento si ripete anche per questi triangoli fino ad ottenere una figura dove l'interno e il bordo non sono più riconoscibili. Il bordo ha dimensione infinita, le regioni hanno un'area nulla, perchè divengono sempre più piccole.

Al di là dei risultati matematici, questi esempi risultano calzanti per dimostrare come la geometria studiata, partendo dall'analisi della realtà, definisca figure dai perimetri non misurabili e non finiti a differenza della geometria euclidea. Fondamentalmente, queste figure risultano, soprattutto nel secondo caso, composte da un bordo, che non è più una semplice linea ma possiede un certo spessore. Il sistema delle forme dei bordi si trova tra il

³⁹ F. Gori, *Il confine frattale della città contemporanea*, in G. Paba (a cura di), *La città e il limite. I confini della città*, cit., p. 66

⁴⁰ Ivi, p. 69

⁴¹ Ivi, p. 70

sistema delle curve e quello delle superfici.

Il margine acquista, in questo modo, una dimensione che non è più quella lineare e nemmeno semplicemente puntuale: *"Un punto di confine tra due regioni, del piano e dello spazio, è un punto vicino al quale si trovano sempre elementi della prima ed elementi della seconda regione (...) l'insieme dei punti di confine costituisce il limite, il confine tra due regioni; ovvero, il limite, il confine di una regione data"*⁴²(Gori). Risulta, invece, un elemento che ha anche un'estensione, quindi non è più assimilabile al concetto di linea, con una determinazione di ordine e divisione tra interno e esterno, ma è più vicino al concetto di superficie, spessore di integrazione e commutazione tra due o più mondi. *"Viene dunque fatto di pensare che i limiti così frastagliati e sovrapposti della città contemporanea siano di fatto il risultato della geometria portata da figure autosimili, il prodotto di una clonazione interna della città(...) si potrebbe ritenere che la figura frattale della città e quindi il suo perimetro, prodotti della nuova geometria, non possa far altro che contrapporsi alla intuibilissima geometria euclidea che gli antichi, fino al secolo scorso avevano studiato per definire la forma urbana"*⁴³(Cavallina). Il margine della città contemporanea si può assimilare per dimensione a quello frattale, dove i caratteri principali sono: una dimensione dalla lunghezza infinita e quindi difficilmente misurabile; la composizione di parti autosimili sul contorno prodotta da un insieme di elementi edilizi che s'intrecciano con vuoti rurali; la caratteristica di avere un'estensione, data da uno spessore come superficie d'integrazione tra città e campagna. Nella parte riguardante i margini periurbani del terzo capitolo si osserverà come il carattere dimensionale del margine come spazio a spessore variabile ha un'importanza fondamentale per poter definire azioni non configuranti solo le relazioni tra le parti ma anche peculiari dello spazio di margine stesso. Il margine, infatti, grazie al suo spessore può accogliere nel suo spazio elementi dalle caratteristiche specifiche che lo rendono un elemento abitabile in sè e quindi progettabile non solo per i rapporti che genera con l'intorno⁴⁴.

lo spessore del margine

⁴² Ivi, p. 63

⁴³ G. Cavallina, *Il margine inesistente*, Alinea Editrice, Firenze 1999, p. 170

⁴⁴ cfr. Terzo capitolo, paragrafo 3.2, *Il margine come nastro a spessore variabile*

2.3 Chiusura/Permeabilità

2.3.1 Margini forti

Il margine acquisisce il carattere di chiusura quando non permette il passaggio da una parte a un'altra e quando racchiude ambiti che si vogliono proteggere dall'esterno. Gli elementi che formano e caratterizzano un margine chiuso sono rigidi e invalicabili ovvero senza la possibilità di facili accessi. La chiusura può essere determinata da diversi fattori: volontà di difesa rispetto a una situazione esterna estranea, sconosciuta e per questo ritenuta pericolosa; volontà di protezione e sicurezza nei confronti di un esterno conosciuto e dal quale ci si vuole tenere lontani; volontà di marcare fortemente un territorio con un segno importante che indica l'inizio o la fine di una situazione. Ad ogni modo, un margine chiuso costituisce una barriera poco permeabile che separa due zone e le lascia ben distinte. I margini sono forti e costituiscono un muro sia quando sono segnati da elementi ben visibili sia quando gli elementi hanno un andamento ininterrotto, lineare, poco penetrabile e che non permette l'attraversamento. I margini forti sono i nuovi muri della città come *serpenti stesi sopra l'immagine della città* e sono le linee ferroviarie, i fiumi, i grandi edifici residenziali lineari d'impronta moderna, ecc. Sono elementi tanto forti da frammentare l'ambiente urbano, da segnalare la fine o l'inizio di un ambito e ancora da essere oggetti direzionali ovvero *"elementi molto efficaci per l'orientamento di una città"*⁴⁵.(Lynch).

I margini intesi come fratture interne della città possono essere più o meno porosi, più o meno forti: lo studio fatto da Bernardo Secchi con Paola Viganò per la consultazione del Grand Pari(s) parte proprio dall'analisi delle fasce di margine più o meno forti, per capire quali strategie attuare per rendere la metropoli parigina contemporanea più porosa e permeabile con l'eliminazione di fratture invalicabili. *"Les fractures les plus importantes sont constituées par des vides aux franchissements trop distants, (ici + de 500 m): agriculture, bois, parcs, cimetières, eau, voies ferrées, voies routières de grand gabarit. (fractures souples ou légères). D'autres fractures peuvent être constituées par des zones bâties: essentiellement des zones d'activités; et dans une bien moindre mesure des grands ensembles ou des zones de pavillonnaires groups avec leurs voies en impasse (fractures solides)"*⁴⁶(Secchi, Viganò). Per Secchi sono meno permeabili e più forti le fratture date da margini costruiti da

⁴⁵ Lo studio di K.Lynch sulle tre città americane, in *L'immagine della città*, riguarda una sua ricerca più ampia svolta negli anni '60, che metteva in dubbio lo studio e l'analisi canonica degli elementi della città contemporanea. Per Lynch la città si disegna tramite l'esperienza della propria percezione: c'è un'immagine pubblica e ci sono tante immagini individuali, che girano intorno ad elementi predominanti e forti della cultura urbana contemporanea, tra questi vi è appunto il margine dal carattere forte. *"Margini sono gli elementi lineari che non vengono usati o considerati come percorsi dell'osservatore. Essi sono confini tra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità: rive, linee ferroviarie infossate, margini di sviluppo edilizio, mura. Margini di questa natura possono costituire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra o possono essere suture, linee secondo le quali due zone sono messe in relazione e unite l'una dall'altra. Questi elementi di margine, benché probabilmente meno dominanti dei percorsi, per molti costituiscono importanti caratteristiche nell'organizzazione, particolarmente per il ruolo di tenere assieme aree generalizzate, come fanno l'acqua o le mura che circondano la città"*. K. Lynch, *The Image of the City*, trad. it. *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 2009, pp. 78-82

⁴⁶ B. Secchi, *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, Consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, la ville "poreuse": *chantier 2*, p. 18

zone di attività o edifici residenziali, che non permettono l'accessibilità o l'attraversamento da un luogo a un altro⁴⁷. L'importanza per Secchi di rendere permeabili questi luoghi deriva da una questione sociale ovvero dalla volontà di costruire un'accessibilità generale, per opporsi all'ineguaglianza sociale e stabilire una democrazia di spostamenti e accessi per tutta la popolazione del territorio parigino. Quando si parla di margini forti, allora, la questione è importante quanto quella fisica, urbana e architettonica: i margini forti sono a anche quelli che percettivamente stabiliscono esclusione e segregazione sociale.

Edifici residenziali anni '50-'80

I progetti proposti sono progetti di edilizia residenziale dall'importante impatto visivo, che sono al margine e fanno da margine della città; allo stesso tempo sono anche progetti che dal punto di vista sociale erano e sono tuttora al centro di numerosi dibattiti riguardanti le loro possibili trasformazioni in virtù di una maggiore coesione. Questi insediamenti hanno una dimensione territoriale, che si pone come nuovo valore urbano per contrastare la dispersione della periferia e per progettare nuove icone riconoscibili di tipo residenziale nel territorio.

Il Corviale di Mario Fiorentino a Roma ha rappresentato, più di tutti, la volontà di essere un'icona forte, riconoscibile a livello urbano in contrasto con l'indeterminatezza della periferia. *"Con il Corviale di Mario Fiorentino si chiude definitivamente un ciclo di costruzione della periferia romana in quanto il Corviale, nella sua perentorietà quasi didascalica e nella sua ostentata pratica del limite meglio e più di altri interventi riassume, esasperandoli, precedenti miti e ideologie che hanno indirizzato la cosiddetta Scuola Romana(...)dai primi piani di zona progettati e realizzati a Roma negli anni Sessanta a quelli più recenti degli anni Settanta"*⁴⁸ (Altarelli). L'edificio è costituito da un unico segno lineare, lungo 1 Km, che si pone come un fuori scala rispetto al tessuto circostante per definire una relazione più proporzionata rispetto alla campagna romana, sul margine ovest della città. Il *serpentone*, così chiamato dai romani, oltre a essere un segno forte nel territorio con un grande affaccio sul paesaggio, si pone anche come una barriera all'espansione diffusa della città. Negli ultimi anni Corviale, per la sua complessità architettonica, urbana e sociale, è stato oggetto di numerose ricerche e dibattiti, che hanno pensato a come rigenerare l'edificio e l'intorno da un punto di vista sociale, architettonico, urbano e paesaggistico. *"Immaginare Corviale"* è stato tra questi un

Corviale

⁴⁷ "La perméabilité mesure non seulement le niveau de porosité d'un tissu urbain, mais aussi son degré de connectivité. Certaines fractures sont en effet plus perméables, notamment celles constituées par le vide. En gris les fractures constituées par du vide.(fractures légères ou souples). En noir les fractures moins poreuses. (fractures solides)" . B. Secchi, *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, cit., p. 19

⁴⁸ L. Altarelli, *Paesaggi dell'architettura*, Gangemi, Roma 1998, *Dopo Corviale. Corviale e dintorni*, p.43-47

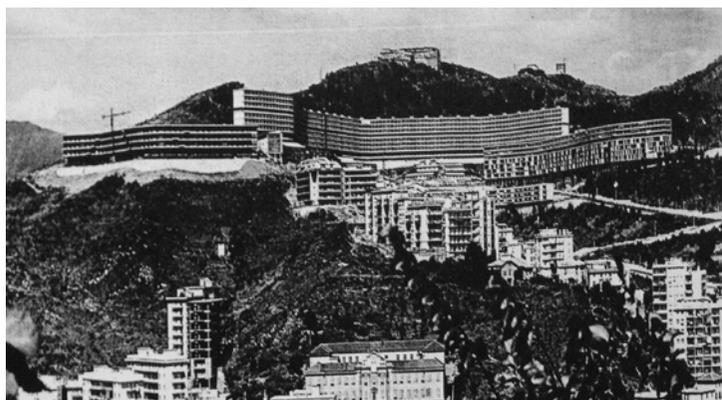
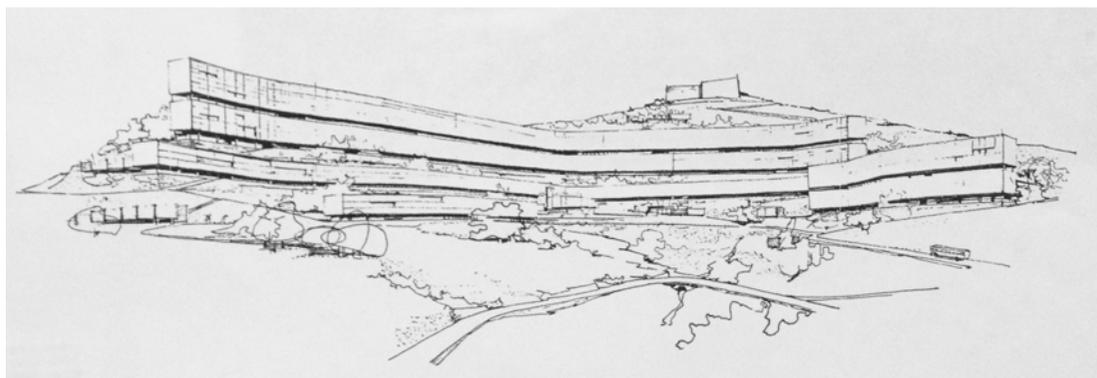
⁴⁹ *Immaginare Corviale. Un progetto.* Le azioni coordinate da Stalker/Osservatorio Nomade e dalla Fondazione Adriano Olivetti sul discusso edificio di Corviale a Roma, in *Lotus 124/2005*, pp. 104-111

⁵⁰ *I grandi simboli dell'abitare sociale. La Forza nel Segno, Corviale e il suo territorio 35 anni dopo, Forum Corviale*, 30 ottobre 2012, Complesso San Michele a Ripa, Roma, <http://www.forumcorviale.org>.

laboratorio multidisciplinare, curato dalla fondazione Adriano Olivetti nel 2004, che, attraverso la progettazione partecipata e le pratiche artistiche, ha prodotto strategie per ripensare al Corviale. I progetti proposti miravano a interventi di apertura verso la campagna per una migliore integrazione tra l'edificio-margine e la natura, non solo per un valore estetico ma anche per disegnare spazi dove offrire servizi agli abitanti⁴⁹. Un dibattito più recente è il *Forum Corviale*⁵⁰: curato dall'Associazione Corviale Domani, ha accolto visioni di rigenerazione dell'edificio proponendo contributi dai campi dell'architettura, del paesaggio e urbanistica, dello sviluppo sostenibile e della qualità di vita, segnalando quanto questo tema dell'edificio-margine di tipo residenziale, sia complesso e abbracci diversi ambiti disciplinari che s'intrecciano tra di loro.

Roma, Corviale
"Fondamentale "potenzialità" di Corviale è certamente il ruolo figurativo dell'intervento nella compagine della città " ...il grande segno che si staglia come diga, alle soglie dello sviluppo urbano" (Manfredo Tafuri *Storia dell'Architettura Italiana 1944-85*, Einaudi Torino) che lo ha fatto diventare un tema di interesse internazionale.", (Gruppo di ricerca per Forum Corviale HousingLab)





Genova, Quartiere residenziale Forte di Quezzi
 "Prospettiva d'insieme datata 7/12/1956 del primo progetto"
 "Il quartiere Gescal (già Ina-Casa), Forte di Quezzi nel 1968" (F. Bucci, M. Lucchini, *La casa per tutti: la Stadtkrone di Genova. Il Biscione, la lezione di Le Corbusier e il Piano Fanfani*, cit., p. 53, fig. 2-3)

Quartiere di Forte Quezzi

Un quartiere di tipo residenziale, precedente al Corviale, pensato anch'esso per marcare fortemente il territorio per la sua prominenza visiva, è il Forte Quezzi a Genova, di Luigi Carlo Daneri e di Eugenio Fuselli, chiamato dai genovesi il *Biscione*. Costruito negli anni '50, si presenta come un insieme di edifici lineari, poggiati sulla montagna già margine naturale, e che osservano dall'alto la città e il suo rapporto con il mare, integrandosi in questo modo sia con il paesaggio naturale sia con quello urbano. Ponendosi come macrostruttura, il quartiere segue l'andamento delle curve di livello e marca il limite della città di Genova in maniera decisa e forte. Posizionato proprio sotto la storica fortificazione ottocentesca, diventa quasi un baluardo e una struttura di difesa verso il mare. *"Qui risiede il segreto del quartiere di Forte Quezzi. Infatti, nonostante le più recenti aggressioni edilizie e i servizi mai completati, le sue unità residenziali, così fortemente caratterizzate nel paesaggio, non costituiscono un'enclave periferica che volge le spalle al centro storico, bensì un possibile modo di abitare Genova, osservando dall'alto l'incontro della città con il suo mare."*⁵¹(Bucci, Lucchini).

⁵¹ F. Bucci, M. Lucchini, *La casa per tutti: la Stadtkrone di Genova. Il Biscione, la lezione di Le Corbusier e il Piano Fanfani*, in Casabella 793/2010, pp. 51-61

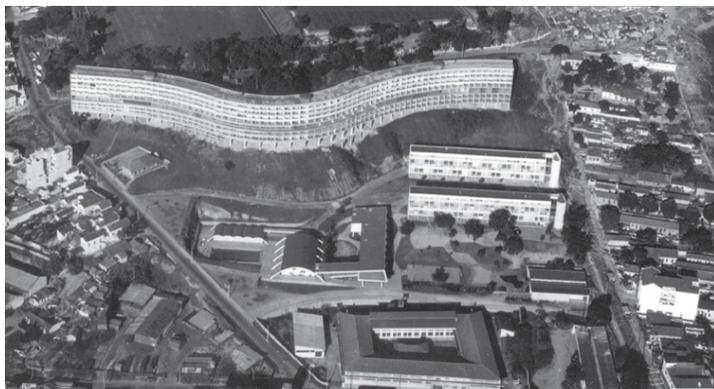
⁵² "Il fatto che Reidy risenta dell'influenza di Le Corbusier, con cui ai tempi di Pedregulho è in costante scambio epistolare, appare evidente. Dietro alla forma sinuosa del blocco A aleggiano i piani urbani di Le Corbusier per alcune grandi città del Sud America (...) E alla medesima matrice sembrano da riferirsi, tra l'altro, alcune delle soluzioni, come l'elevazione degli edifici su pilotis, la preferenza per gli appartamenti duplex e l'idea di accedere all'edificio a un livello intermedio, già adottata in uno dei progetti per Algeri.", D. Pisani, *Come potrebbe abitare la classe lavoratrice*, in Casabella Casabella 793/2010, pp. 82-99

Pedregulho

Vista aerea del complesso a destra e Planimetria generale dell'intervento in basso



Il complesso residenziale Pedregulho a Rio de Janeiro ha anch'esso il carattere di essere un margine forte, visibile e che sovrasta la città. Il quartiere, di Alfonso Eduardo Reidy e costruito negli anni '50, si trova in un lotto dalla forte pendenza a nord del centro di Rio de Janeiro, ed è composto da un diverso numero di blocchi, tre residenziali e altri quattro con servizi e attività per il quartiere. Innegabili sono per l'architetto le influenze di Le Corbusier, per le soluzioni degli edifici su pilotis e per altri elementi⁵², che rimandano anche alla cultura tradizionale portoghese, alle architetture di Niemeyer e di Lucio Costa⁵³. Il blocco A domina l'intero complesso, ne fa da sfondo e si erge come segno urbano forte, sfruttando la topografia della collina, quasi a enunciare la dignità finalmente conquistata dell'abitazione popolare. L'edificio è composto ed è posto in modo tale da diventare in alcuni punti un belvedere comune sul paesaggio di Rio.



Casal das Figueiras

⁵³ "Oltre che rimandare all'opera di Oscar Niemeyer, Reidy adotta poi tutta una serie di soluzioni che, fedeli alla lezione di Lúcio Costa – autore in quel momento, sempre a Rio, di Parque Guinle (1948-54) –, sono dichiarate eredi della tradizione coloniale portoghese (e attraverso di essa veicoli di quella araba), come i muxarabi di laterizi forati", D. Pisani, *Come potrebbe abitare la classe lavoratrice*, in Casabella Casabella 793/2010, pp. 82-99

Un altro progetto che marca le dorsali di una collina con edifici-margine di grandi dimensioni è quello a Setubal, di G. Byrne, degli anni '70-'80, Casal das Figueiras. Il progetto, voluto dopo la rivoluzione del 1974, in risposta alle azioni degli abitanti delle baraccopoli prevedeva la costruzione di 300 alloggi sociali da aggiungere al quartiere. La morfologia del terreno e alcune preesistenze sono i riferimenti suggestivi per la formalizzazione del progetto: i resti di una strada romana sulla collina e i mulini a vento che punteggiano le creste diventano punti di partenza per la progettazione degli alloggi. Oltre a una direzione longitudinale, diviene giacitura di progetto anche quella perpendicolare alle curve di livello, per la realizzazione del settore a scaletta. Il progetto, in questo modo, si lega al quartiere esistente, integrandosi al paesaggio urbano oltre che a quello naturale. Gli edifici più elevati, disposti lungo la direzione

delle curve di livello, formano linee orizzontali prominenti che segnano il paesaggio, appoggiandosi al margine della collina e definendo l'inizio o la fine della città.



Setúbal, Casal das figueiras
Conjunto Residencial Casal das Figueiras (SAAL) (http://www.byrnearq.com/?lop=projectos&list_mode=0&id=1c383cd30b7c298ab50293adfecb7b18#)

2.3.2 Margini deboli

Luoghi alti

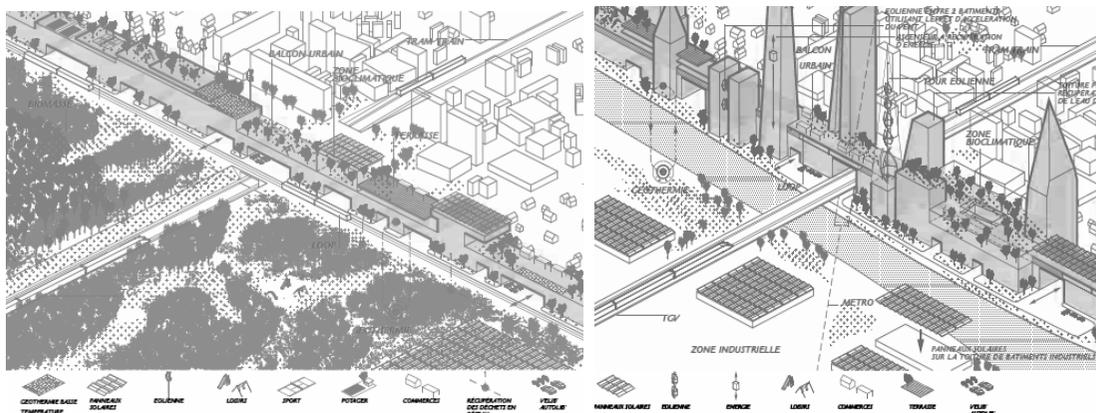
S'intendono per margini deboli i margini segnati da un insieme di strutture visibili, alte ma non lineari e che quindi non comportano cesure sul territorio ma che visivamente segnalano l'inizio o la fine, come fossero porte di una città. Sono luoghi dove il passaggio da un mondo a un altro è segnato dall'impronta lasciata dall'altezza degli edifici, che se da fuori segnalano un luogo, da dentro danno la possibilità di vedere e contemplare il paesaggio. I luoghi alti permettono un riconoscimento sensoriale della grande dimensione soprattutto nei margini periferici, dove il poter vedere lontano verso il panorama, dà un orientamento all'interno del labirinto urbano delle periferie. Jean Nouvel per la consultazione del Grand Pari(s) dedica una parte della ricerca proprio all'individuazione di luoghi di margine che possono accogliere edifici alti, iconici, che marcano le parti della città e che definiscono margini molto permeabili nel loro insieme poiché formano una continuità orizzontale penetrabile. *"Pour préserver ces sites et en profiter, il faut les entourer, plutôt que les occuper. Y construire des villes, des villes verticales, qui ne mangent que peu de sol mais qui puissent absorber une partie des besoins de l'agglomération, aujourd'hui et demain. Des villes périmétriques, très denses, et si possible très hautes. A l'inverse des villes nouvelles, qui s'étaient éloignées pour accueillir de nouveaux habitants, ce sont des villes qui s'approchent pour rapprocher. Elles s'installent là où vivent déjà les gens. Elles leur donnent ce qui leur manque : repères, proximités, densité, urbanité. Sans les bousculer, ni les déranger. (...) Leur hauteur leur donnera, avec des balcons urbains, le plaisir de voir et de contempler, leur site, leur paysage, et par delà celui du grand Paris."*⁵⁴ (Nouvel,

margine poroso come insieme di torri

⁵⁴ Atelier J.Nouvel, *Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens, février 2009*, Paris. *Les Renaissances, Hauts Lieux*, 6/24

Illustrations du Haut Lieu: in alto illustrazioni che mostrano come possono essere attivati i luoghi alti con servizi per l'energia rinnovabile, per l'agricoltura per il loisir, per lo sport, per il commercio. In basso gotomontaggi e inserimenti di luoghi alti in aree strategiche nelle banlieues.

Consultazione Grand Pari(s)). I luoghi alti offrono possibilità di costruire spazi di respiro nella densità urbana, di definire margini tra la natura e il costruito, di aprire i quartieri chiusi (le aree del pavillonnaire, i grand ensemble, le aree industriali dismesse) alle altre parti della città e possono diventare, inoltre, luoghi verticali ecosostenibili che producono energie rinnovabili alla grande scala nel territorio (energia eolica, geotermica, solare).



SITUATIONS 1, VILLACOUBLAY Photomontages



Vue d'élargissement sur le Haut Lieu de Villacoublay



SITUATIONS 2, LA COURNEUVE Photomontages

Vue d'élargissement depuis le nord de Paris



Torre Solaria, Porta nuova

Soluzioni di luoghi in verticale per segnare sia il transito da un luogo a un altro e sia per contrastare il bisogno di altro costruito, come residenze e servizi, senza consumare altro suolo, si ritrovano in importanti progetti urbani diffusi ormai anche nelle città europee. Un esempio è a Milano, dove per l'area di Porta nuova è stato previsto un intervento di un insieme di torri che mira a ricucire questa parte della città, riconnettendo la maglia del costruito di tre quartieri differenti. L'area rappresenta,

infatti, una frattura nel tessuto urbano e il progetto, ideato da Hines, prevede l'inserimento di un parco di 90mila mq che unirà porzioni di città senza interruzioni e cesure stradali. Su questo sistema gli architetti dello studio Arquitectonica + Caputo Partnership si sono occupati d'impiantare una torre composta da tre corpi che fa da punto di arrivo e di confluenza delle tre parti di città che il progetto generale vuole riammagliare. La torre di 145 metri di altezza con servizi sul basamento e residenze per gli altri piani sarà un esempio di sostenibilità ambientale per i materiali utilizzati, i processi e i sistemi costruttivi. La Torre Solaria, inoltre, farà parte di un sistema verticale, che si disporrà lungo l'asse della ferrovia, dove *"la griglia urbana si ribalta in verticale per sottolineare il senso di ricucitura del progetto"*⁵⁵ (A. Bello).



Milano, Porta nuova-Varesine, torre residenziale
"Simulazione del progetto urbano di Porta Nuova" (A. Bello, *Ossature urbane, Torre Solaria, Porta Nuova-Varesine, Milano*, in *Progettare* 01/2010, p.28, fig.1)

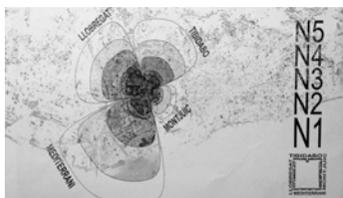
Come a Milano, anche a Barcellona, nella zona di Plaza Europa, tra l'aeroporto e l'area fieristica, si stanno progettando interventi di torri, che segnalano l'entrata dalla Gran Via a Barcellona: *"Il modello urbano di Plaza Europa è quello di un vasto spazio pubblico aperto verso la Gran Via, in cui si concentrano, oltre ad altri edifici, 26 torri tra i 15 e i 20 piani per uso residenziale e terziario, pubbliche e private"*⁵⁶. Tra le torri che rendono questa zona un nuovo portale di accesso alla città vi è la Torre E.I.O. 5 di Roldàn + Berengué. Questo edificio si mette in relazione sia con gli edifici alti della Gran Via sia con il tessuto più basso circostante, grazie alla sua altezza, alle aperture e alle rientranze che slittano i volumi, così da far sembrare la torre composta solo da cinque livelli quando è alta invece 15 piani. Interessanti sono gli studi, fatti per la torre, dei coni visuali che si hanno dai piani verso la città. Questo fa capire che nel progetto c'è un'intenzione sia di voler far parte di un sistema iconico nell'ambiente urbano,

le torri di Plaza Europa

⁵⁵ A. Bello, *Ossature urbane, Torre Solaria, Porta Nuova-Varesine, Milano*, in *Progettare* 01/2010, pp. 28-33

⁵⁶ *Social Housing Tower, Plaza Europa, Barcellona*, in *L'Arca* 267/2011, pp. 66-75

ma anche di volere diventare un punto dove traguardare il territorio alla grande scala. Un'altra delle torri a Plaza Europa è quella realizzata da Toyo Ito e b720 Fermin Vazquez Arquitectos. In verità è un sistema di due torri diverse che dialogano tra di loro. Il sistema ha un forte carattere espressivo e diviene un portale, che segna l'ingresso alla fiera situata nella zona di Hospitalet di Llobregat e la fine della piazza. *"Un insieme architettonico, dinamico e colorato, si pone come nuovo iconico portale di accesso dall'aeroporto internazionale El Prat alla zona fieristica di hospitalet de Llobregat a Barcellona."*⁵⁷ L'insieme delle torri non si configura, quindi, come una barriera dal senso forte e consistente, ma come un sistema di elementi che tracciano margini visibili e dalla forte valenza espressiva ma deboli perché permeabili e di connessione tra parti di città.



In alto la mappa delle visuali prospettiche della Torre E.I.O.5 verso Barcellona e i dintorni; a destra la Plaza Europa e in primo piano le Torres Porta Fira; in basso vista generale delle torri che configurano lo skyline di Barcellona nello spazio della Porta Europa, come accesso alla Gran Via.



2.3.2 Margini invisibili

i margini del sottosuolo

Esistono dei margini, poi, che attraversano o sono fermi da anni nel sottosuolo e che limitano le costruzioni dell'uomo e il passaggio per determinate aree. Questi margini hanno la caratteristica di essere invisibili ma comunque forti, perché non si vedono in superficie ma si annidano al di sotto e definiscono barriere difficili da superare. Le infrastrutture del suolo, costruite dall'uomo, per distribuire le materie prime del vivere quotidiano, come l'acqua, l'elettricità, il gas, ma anche

⁵⁷ *Torres Porta Fira, Barcellona, Spagna, Toyo Ito and b720 Fermin Vazquez Arquitectos*, in *L'Arca*, 274/2011, pp. 52-59

il telefono, internet, ecc. si possono considerare come margini invisibili. *“Si dicono infrastrutture gli impianti a rete, ovvero gli impianti che svolgono un servizio di distribuzione di beni materiali o immateriali: acqua, gas, liquami, auto, televisione, telefono, World Wide Web(www).”*⁵⁸ (De Cesaris). Le reti del sottosuolo sono margini invisibili tali perché regolatrici dello sviluppo degli insediamenti. Un territorio infrastrutturato colloca il suo insediamento a seconda di come sono distribuite le reti sotto il terreno oppure un'espansione urbana segue le direzioni per la crescita in riferimento alle reti dell'infrastrutturazione del territorio. Le reti, quindi, come margini invisibili regolano dal sottosuolo i rapporti tra parti urbane senza che ci si renda conto della loro presenza. In pratica i margini invisibili hanno una parte fondamentale per la posizione e la realizzazione degli insediamenti oltre a permettere l'abitabilità dei posti che attraversano. *“Protagoniste spesso invisibili, nel loro configurarsi come reti di flussi immateriali o nel loro essere occultate nel sottosuolo, ci accorgiamo del loro ruolo cruciale solo quando smettono di funzionare, quando il flusso che scorre all'interno dei loro condotti, cavi, tunnel si interrompe o crolla. Rappresentano infatti il sistema circolatorio portante (...) il supporto da cui dipende l'organizzazione e la strutturazione di città, territori metropolitani e a scala più vasta di intere nazioni. (...) Una rete che si modifica in relazione al trascorrere del tempo (...) e che assume differenti geometrie e scalarità in relazione alle necessità e al carattere dei luoghi”*⁵⁹ (De Cesaris). La conformazione dei margini invisibili dipende dalla geologia del terreno. La diversa consistenza del suolo rende un'area maggiormente *“infrastrutturabile”* di un'altra, quindi permette la formazione d'insediamenti o meno.

L'esistenza di Napoli sotterranea è dovuta proprio alla conformazione del terreno composto da roccia tufacea, che ha permesso la realizzazione nel sottosuolo partenopeo di cunicoli, cavità, cisterne, che formano una città invisibile uguale a quella visibile in negativo. Quindi, oltre al suolo come margine tra un mondo in superficie e uno sotterraneo, questa città invisibile propone gli stessi margini al di sotto della città visibile. Il bisogno di reperimento idrico portò, sin dall'età della dominazione greca, alla realizzazione di cisterne per raccogliere l'acqua piovana. Le cisterne, collegate tramite numerosi cunicoli, nel corso degli anni, divennero un vero e proprio acquedotto sotterraneo, utilizzato oltre che per la raccolta anche per la distribuzione di acqua potabile. Oltre a un problema di approvvigionamento idrico, il

⁵⁸ La Prof.ssa/Arch. A. De Cesaris in *“Il progetto del suolo-sottosuolo”* dedica uno dei quattordici capitoli tematici al tema dell'infrastruttura del suolo, mettendo in luce come il sistema delle reti invisibili abbia un ruolo strategico nella formazione dell'abitare umano e come nella città contemporanea questo sistema può diventare occasione per la rigenerazione di paesaggi contemporanei: *“La loro progettazione e il loro adeguamento, secondo un modello di integrazione tra consumo e produzione di energia, può assumere un ruolo strategico nella definizione e nella riqualificazione dei paesaggi contemporanei”*. A. De Cesaris, *Il progetto del suolo-sottosuolo*, Gangemi Editore, Roma 2012, *Infrastrutturazione del suolo*, pp 54-75.

⁵⁹ Ivi, pp. 56-57



Logo fumettistico dell'associazione LAES del sistema delle sotterraneità in corrispondenza degli edifici della città posti al di sopra del suolo.

⁶⁰ LAES, Libera Associazione Escursionisti Sottosuolo, è un'associazione nata nel 1989, formata da speleologi, giornalisti e ricercatori, che mira a preservare e diffondere la cultura del sottosuolo napoletano, patrimonio storico e culturale rilevante per la città. Grazie al loro operato sono state scoperte, ripulite e rese visitabili cavità del mondo sotterraneo della città. www.lanapolisotterranea.it.

sottosuolo assunse un ruolo fondamentale per il reperimento di materiali per la costruzione di nuovi edifici. Napoli, in pratica, fu generata nel corso delle sue espansioni dal suo ventre, "dove i palazzi sorgono immediatamente sopra la cava che ha fornito il materiale da costruzione"⁶⁰(LAES). A un edificio visibile costruito sopra il suolo, corrispondeva una cavità del sottosuolo, dove si estraeva la pietra della costruzione e ogni casa poteva attingere acqua dalla cisterna sottostante. I cunicoli e le cavità vennero utilizzati, poi, per offrire rifugio agli abitanti durante la Seconda Guerra Mondiale, e sono stati utilizzati anche come discariche fino alle operazioni di scavo e bonifica che hanno dato la possibilità di salvaguardare e valorizzare questo patrimonio ora visitabile.

A volte il sottosuolo oltre a presentare elementi regolatori dell'abitare umano ha rappresentato proprio lo spazio dove poter nascondersi con la realizzazione di intere città sotterranee, dove gli uomini, superando i limiti della superficie del terreno, si proteggevano dalle invasioni e dalle persecuzioni. In Cappadocia esistono città sotterranee, tutte scavate nel sottosuolo per nascondere le comunità cristiane. Il tipo di composizione del terreno, in tufo che s'indurisce a contatto con l'aria, ha permesso lo scavo, la realizzazione di divisioni interne e l'apertura di camini per l'aerazione costruiti prima d'iniziare i lavori per le città. "La popolazione viveva qui anche per lunghi periodi, tanto che erano stati previsti recinti per gli animali, sistemi di aerazione e di riscaldamento ed ogni elemento utile a svolgere la vita quotidiana."(SITI, Rivista Unesco). In questo modo il terreno diviene il margine tra il mondo visibile esterno e quello invisibile interno, fatto di strade, chiusure, aperture, stanze, cunicoli, scale, ecc. La città sotterranea, come un vero e proprio ambito urbano chiuso e controllato, risulta isolata rispetto all'esterno ed è resa inaccessibile da chi non la conosce: gli ingressi ai margini della città del sottosuolo sono regolati e messi in punti strategici per non essere visibili agli invasori.

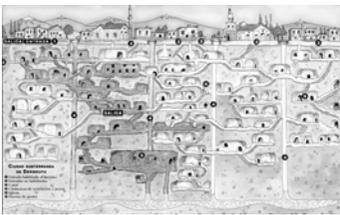
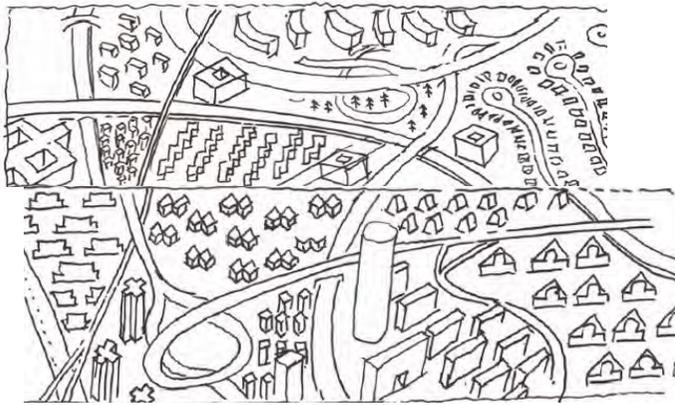


Immagine della struttura della città sotterranea della Cappadocia.

2.4 Soglie



La disjunzione Hestia-Hermes

"Après la première couronne qui étendait la ville de l'espace physique des proximités, les tuyaux des voies rapides emprisonnent des secteurs souvent monofonctionnels. Hestia et Hermès sont séparés" (C. De Portzamparc, Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., Le Grand Paris, Quatre hypotheses pour une stratégie métropolitaine de projets, p.31)

2.4.1 Hestia/Hermes

La soglia, come elemento del margine che ne definisce il carattere di transizione da un sistema a un altro prossimo, nella città contemporanea è divenuta quasi irriconoscibile⁶¹. Il binomio mobilità/stare regolato dallo spazio di soglia non è più da intendere in maniera tradizionale, quando le soglie stabilivano aperture e passaggi precisi tra la strada e l'isolato o tra la strada e l'edificio. Nella città contemporanea assistiamo a una disgiunzione tra lo stare in un posto e il passaggio in un altro, Hestia ed Hermes risultano divisi. Hestia è la dea del focolare, posta al centro dello spazio domestico umano, Hermes è il dio della soglia, volto verso il fuori e che regola gli scambi tra esterno e interno⁶². La disgiunzione si ha, perché queste due divinità che sono sempre state considerate associate, sono ora divise, poiché gli spazi urbani sono sempre più chiusi, divisi e quindi inaccessibili. La soglia fisica non esiste più, il rapporto di vicinanza dato dal rito di passaggio è stato favorito per quello di lontananza. "Oggi la televisione e il computer hanno preso il posto del focolare al centro della casa. Hermes si è sostituito a Hestia"⁶³ (Augé).

C. De Portzamparc per la consultazione del Gran Pari(s)⁶⁴ analizza la disgiunzione nel mondo contemporaneo tra Hestia e Hermes, indagando lo spazio delle periferie del territorio parigino e dimostrando come dall'analisi dei tessuti metropolitani sia evidente che le soglie urbane, che regolano i rapporti tra edificio-strada o parti di città diverse, stiano scomparendo. Dopo la prima corona del territorio parigino che conserva un carattere urbano di tipo tradizionale con spazi della prossimità, le periferie più

⁶¹ "Bisogna distinguere nel modo più netto soglia e confine. La soglia è una zona. E precisamente una zona di passaggio". Benjamin contrappone il concetto di soglia a quello di confine e limite. Benjamin nel suo studio sui passages parigini ormai in decomposizione, propone il concetto di soglia come possibilità, attraverso il ricordo, di recupero di questi passaggi per vivere di nuovo le esperienze della soglia. "Questi passages diventano l'immagine come di un cimitero per elefanti dove però non sembra agire alcuna dimensione consapevole di quel necessario attraversamento (...) Il tentativo di attraversare non tanto la soglia, ma la povertà d'esperienza di soglia che accompagna la strada modernità, significa quindi perdersi in un labirinto senza centro e quindi perfetto(...) Di quel tentativo ci rimane solo un lascito frammentario (...) recuperare soglie nell'epoca della loro riproducibilità tecnica" S. Bellanda, *Passaggi da sogno*, recensione del libro di Wilfried Menninghaus, *Schwellenkunde* Walter Benjamins *Passage des Mythos*, Suhrkamp, Frankfurt a. M. 1986, in *Trickster*, rivista del master in Studi Interculturali. Università degli studi di Padova, Facoltà di Lettere e Filosofia.

⁶² "Che Hestia risieda nella casa, è cosa naturale: in mezzo al mégaron quadrangolare, il focolare miceneo, di forma rotonda, segna il centro dell'abitato umano (...) Poiché il suo ruolo consiste nel troneggiare,perpetuamente immobile, al centro dello spazio domestico, Hestia implica, come elemento solidale e opposto, il dio veloce che regna sullo spazio del viaggiatore (...) a Hermes, l'esterno, l'apertura, la mobilità, il contatto con l'altro da sé (...) lo spazio esige un centro, un punto fisso, (...) ma lo spazio si presenta contemporaneamente come luogo del movimento, il che implica una possibilità di transizione e di passaggio.", J. P. Vernant, *Mito e pensiero presso i Greci. Studi di psicologia storica*, Einaudi, Torino 1970, *Hestia-Hermes, sull'espressione religiosa dello spazio e del movimento presso i Greci*, pp. 146-300

⁶³ M. Augé, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2009, Prefazione all'edizione del 2009, p. 8.

⁶⁴ C. De Portzamparc, Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., *Le Grand Paris, Quatre hypotheses pour une stratégie métropolitaine de projets, La disjonction Hestia-Hermes*, pp. 30-32

⁶⁵ C. De Portzamparc, Laboratoire C.R.E.T.E.I.L., *Le Grand Paris, Quatre hypotheses pour une stratégie métropolitaine de projets*, cit., p. 32

⁶⁶ Ivi, *La crise des metropoles comme crise de la maitrise du monde materiel*, p.34

⁶⁷ P. Zanini, *Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali*, Bruno Mondadori, Milano 1997, *L'occupazione dello spazio*, p. 31

esterne presentano settori monofunzionali separati, definiti da territori disomogenei e frammentati.

Ci si trova in una situazione dove è presente una moltitudine di margini con soglie inesistenti. Le nuove strutture urbane bloccano le parti di città, tagliandole fuori dagli spazi di prossimità e collegandole solo con luoghi lontani e accessibili solo dalla rete veloce delle infrastrutture che separano il territorio in settori. Lo spazio senza soglie rimane così arginato, Hestia soffoca Hermes: "*C'était déjà en germe avec la grande agglomération : Hermès enferme Hestia. Ou parfois Hestia étouffe Hermès.*"⁶⁵ (Portzamparc). I numerosi vicoli ciechi degli insediamenti confinati non permettono una sequenza di spazi che passa da una sfera privata a una pubblica gradualmente e non dà quella continuità alla rete, che permetterebbe una maggiore democrazia degli accessi. Nella metropoli degli spostamenti veloci, i riti di passaggio con la guida degli elementi fisici di soglia non servono più per camminare e attraversare la città. Il contatto con il mondo fisico è perduto anche perché ci affidiamo alle nuove tecnologie di orientamento, che fanno fede alle mappe satellitari e non ai punti di riferimento locali. La perdita della soglia va di pari passo con l'opposizione tra globale e locale: la globalizzazione comporta fenomeni di ubiquità che definiscono una schizofrenia dello spazio, dove i rapporti di vicinanza e prossimità con i luoghi del passaggio sono negati dalla presenza del mondo virtuale e dalla velocità degli spostamenti. "*Dans la ville, nous sommes plus proches d'un lieu avec lequel nous travaillons . 40km que de notre voisin que nous ne connaissons peut-etre pas, et nous sommes plus facilement encore en conversation régulière avec un lieu situé sur un autre continent*"⁶⁶ (Portzamparc). In pratica si è perso quello spazio del rito, che preannunciava un cambiamento attraverso la successione di soglie che accompagnavano nel loro passaggio il mutamento da una situazione ad un'altra. "*Limitare ha in sé anche il significato di soglia. (...) Allora il passaggio del margine, di quella soglia che divide due campi, due fasi della nostra vita, due domini culturali, acquista un valore nuovo, magico-religioso.*"⁶⁷(Zanini). Con il progetto dei margini si può ritrovare il carattere di transizione tra due mondi vicini grazie al disegno delle soglie. I passaggi e gli attraversamenti ritrovati restituiscono un rinnovato valore urbano al binomio mobilità/stare e Hestia e Hermes si possono ricongiungere.

2.4.2 La soglia urbana

La soglia degli spazi complessi

La soglia come punto di passaggio da una parte a un'altra della città costituisce il sistema di elementi che uniscono, legano e relazionano gli spazi urbani. Per evitare la chiusura sempre più frequente di determinate parti di città si devono definire punti di soglia lungo i margini, che fanno da diaframma e spazio filtro tra un mondo e un altro. La soglia contemporanea non è detto sia definita solo da un oggetto fisico-architettonico, come una porta o un *landmark*, può essere anche configurata da situazioni spaziali che nell'insieme rendono possibile la permeabilità e il passaggio dei margini nell'ambiente urbano. Questi spazi si presentano con configurazioni orizzontali che permettono l'attraversamento dei territori e fanno da luoghi di transizione da una porzione a un'altra. *"Il coraggio del limite è questo: non solo saper tracciare un confine là dove non c'era, ma anche riconoscere la differenza inevitabile che così si crea e situarsi in questa stessa differenza, disporsi nel limite, saper passare. Il coraggio consiste infatti in questo doppio gioco del porre e del passare, del chiudere e dell'aprire. È più facile pensare che ogni delimitazione sia definitiva, che ogni confine sia una prigione, che disporre un limite sia una chiusura: ci vuole invece coraggio per capire che ogni chiusura è anche immediatamente un'apertura, che un confine deve essere valicato, che il limite nel momento in cui è posto va spostato, che la differenza è irrinunciabile e che per quanto ci si rinchioda o si richiuda, per il fatto stesso di farlo si prepara l'evasione."*⁶⁸ (Castelli Gattinara). Considerando la soglia non come un oggetto architettonico di divisione o di unione ma come un insieme di situazioni spaziali, si considera la questione da un punto di vista di disegno dell'intorno e non solo del singolo elemento. La soglia non si considera più come elemento del semplice involucro architettonico ma si compone di paesaggi ibridi che stabiliscono intrecci tra situazioni diverse che si trovano a contatto.

Il progetto di Euralille, a Lille in Francia di OMA, affronta la questione di rigenerare una porzione di territorio che formava una frattura nella città. Attraverso il metodo della sovrapposizione, l'intervento mira a mettere in relazione parti diverse configurandole in uno stesso insieme. In un'area così difficile e piena di problematiche, tra binari, autostrada e vuoti irrisolti, lo schema tradizionale isolato-strada dove la facciata è la soglia tra il mondo privato e quello pubblico non è possibile.

Euralille

⁶⁸ Enrico Castelli Gattinara, *Il coraggio del limite*, in *Aperture*, rivista di cultura, arte e filosofia, *Confini e Limiti*, n. 2, 1997, p. 13

⁶⁹ Claudio Nurzia, *Il concetto di soglia nell'architettura residenziale collettiva*, Sapienza - Università degli Studi di Roma, Dottorato in Composizione architettonica e Teorie dell'architettura-XVICICLO, *Lo spazio complesso della soglia*, pp. 37-45

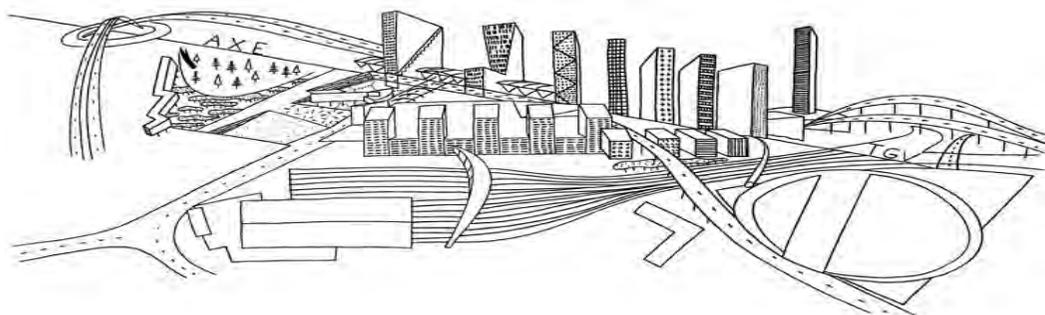
⁷⁰ F. Alberti, *Il valore territorio. Gestire la complessità per governare le trasformazioni*, Alinea editrice, Firenze 2009, *Trasformazioni. Progetti di territorio*, p. 15

Lille, Euralille.

"Il progetto di Euralille è concepito per enormi figure diverse e in dialogo tra loro e in totale rottura con il nucleo storico adiacente (...) viene stravolto il tradizionale rapporto (soglia) tra edificio e spazio pubblico" (M. Burrascano, *I frammenti della città europea. Città, architettura, progetto*, Alinea editrice, Perugia 2008, pp. 40-41, fig. 40)



Il masterplan di progetto, che unisce uffici, spazi commerciali, abitazioni, strutture ricettive e un parco urbano, segue due temi: quello del collage e quello della dissolvenza dati dalla cultura dei flussi dove il tema dei percorsi è quello che ha un ruolo fondamentale per il funzionamento di questa parte di città. Questi due temi si realizzano in un progetto, dove si rifiuta la divisione netta di ogni spazio e si cerca l'interazione tra i diversi ambiti di progetto, definendo così *"uno spazio complesso della soglia (...) la soglia progressiva indica l'esistenza di uno spazio all'interno del quale si sovrappongono ed integrano gli elementi appartenenti a differenti configurazioni architettoniche"*.⁶⁹ (Nurzia). Questa soglia dal carattere urbano crea una serie d'interazioni ed è riconoscibile tramite una sua configurazione fisica autonoma data dall'utilizzo di materiali e forme differenti, che rendono chiari gli elementi dai quali e ai quali si passa. Con il progetto di Euralille c'è la volontà di non costruire un nuovo tessuto in continuità con quello urbano, ma di mettere in risalto le infrastrutture con un sistema di spazi di vuoti per il passaggio da un mondo a un altro. Gli edifici alla grande scala, le strade veloci e la ferrovia sono messi in evidenza grazie alla rottura di un qualsiasi rapporto con la costruzione della città tradizionale. Il progetto, portato avanti poi dal 2000, fa un passo indietro rispetto allo *choc* che Koolhaas voleva realizzare: si propongono, infatti, nuove relazioni tra Euralille e la città, costruendo un sistema di soglie che vanno ad arginare ulteriormente la divisione dell'ambiente urbano rispetto al nuovo centro, *"puntando ad una nuova immagine spaziale e ad una traduzione fisica e strutturale dei nuovi legami operati (...) si evolve verso una matrice che, puntando a salvaguardare le valenze delle nuove architetture, promuova un differente sistema di relazioni tra il nuovo e l'esistente"*.⁷⁰ (Alberti).



La soglia graduale

Le soglie oltre a spazi dell'ibridazione si configurano anche come spazi della gradualità, quando generano una concatenazione di luoghi dallo spazio urbano a quello domestico, stabilendo una continuità regolata tra ciò che è dentro e ciò che è fuori. La successione di spazi fa in modo che il privato sia separato dal pubblico attraverso un certo numero di luoghi intermedi, che passano dallo spazio intimo a quell'aperto pubblico della città. Gli elementi che si compongono negli spazi intermedi sono parti di entrambi gli ambiti che la soglia unisce e definiscono gradi di accessibilità a carattere semi-privato/semi-pubblico.

Il progetto, vincitore del concorso AAAarchitetticercasi-edizione 2008, indaga gli aspetti di passaggio dal mondo urbano a quello privato, lavorando appunto su una sequenza di spazi in orizzontale e in verticale che aprono uno spazio chiuso verso la città. Il nuovo complesso residenziale, progettato dai Demo Architects, sorge in un'area irrisolta di Milano tra un quartiere degli anni Sessanta e un'ex zona industriale. Da un lato c'è un pezzo di città razionalista e omogenea, dall'altro un recinto industriale dismesso con un insieme di micro-residenze più vicine al modo di vivere attuale: *"Si tratta di una suburbanità esistenziale, dove le distanze dal centro vengono percepite come incolmabili e il quartiere resta isolato in una realtà monofunzionale e immobile."*⁷¹ (Demo Architects). L'edificio è pensato con una corte centrale pubblica, permeabile verso l'esterno grazie a un'innovativa soluzione architettonica che vede gli spigoli della base aprirsi diagonalmente per garantire il passaggio delle persone dalla città allo spazio semi-pubblico della corte. *"La corte interna si presenta come una successione di luoghi; non si tratta di una piazza collettiva ma di uno spazio in cui si alternano episodi, all'interno di un gradiente che porta dalla sfera pubblica (esterna) a quella privata (interna)"*⁷² (Demo Architects). Il sollevamento degli spigoli è reso in maniera strategica, poiché relaziona l'area al tessuto urbano circostante e la collega anche alla cascina rurale Monlué come richiesto dal bando. Le residenze sono collocate nelle quattro torri, che partono dal basamento e che si mettono in relazione, per la loro composizione e la loro dimensione agli edifici degli anni '60. La corte è composta su due livelli: il livello della piazza pubblica, alla quota della città, dove sono state collocate funzioni pubbliche per la collettività; e il livello superiore che si raggiunge con una rampa, che definisce un ambito semi-privato, differenziandosi dal resto anche per un cambiamento di giacitura, poiché assume un

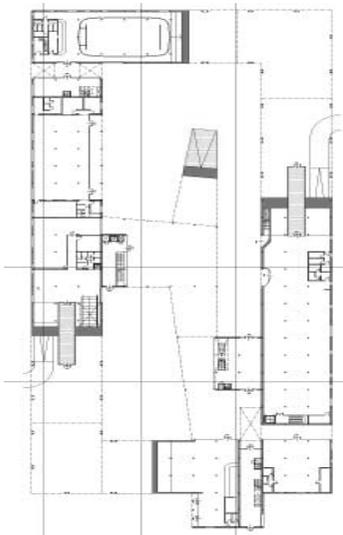
Abitare Milano 2008

⁷¹ *"Il progetto cerca di racchiudere l'eterogeneità di forma e di funzioni presenti nell'area. Prima dell'intervento il sito era un'intercapedine verde tra le residenze IACP degli anni sessanta e l'area industriale di Via Portaluppi; ora la proposta attuale include un'ampia superfi cie destinata a verde, progettata per ospitare le attività e il tempo libero sia dei nuovi residenti che delle persone che già vivono nell'area. Il nuovo edificio è l'incontro delle due diverse impronte morfologiche delle residenze esistenti e delle ex industrie."* Demo Architects, Housing e servizi, *Abitare Oggi*, <http://www.demoarchitects.com/pages/it/progetti-DEMOarchitects/progettazione-milano-AAA-housing-demo-architects.html>

⁷² Ibidem

⁷³ Claudio Nurzia, *Il concetto di soglia nell'architettura residenziale collettiva*, cit., *Gradualità degli spazi cavi*, p. 99-109

⁷⁴ Valutazione della giuria, *Abitare oggi*, <http://www.architetticercasi.eu/c/10>



In alto pianta del piano terra in basso; fotoinserimento del progetto nell'area di concorso.

<http://www.demoarchitects.com/pages/it/progetti-DEMOarchitects/progettazione-milano-AAA-housing-demo-architects.html>



andamento diagonale. La soglia tra la sfera pubblica e quella privata, quindi, si conforma con una successione di spazi, che dalla strada a carattere pubblico, passa a quello semi-pubblico della corte, alle parti rialzate a carattere semi-privato fino agli alloggi. La sequenza si ha in orizzontale, ma anche con un cambio di quota in verticale. *“La possibilità di individuare livelli di soglia, deriva sia dal riconoscimento delle strutture che separano diversi ambiti spaziali, sia dalla consapevolezza del cambiamento nelle potenzialità d’uso che esse comportano.”*⁷³ (Nurzia). La sequenza degli spazi di soglia, per essere individuata, deve essere riconoscibile nelle diverse specificità: la corte alla quota urbana, la rampa di accesso alla quota superiore e gli spazi di distribuzione sono tutti luoghi dotati di un loro senso, che rendono percepibile il passaggio graduale della soglia dal pubblico al privato, tutto all’interno di un organismo unitario. Il resoconto della valutazione della giuria dimostra come il lavoro operato sul sistema delle soglie sia stato giudicato in maniera positiva e sia stato uno dei motivi della vittoria del concorso: *“Il disegno dell’attacco a terra mostra un buon potenziale rispetto al rapporto interno/esterno del complesso: la proposta di aprire la corte interna al quartiere e alla città, alzandone gli angoli, è apparsa una buona strategia”*⁷⁴.

2.4.3 La soglia architettonica

La soglia differenziata

La soglia che stabilisce il passaggio tra l'edificio e la strada definisce un rapporto tra un interno e un esterno divisi generalmente da un muro. La soglia può essere una semplice porta, un portone, oppure un percorso, che entra all'interno o ancora si può configurare con elementi che creano una mediazione tra il dentro e il fuori, come un portico, una pensilina, un percorso in un giardino. A seconda del rapporto che si vuole instaurare tra gli elementi che si trovano a contatto, si cambiano i gradi di accessibilità che si configurano in diversi tipi di soglia. Sicuramente l'elemento di passaggio dalle grandi strutture urbane pubbliche allo spazio dell'alloggio privato avrà caratteri diversi da quello dalla strada urbana all'edilizia residenziale. Ruolo dell'architettura è di trovare la giusta configurazione per mediare al meglio gli elementi a contatto, così da realizzare spazi di filtro dotati di significati specifici. *"Quando nel progettare ogni spazio e ogni dettaglio si è consapevoli del relativo grado di rivendicazione territoriale e delle corrispondenti forme di accessibilità rispetto agli spazi adiacenti, allora si possono esprimere queste differenze attraverso l'articolazione della forma, dei materiali, della luce e del colore e, di lì, si può introdurre un certo ordine in tutto il progetto"*.⁷⁵ (Hertzberger) La soglia, quindi, nella sua costruzione⁷⁶ dovrà considerare gli ambiti per i quali essa rappresenta un tramite in modo da assicurare i giusti accessi per i due mondi, quello pubblico della città e quello privato degli alloggi. L'apertura e la chiusura devono essere regolate secondo l'effetto che si vuole dare al rapporto tra i due elementi. Il progetto a Monaco degli edifici residenziali, di Leon Wolhage Wernik Architekten, finito di costruire nel 2009, attraverso il tema della residenza risolve la questione del rumore della strada a scorrimento veloce, diventando uno spazio filtro, permeabile dal lato del quartiere residenziale del 1950 e più chiuso e con accessi regolati dal lato della strada a scorrimento veloce. La soluzione trovata è quella di disporre i cinque edifici residenziali sulla linea dell'autostrada. Spazi aperti e facciate più bucate sono rivolte verso il tessuto urbano, invece, un'unica facciata unita chiusa con fessure diagonali e nascoste è rivolta verso l'autostrada. La pelle dell'edificio dai colori cangianti gialli e verdi ha dato il nome al progetto: *"il coccodrillo"*. Dall'autostrada si accede agli appartamenti tramite piccoli accessi, che si aprono sul nastro continuo e portano a piccoli cortili, dai quali poi si entra negli

edifici residenziali a Monaco

⁷⁵ H. Hertzberger, *Lessons for students in Architecture*, Uitgeverij 010 Publisher, Rotterdam 1991; trad. di M. Funari: H. Hertzberger, *Lezioni di Architettura*, Laterza, Roma 1996

⁷⁶ La dimensione degli spazi, l'illuminazione, i materiali definiscono i diversi modi di percepire lo spazio di mediazione.

⁷⁷ Claudio Nurzia, *Il concetto di soglia nell'architettura residenziale collettiva*, cit., *Lo spazio intermedio*, pp. 73-82



edifici. Gli alloggi sono stati progettati, collocando i sistemi distributivi, come scale e corridoi, dal lato dell'autostrada, così da fare da filtro e risolvere il problema del rumore. La zona giorno è stata posta verso il cortile interno dall'altro lato. Il complesso quindi non solo risolve un'area di margine, ma stabilisce diversi livelli di soglia, attraverso soluzioni architettoniche differenti, tra il mondo più privato e raccolto dell'alloggio e il mondo pubblico urbano della velocità e dei flussi. Dalla strada si passa a un cortile interno che porta agli spazi di distribuzione e attraverso le scale e i corridoi si arriva agli alloggi, dove il rapporto con l'esterno è dato da una loggia "camera verde", che si trova in tutti gli appartamenti e che diviene uno spazio di soglia visuale verso i giardini interni che si trovano tra le schiere degli edifici anni '50. *"Il problema del passaggio visuale e fisico tra gli spazi interni all'abitazione e quelli utilizzati dalla collettività, ha trovato diverse soluzioni tra le più recenti realizzazioni nel campo dell'architettura residenziale. Tra queste, alcune hanno affrontato tale problema creando una forte interazione visuale tra i diversi domini."*⁷⁷ (Nurzia).

Monaco, Living on Mittlere Ring.
"The initial requirement for the structure was increased noise protection for the neighbouring 1950s residential quarter. The challenge was to fulfil the noise protection requirements while also providing quiet, high-quality living space."
(Lèon Wohlhage Wernik, Gesellschaft von Architekten mbH Living on the Mittlere Ring, Munich)
www.leonwohlhagewernik.de



La pelle dell'edificio

Il rapporto tra l'edificio e la strada si rende concreto nella configurazione della pelle dell'edificio che fa da interfaccia tra il mondo esterno e quello interno. La soglia, in questo caso, si declina secondo temi legati all'immagine data dall'involucro architettonico dell'edificio inteso come sistema che regola gli accessi, i flussi, gli scambi fisici e percettivi. Il progetto dell'involucro definisce i materiali utilizzati per la conformazione della pelle dell'edificio e la sua composizione più o meno materica è oggetto di sperimentazioni per trovare soluzioni progettuali diverse a seconda delle relazioni che si vogliono ottenere tra l'edificio e l'intorno. L'involucro può diventare occasione per rivelare o nascondere ciò che è all'interno dell'edificio: elemento di confine e di soglia decide cosa chiudere e cosa aprire verso la città. Quando nella storia dell'architettura si è abbandonata l'idea dell'edificio inteso come un unico insieme unitario⁷⁸ con la sua pelle, il rivestimento della facciata è stato oggetto di studi per renderlo sempre più indipendente dalla struttura. L'involucro è diventato un tema fondamentale per risolvere problematiche d'immagine, formali, funzionali e ambientali, sperimentando soluzioni con nuove tecnologie sempre più avanzate. La facciata in questo modo è diventata elemento autonomo che tesse rapporti con l'esterno e che fa da mediatore tra l'edificio e la scena urbana. In molti casi disegna la scena urbana, quando presenta forti qualità espressive e di relazione visiva e fisica.

L'edificio che ospita la Fondazione Cartier per l'arte contemporanea a Parigi, basato sul progetto di Jean Nouvel del 1994, è un esempio della forza espressiva di un involucro realizzato con materiali trasparenti, che danno un senso di leggerezza e che rendono visibile l'edificio dall'esterno all'interno. Il tema della trasparenza, grazie alla tecnologia innovativa del vetro strutturale, diviene per questo edificio occasione di disegnare un nuovo rapporto tra l'edificio e la strada nel cuore di Parigi. Il progetto rivisita il tema del giardino urbano, recintato sulla strada con una parete di vetro, e allineata con i fronti degli edifici del boulevard Raspail. Come uno schermo la facciata traslata dà la possibilità di guardare all'interno del giardino, dove è custodito il cedro, piantato da Chateaubriand 200 anni prima, vero protagonista della scena urbana. La soglia si traduce nel doppio passaggio dalla strada al giardino, dal giardino all'edificio. I due schermi segnano l'accesso al luogo, mettendo in primo piano l'albero e il verde e rendendo visibile la profondità del lotto con la dissolvenza dei confini dell'isolato e dell'involucro.

⁷⁸ *"Il tema dell'involucro architettonico si allaccia al dibattito tra le due opposte linee teoriche (...) l'idea di una diretta corrispondenza tra struttura e forma architettonica e la tendenza a distinguere concettualmente struttura e rivestimento, il quale rappresenta l'elemento architettonico che esprime i valori simbolici e metaforici, prescindendo dai materiali costruttivi". A. Esposito, I fronti d'acqua come architetture del limite. Città liquide, identità fluide. Sapienza Università di Roma, Dottorato di Ricerca in Architettura, Teorie e Progetto - XXII Ciclo, L'involucro architettonico come soglia tra edificio e città, pp. 262-264* La questione dell'involucro è al centro del dibattito architettonico già dal 1800, ma durante il novecento si arrivano a ipotizzare soluzioni diverse, che passano dalla negazione del concetto di rivestimento in favore della verità strutturale, all'attenzione per i materiali da utilizzare nelle facciate, elementi indipendenti e prominenti rispetto agli altri, fino all'utilizzo della pelle dell'edificio come rivelatore della struttura interna.

Fondazione Cartier

⁷⁹ J. Nouvel, "Le fantôme du parc. Dans sa transparence. En inclusion.", <http://www.jeannouvel.com>.

"Le fantôme du parc. Dans sa transparence. En inclusion. Les arbres transparissent derrière la haute clôture vitrée qui a pris la place du long mur aveugle. Inclus dans une paroi de huit mètres de haut qu'ils effleurent doucement.. Il s'agit d'une architecture toute de légèreté, de vitrage et d'acier finement tramé. Une architecture dont le jeu consiste à estomper les limites tangibles du bâtiment et d'en rendre superflue la lecture d'un volume solide dans une poésie du flou et de l'évanescence. Quand la virtualité s'attaque à la réalité, l'architecture plus que jamais se doit d'avoir le courage d'assumer l'image de la contradiction".⁷⁹(Jean Nouvel). Le parole usate da Jean Nouvel per descrivere il suo progetto rimandano a un'architettura leggera, che grazie alla trasparenza delle pareti mette in risalto il parco, gli alberi e crea un gioco in cui il passaggio dal mondo esterno a quello interno non è evidente e netto, poiché i riflessi del vetro definiscono un'incomprensione voluta con un intreccio degli elementi tra dentro e fuori.

Parigi, Fondation Cartier.

"Le cèdre de Chateaubriand s'élève solitaire, encadré par deux écrans qui affirment l'entrée. Le visiteur passe sous le cèdre et reçoit le spectacle des arbres entourant la salle d'exposition vitrée elle aussi sur huit mètres de hauteur, dans une lecture en profondeur du site" (J. Nouvel, "Le fantôme du parc. Dans sa transparence. En inclusion.") <http://www.jeannouvel.com>



Il progetto per il museo Quai Branly, sempre di Jean Nouvel, collocato in un lotto stretto a Parigi, tra due strade urbane a carattere diverso, una per lo scorrimento lento e l'altra per un flusso più veloce, oltre a diventare occasione per ripensare alla sostenibilità stabilisce diverse soglie con l'intorno urbano grazie all'involucro architettonico. Dal lato del tessuto urbano il giardino diviene lo spazio del passaggio tra la strada e l'interno dell'edificio, che è totalmente chiuso rispetto all'esterno per il sistema di frangisole di legno, che ha lo scopo di filtrare la luce del sole per regolare l'illuminazione degli oggetti in esposizione. Dall'altro lato una superficie di vetro, come per la Fondazione Cartier, segue il fronte stradale e protegge il giardino dall'infrastruttura fino a intrecciarsi con la parete verde, progettata dall'artista Patrick Blanc, che segna un filtro verde sviluppato non più in orizzontale, ma in verticale tra la strada e l'interno dell'edificio. *"C'est un musée bâti autour d'une collection. Où tout est fait pour provoquer l'écllosion de l'émotion portée par l'objet premier; où tout est fait, à la fois, pour le protéger de la lumière et pour capter le rare rayon de soleil indispensable à la vibration, à l'installation des spiritualités. (...) la matière par moment semble disparaître, on a l'impression que le musée est un simple abri sans façade, dans un bois. Quand la dématérialisation rencontre l'expression des signes elle devient sélective. Ici l'illusion berce l'œuvre d'art. Reste à inventer la poétique de situation: c'est un doux décalage: le jardin parisien devient un bois sacré et le musée se dissout dans ses profondeurs."*⁸⁰(Nouvel). Anche in questo caso le parole di Jean Nouvel richiamano concetti di assenza, presenza e dissolvenza, dati dall'utilizzo e dall'accostamento di materiali diversi, il tutto per mettere in risalto la spiritualità dell'installazione, i caratteri, i simboli e i costumi delle civiltà primitive.

⁸⁰ J. Nouvel, "Présence-absence ou la dématérialisation sélective", <http://www.jeannouvel.com>.

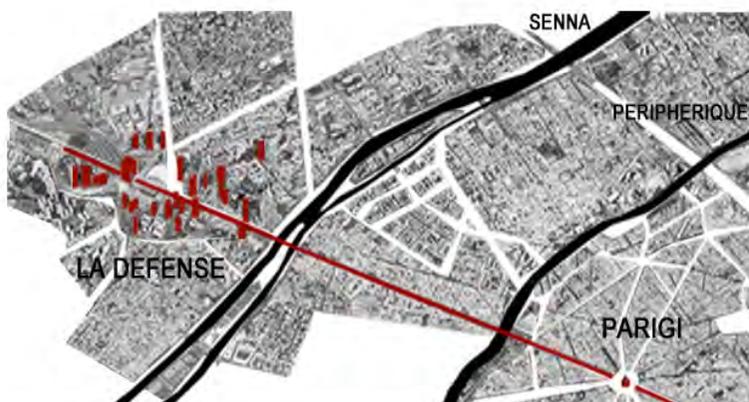


Parigi, Musée du Quai Branly.
"C'est un lieu marqué par les symboles de la forêt, du fleuve, et les obsessions de la mort et de l'oubli. C'est l'asile où sont accueillis les travaux censurés ou méprisés, conçus naguère en Australie ou en Amérique."
 (J. Nouvel, "Présence-absence ou la dématérialisation sélective" <http://www.jeannouvel.com>)

capitolo secondo

SCHEDE DI SINTESI 2A- 2B- 2C

Paesaggio



Parigi, Grande Arche alla Défense, 1983

superamento dei margini del territorio verso le banlieue

estensione visiva e apertura delle visuali del paesaggio urbano

connessione del centro della città al territorio parigino circostante

Città



Bologna, Progetto per la zona fieristica, XVII Triennale di Milano, 1987

regolazione della misura e della dimensione di un insieme interrotto nella scena urbana

ripresa del segno dei tracciati urbani esistenti.

Jesi, Piano Regolatore generale, 1987

definizione dei bordi degli spazi aperti residuali e trasformazione dei luoghi in spazio pubblico e collettivo

riconnessione scalare di brani urbani



Architettura



San Donato Milanese, Quinto palazzo uffici Snam, 1987

la facciata dell'edificio è il margine di mediazione tra gli spazi privati e pubblico

l'edificio si compenetra nel paesaggio con la sua trasparenza e la sua composizione

Paesaggio



Valencia, Progetto di recupero del letto del fiume Turia, 1981

il sistema unitario trasforma tutto l'impianto urbano con la ricucitura delle parti frammentate della città

Lauro, Progetto di PRGC, 1981-84

costruzione di un muro-argine alla dispersione

muro come segno della misura del passaggio tra urbano e rurale



Città



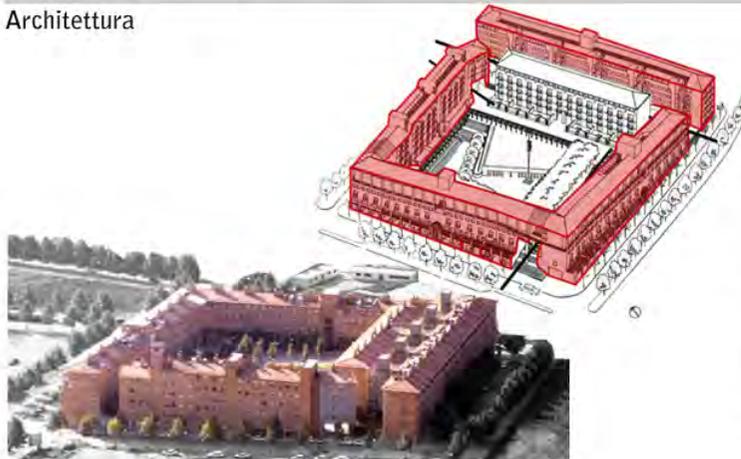
Newcastle, Recupero del quartiere Byker, 1970

l'edificio lungo delimita il quartiere come una barriera di protezione

è un elemento di misura per l'area che confina con gli elementi alla grande scala della periferia



Architettura



Barcellona, isolato Mollet 1983

la corte chiusa e autonoma apre i suoi margini

si risolve il rapporto di separazione netta tra pubblico e privato con la compenetrazione degli assi urbani all'interno dell'isolato

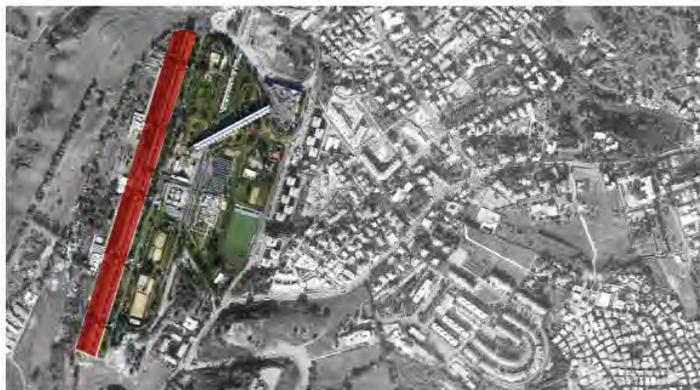
Margini forti



Roma, Corviale, 1972

l'edificio lineare e lungo 1 Km
marca il limite ovest della città
verso la campagna romana

il serpentone è un segno forte nel
territorio con un grande affaccio sul
paesaggio e si pone come una
barriera all'espansione diffusa
della città



Margini deboli



Milano, Porta nuova-Varesine,
torre residenziale, 2010

un insieme di torri ricuce una parte
della città e riconnette la maglia
del costruito di quartieri differenti
separati dalla frattura dell'asse fer-
roviario

Barcellona, Plaza Europa, 2005

un insieme di torri traccia margini
deboli, visibili, dalla forte valenza
espressiva e permeabili

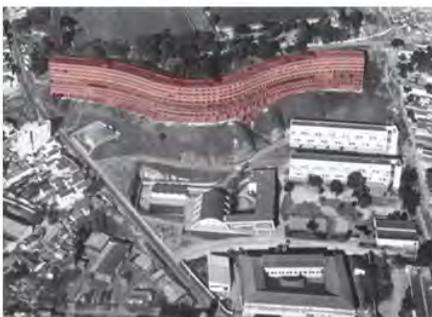


Margini forti

Rio de Janeiro, Pedregulho, 1946

Il complesso residenziale è un margine forte e visibile, che sovrasta la città

il blocco A domina l'intero complesso ed è un belvedere sul paesaggio di Rio



Setúbal, Casal das Figueiras, 1975

gli edifici-margine di grandi dimensioni marcano le dorsali della collina

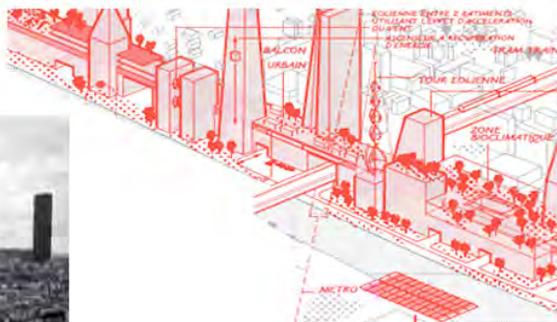
disposti lungo la direzione delle curve di livello segnano il paesaggio e definiscono l'inizio e la fine della città

Margini deboli

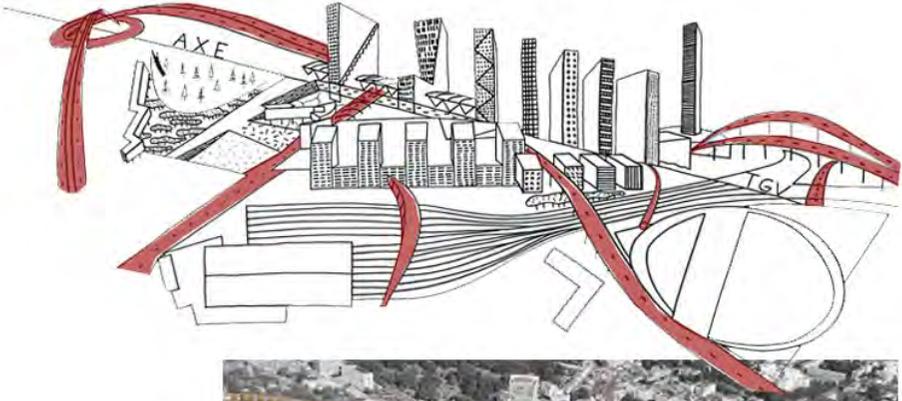
Parigi, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, 2009

un insieme di strutture visibili, alte, non lineari segnalano l'inizio o la fine di una parte di città

edifici alti e iconici definiscono margini molto permeabili che formano una continuità orizzontale penetrabile



Soglia urbana



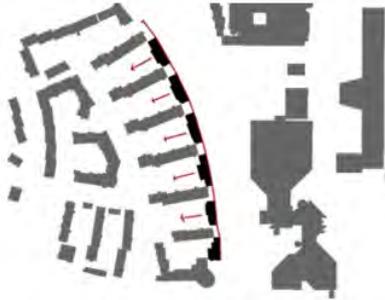
Lille, Euralille, 1994

attraverso il metodo della sovrapposizione si mettono in relazione parti diverse e si configura un unico insieme

il tema dei percorsi e dei flussi assume un ruolo fondamentale per progettare i collegamenti di questa parte di città



Soglia architettonica



Monaco, Living on Mittlere Ring, 2009

il progetto definisce uno spazio filtro e permeabile dal lato del quartiere residenziale e uno spazio chiuso con accessi regolati dal lato della strada a scorrimento veloce

si progetta una diversa compenetrazione fisica tra ambiti caratterizzati da un diverso ordine funzionale e simbolico

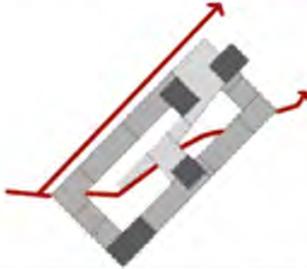


Soglia urbana

Milano, Concorso Abitare Milano, 2008

il progetto disegna le soglie tra la sfera pubblica e quella privata del nuovo complesso residenziale grazie al progetto di una successione graduale di spazi in orizzontale e in verticale

dalla strada pubblica si passa alla corte semi-pubblica, alle parti rialzate semi-private fino agli alloggi privati



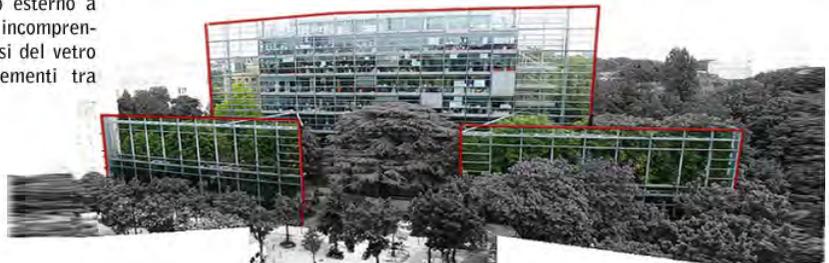
Soglia architettonica

Parigi, Fondation Cartier, 1994

la doppia facciata è l'elemento mediatore tra l'edificio e la scena urbana e ha forti qualità espressive e di relazione visiva e fisica

la soglia si traduce in un doppio passaggio dalla strada al giardino, dal giardino all'edificio

il passaggio dal mondo esterno a quello interno è di un' incomprensione voluta per i riflessi del vetro che intrecciano gli elementi tra dentro e fuori



capitolo terzo

IL DISEGNO DEI MARGINI DELLA/NELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

¹ "Lo spazio che ci circonda (...) sembra a dire il vero sempre più increspato e rugoso. Tagliato e interrotto da muri, recinti, soglie, ostacoli, bordi normati, frontiere virtuali, aree specializzate, zone protette." S. Boeri, *L'Anticittà*, Laterza, Roma-Bari, 2011, p. 40

² Guya Bertelli, architetto docente del politecnico di Milano, studiosa dei margini urbani, descrive così il margine interno urbano in una premessa ai lavori svolti nel suo laboratorio di progettazione: "Non più linea di demarcazione esterna in senso platonico, né confine spaziale come principio di fondazione dei luoghi, diviene infatti bordo interno alla materia formante (...) ergendosi a principio di connessione tra i luoghi e legge di riconoscimento delle forme urbane. In quanto tale lo riconosciamo oggi ora come linea di demarcazione interna, variabile frontiera tra differenti regioni spazio-temporali, che proprio attraverso questo bordo riconoscono le reciproche identità (...)." G. Bertelli, *Architettura del margine urbano: Progetto di spazi integrati nell'area di città studi a Milano*, in P. Caputo (a cura di), *Milano, percorsi del progetto*, Guerini e associati, Milano 1993, p. 78

³ Ivi, p. 41

i margini degli spazi esclusivi della collettività

3.1 Il margine urbano

3.1.1 La nuova dimensione urbana

Le fratture della città per parti

La città contemporanea è una città fatta per parti, frammentata e formata da organismi urbani separati, *le isole*, che come entità individuali si sviluppano soprattutto al di fuori della città consolidata e compatta. Queste entità, autonome e separate tra di loro, generano con i loro bordi delle frizioni nei loro punti di contatto. Le frizioni, derivanti dall'accostamento dei tessuti morfologicamente diversi delle isole, con la loro presenza rendono l'aspetto del territorio urbano periferico "increspato e rugoso"¹. Lo spazio urbano, dunque, si configura come un agglomerato di sistemi che rendono il libero movimento e il passaggio nella città contemporanea composto da successive interruzioni e soste. L'immagine corrugata dello spazio è data proprio dal proliferare dei margini interni², dei localismi, condizionanti il *modus vivendi* della nostra vita quotidiana e opposti al sistema dei flussi e della rete. "E per quanto la proliferazione di confini possa essere interpretata come una reazione al movimento fluido, (...) come una risposta al moltiplicarsi delle possibilità di relazione, come una difesa di antiche identità, viene da chiedersi se non sia proprio questa l'angolatura migliore per guardare il mondo contemporaneo. Come se fossero i confini, e non i flussi, la sua vera cifra."³ (Boeri).

I margini urbani si possono considerare tra gli elementi che scandiscono e regolano non solo lo spazio contemporaneo, così trasformato negli ultimi anni, ma anche la vita quotidiana della società. Le dinamiche attuali risultano, infatti, caratterizzate da un forte grado di frammentarietà, dato dalla presenza di una moltitudine di margini interni, costituiti sia da elementi fisici e visibili sia dovuti a fattori non tangibili che riguardano questioni di esclusione e inclusione dalla vita cittadina di gruppi sociali. Tra le cause delle fratture vi è la collocazione attuale delle attrezzature e delle strutture che configurano i servizi per i cittadini ovvero il posizionamento dei luoghi della collettività, che sono sempre più rilegati in spazi esclusivi non accessibili a tutti. Bernardo Secchi in *Prima lezione di urbanistica*, per descrivere l'instabilità della città contemporanea, adduce come causa proprio la configurazione per isole delle nuove attrezzature collettive, come gli ospedali, i teatri, le palestre, le chiese, che invece di essere i luoghi dell'aggregazione e della solidarietà

diventano gli spazi della separazione⁴.

Facendo un confronto, rispetto alla città *d'ancien régime*, Secchi individua la differenza sostanziale tra questi recinti contemporanei e le vecchie attrezzature, che si caratterizzavano come i veri spazi del vivere collettivo e pubblico: "Ciò che ancora oggi chiamiamo, grazie all'inerzia del linguaggio, attrezzatura collettiva era allora veramente spazio del pubblico. Uno spazio che si prolungava all'esterno dell'edificio, nel sagrato, nella piazza e nel quartiere."⁵ (Secchi). L'autore, nel continuare la sua indagine critica sui nuovi spazi della collettività nel mondo contemporaneo, racconta dei luoghi costruiti dagli *shopping malls*, contenitori chiusi, recintati, localizzati in territori remoti, accessibili solo con l'automobile e che nel loro interno rappresentano la nostalgia degli spazi pubblici del passato. Le strade per passeggiare, le piazze per la sosta, i giardini e le terrazze evocano un vivere cittadino pubblico all'aria aperta oramai superato.

Un successiva causa adatta a descrivere la frammentarietà data dalle fratture della situazione urbana attuale è quella della dismissione delle aree industriali o delle caserme⁶ che genera la formazione all'interno della città di grandi recinti inutilizzati formanti forti cesure interne urbane. Le conseguenze della dismissione portano a ripensare a come rigenerare parti di città ovvero a come restituire ai cittadini questi luoghi pensati come chiusi e inaccessibili al pubblico, per superare i conflitti che generano con il loro carattere di chiusura.

Un altro fenomeno che genera criticità è quello delle barriere invalicabili date dalle infrastrutture a scorrimento veloce oramai inserite all'interno della città. Le tangenziali, i fasci di binari sopraelevati o sotterranei con i loro parcheggi definiscono linee di separazione molto forti tra le parti interne urbane. Sono sistemi che, facendo parte della struttura contemporanea della mobilità legata agli spostamenti veloci, ormai appartengono al paesaggio contemporaneo urbano. Mentre prima le infrastrutture rappresentavano i luoghi della mediazione e dell'accessibilità di parti urbane regolandone le gerarchie di spazi, ora si ha il rovescio della medaglia: sono i nuovi muri di separazione della città e bisogna lavorare con esse⁷. "Il loop di Chicago, le sopraelevate di New York, Londra e Berlino, il boulevard peripherique a Parigi, le strade sopraelevate di Genova e Marsiglia e le loro mille peggiori imitazioni sono esempi noti. Le strutture della mobilità con le loro dimensioni e scale spesso imponenti sono entrate a far parte del paesaggio urbano contemporaneo: con esse occorre

⁴ "Secondo esempio: nella città moderna le principali attrezzature urbane sempre più divengono luoghi specialistici ed esclusivi. (...) Le attrezzature collettive divengono così isole separate dal contesto urbano. (...) L'interno è separato dall'esterno da cancellate invalicabili e da muri impenetrabili alla vista. (...) Ancora una volta separare e allontanare." B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2007, p. 89

⁵ Ivi, p. 90

i recinti delle aree dismesse

i limiti delle infrastrutture

⁶ "Il quarto esempio riguarda le conseguenze della dismissione di luoghi, di edifici e di manufatti. (...) Banchine portuali, stazioni e scali ferroviari, industrie tessili e siderurgiche, zuccherifici, fabbriche di birra e cantieri navali, carceri, caserme e scuole in una sequenza che appare inarrestabile chiudono e vengono abbandonati." Ivi, p. 96

⁷ cfr. Capitolo 1, paragrafo 1.3, *I nuovi limiti della città*

confrontarsi.⁸ (Secchi).

La città arcipelago

Ciò che emerge dall'analisi precedente è che la nuova dimensione urbana contemporanea è quella di una città composta da margini interni, che separano le parti urbane fino alla formazione di organismi urbani chiusi e autonomi. La città contemporanea per parti è una città per isole, *enclaves*, cresciuta secondo un principio di aggiunta e di accostamento di sistemi urbani e non secondo il principio della stratificazione com'è evidente per la città storica e quella consolidata. I nuclei urbani, così formati, rappresentano questa nuova dimensione della città frammentata e le isole quanto sono più lontane dal centro consolidato tanto più sono autonome, definite e separate da grandi spazi vuoti. Interessante è come questo fenomeno di città per parti è legato alla storia urbana europea moderna pre-industriale, nella quale si tendeva a strutturare la città per villaggi riconoscibili e ben definiti per i loro caratteri formali. *"La tendenza a organizzarsi per nuclei diversi definiti formalmente si sviluppa diffusamente dopo il medioevo per tutta l'epoca moderna, pensiamo ai chiari esempi di Londra, Parigi, Berlino ed Edimburgo."*⁹ (Burrascano). La differenza sostanziale rispetto al modello urbano tradizionale europeo della città contemporanea conformata come un arcipelago è che la sua configurazione non deriva da una volontà decisa a priori di una data organizzazione antropica sul territorio, ma da fenomeni urbani isolati di tipo contemporaneo come la dismissione di parti di territorio o la creazione di grandi parchi tematici per eventi, ecc., che compongono questa nuova geografia urbana. Il periodo dell'età industriale vide i principi di unificazione, quantità e zonizzazione portare all'omogeneizzazione delle diverse parti formalmente definite della città¹⁰. Attualmente le nuove tendenze delle grandi metropoli di strutturarsi per parti, secondo configurazioni ad arcipelago e policentriche, si possono leggere come una sorta di ritorno alla strutturazione urbana per villaggi del passato, del periodo pre-industriale. Francesco Indovina, docente di analisi territoriale e pianificazione presso l'università IUAV di Venezia, in *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, s'interroga su come la città diffusa stia diventando un arcipelago metropolitano, *"arcipelago perché costituito da entità separate ma fortemente integrate, metropolitano perché esprime livelli e funzionalità di una metropoli."*¹¹ (Indovina). La nuova struttura territoriale metropolitana deriva dalla necessità di localizzare su un territorio diffuso servizi e attrezzature

⁸ Ivi, p. 103

⁹ M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, Alinea Editrice, Perugia 2008, p. 209

¹⁰ *"La crescita tumultuosa delle grandi città accelera lo sviluppo speculativo annullando la riconoscibilità delle parti nell'unificare ogni nuovo aggiunto nel rapporto puramente quantitativo dei metri cubi edificabili per ogni metro quadrato di suolo privato."* C. Aymonino, *Il significato delle città*, laterza, Bari 1975, in M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., pp. 209-210 Questo testo è utile per leggere i fenomeni urbani contemporanei che caratterizzano la città fatta per parti e il rapporto di questa con la città industriale.

¹¹ F. Indovina, *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Roma 2009, Introduzione

accessibili e raggiungibili facilmente con l'automobile da parte della popolazione. Questo fenomeno ha portato a una perdita di gerarchie sul territorio dei servizi maggiormente offerti dalla città concentrata rispetto a quelli delle periferie e della città diffusa. I grandi centri e i poli di eccellenza vengono dislocati in maniera eguale sul territorio, "i flussi, merci e informazioni diventano multipolari."(Indovina).

La trasformazione da città diffusa ad arcipelago metropolitano, in pratica, mira a non eliminare e a organizzare meglio il fenomeno di diffusione, offrendo maggiore democrazia di accessi e di servizi agli abitanti della metropoli. Il fenomeno descritto deriva da trasformazioni, quindi, di tipo economico e sociale che comportano modificazioni nello spazio fisico contemporaneo: l'arcipelago rappresenta il valore positivo di queste trasformazioni, essendo il luogo dei flussi e degli scambi tra le nuove centralità, che attualmente si configurano, invece, come *enclaves* chiuse dai margini forti e spazi dell'eccezione dove non è possibile l'aggregazione e la connessione. Il valore positivo di un'organizzazione spaziale per parti, quando incontra margini che portano alla chiusura, allora assume un significato negativo e le parole arcipelago ed enclave diventano antitetiche. "L'arcipelago è un sistema di isole connesse, le enclave sono semplici isole.(...) È la connessione a rendere necessario e possibile l'arcipelago, mentre è la disconnessione a produrre l'enclave."¹² (Petti). La struttura frammentata della città è il punto di partenza per la formazione di un arcipelago come elemento che rende possibile la convivenza d'isole differenti e come ponte di collegamento nella nuova realtà policentrica. "È il Mare per eccellenza, l'archi-pélagos. La verità del Mare, in un certo senso, si manifesterà, allora, là dove esso è il luogo della relazione, del dialogo, del confronto fra le molteplici isole che lo abitano: tutte dal Mare distinte e tutte dal Mare intrecciate;(...) L'intelligenza dell'arcipelago "divide e separa"¹³. (Cacciari). Questo discorso porta a una riflessione importante che vede come principio fondamentale per l'esistenza di una città arcipelago il ridisegno delle fratture interne (i margini) della struttura frammentata della città: in pratica la definizione degli spazi di separazione/relazione tra le isole.

¹² A. Petti, *Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Bruno Mondadori, Milano 2007, p.22

¹³ M. Cacciari, *L'arcipelago*, Adelphi, Milano 1997, pp. 16-19

il progetto dei margini per costruire un arcipelago metropolitano

3.1.2 Il ridisegno del margine urbano

Il ridisegno del margine urbano ha lo scopo di definire il carattere delle parti della città nella loro riconoscibilità e nelle relazioni che instaurano con l'intorno. Il margine può essere ridefinito come spazio di separazione e/o di transizione ovvero può rappresentare una frattura nella città o generare aperture tra parti staccate urbane. E il progetto del margine si pone l'obiettivo di rafforzare, eliminare o regolare il senso di esclusione e d'inclusione di parti di città con gli elementi a cui si rapportano col fine di fornire scenari dove la città è strutturata per parti riconoscibili formalmente. Il progetto del margine, in questo senso, oltre al ridisegno del limite in sé riguarda più in generale la riqualificazione di aree irrisolte urbane¹⁴ come ad esempio l'apertura di recinti industriali, il recupero di frange ferroviarie e di infrastrutture separatrici, la riconversione di aree dismesse o in disuso, l'accessibilità a spazi vuoti con diversi gradi di naturalità. Un fattore importante del progetto del margine urbano quindi risulta essere il riverbero che può avere sul territorio circostante. Come J. Jacobs ha intuito in *Vita e morte delle grandi città* i limiti condizionano il modo d'uso dello spazio da parte delle persone che lo percorrono: " *In tal modo i confini possono tendere a creare intorno a sé dei vuoti d'uso. In altre parole i confini, provocando in una singola zona e su larga scala un'eccessiva semplificazione degli usi urbani, tendono a semplificare anche l'uso che la gente fa del territorio circostante.*"¹⁵ (Jacobs).

Per riqualificare le aree irrisolte bisogna lavorare sui margini, incoraggiandone l'uso dei bordi per innescare fenomeni di connessione e di riaggiungimento dei tessuti separati. Frequentemente il progetto di margine, infatti, mira ad evitare con l'apertura dei bordi situazioni di frattura tra le parti della città, ma non è detto che lavorare sulla separazione sia sempre positivo, soprattutto quando s'individuano organismi autosufficienti di giuste dimensioni o quando il margine rappresenta un luogo che fa da orientamento all'interno della città. In questi casi il ridisegno del margine può attuare diversi livelli di mediazione tra zone adiacenti e separate accentuandone il loro carattere identitario definito. " *I guai cominciano quando i confini suddivono in due o più parti i quartieri dando origine a singoli vicinati che sono dei miseri frammenti di città. (...) Può accadere così che barriere troppo frequenti riducano in brandelli la città.*"¹⁶ (Jacobs). Si dovrebbe evitare quindi di continuare a

¹⁴ "Intendiamo per confine la linea di separazione tra un territorio urbano destinato ad un singolo uso e una zona urbana ordinaria. Sebbene spesso i confini siano considerati come dati di fatto passivi, cioè come semplici delimitazioni di zone, in realtà essi hanno un influsso attivo sull'ambiente urbano." J. Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, Torino 2009, *La piaga dei vuoti di confine*, p. 240

¹⁵ Ivi, p. 242

¹⁶ Ivi, p. 247

erigere barriere dagli effetti negativi, accentuando dei margini non le criticità ma le potenzialità. Ridefinire i limiti, come fronti interni urbani, non dovrebbe voler dire escludere, ma dovrebbe far diventare i margini luoghi dell'interazione che aprono verso l'esterno e verso l'altro.

I modi di ridisegno dei margini che si sono succeduti nella pratica della progettazione urbana negli ultimi anni, nel perseguire obiettivi di trasformazione delle fratture urbane, hanno seguito approcci progettuali vicini e lontani al modello tradizionale della città europea partendo dal tema del rapporto tradizionale tra isolato e strada. L'affermazione, la negazione o l'elaborazione di questo rapporto hanno portato a strategie diverse di ridefinizione dei margini. Il modello tradizionale, il progetto urbano alla francese e i nuovi cluster urbani sono tre diverse modi, chiariti di seguito, di trasformare porzioni urbane modificando secondo diverse strategie di progetto i rapporti tra le parti della città.

Il modello tradizionale

Le trasformazioni urbane che seguono il modello tradizionale europeo sono quelle che si riferiscono all'immagine stereotipata della città ottocentesca europea. Nell'Ottocento le città europee subiscono modificazioni sostanziali nell'assetto urbano, assumendo quelli che sono i caratteri di metropoli che ora le definiscono. I temi principali di trasformazione, secondo questo modello, sono: il tema della quinta urbana data da fronti continui esili che diventano la scena della parte pubblica della città, il tema della tipologia a blocco che separa l'interno privato dalla strada pubblica definendo un ritmo delle facciate sulle strade, e il tema della struttura unitaria di edifici e servizi pubblici che diventano matrici importanti per la modificazione della città. Di questo modello ne abbiamo chiari esempi: la Parigi haussmaniana con i suoi boulevard e le quinte urbane, che mirano a unificare secondo un'unica immagine la metropoli, o la Vienna ottocentesca, che demolite le mura accoglie nello spazio del famoso *Ring*, corridoio tra la città storica e quella in espansione, tutte le strutture necessarie per la vita pubblica della città. Ad oggi è un modello di trasformazione seguito¹⁷ soprattutto per la ricostruzione di parti urbane storiche e consolidate con il ridisegno di aree che sono state soggette a traumi interni importanti, che hanno cancellato con la formazione di fratture l'impianto unitario urbano. Seguire il modello tradizionale per le trasformazioni dei margini vuol dire ripristinare il senso di unitarietà eliminando le fratture con la modificazione delle aree divenute marginali.

¹⁷ Teorie di pratica urbana che hanno come riferimento quello della continuità con il modello della città tradizionale europea diffuse negli Stati Uniti e in Europa tra gli anni '80 e '90, sono il New Urbanism, e l'Urban Renaissance. Il New Urbanism teorizzato da Leon Krier con la proposizione di una dimensione finita dell'insediamento mira a una città compatta, col fine di contrastare lo sprawl urbano, diminuire il consumo di suolo e diminuire le fratture interne della città con una chiara distinzione tra urbano e natura, città e campagna. Il tema della definizione di un margine urbano dell'insediamento, definito per salvaguardare il territorio, si trova anche nelle teorie inglesi dell'Urban Renaissance. Anche questo movimento, legato al modello della città europea tradizionale, propone la definizione di bordi precisi degli insediamenti, generalmente in aree già urbanizzate, così da avere uno spazio qualitativamente adatto e funzionante. Esempio è il famoso Greenwich Millennium Village a Londra. Per chiarire meglio i caratteri di queste teorie urbane e le proposte di continuità con il modello tradizionale si rimanda al testo di M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., dove sono descritti e illustrati i caratteri di continuità con la tradizione.

la ricostruzione di Berlino



La ricomposizione del tessuto di Potsdamer Platz, 1940, 1953, 2010



La ricomposizione del tessuto di Paris-er Platz, 1940, 1953, 2010; M. Burrascano, I frammenti della città europea, cit., pp.37-38

Gli obiettivi principali sono: il ritorno al rapporto tradizionale edificio-strada, la dimensione pedonale degli insediamenti, giusti rapporti tra pieno e vuoto con la negazione della frammentarietà della città e l'affermazione dell'importanza della continuità dei tessuti urbani e dell'equilibrio tra l'uomo e il territorio. Un caso rilevante di utilizzo del modello tradizionale è quello che ha riguardato la ricostruzione della città di Berlino: città fisicamente traumatizzata sia dalle distruzioni provocate dalla Seconda guerra mondiale, che dall'erezione del muro e dal suo successivo crollo.

Il caso della città di Berlino è un caso limite e particolare, che s'inquadra nell'ambito di questa ricerca, come un fenomeno di evoluzione urbana controverso rispetto a quello che è successo per le altre città europee. Oltre a dover affrontare i problemi di ricostruzione per i territori lasciati vuoti e distrutti dalla Seconda Guerra Mondiale, la città di Berlino si è dovuta confrontare con una limitazione postuma imposta da fattori politici, che l'ha divisa in due parti, provocando una cesura interna e profonda nella città. "A Berlino, il carico di distruzione è però soprattutto quello ereditato dai bombardamenti a tappeto del secondo conflitto mondiale. Le cui ferite sono ulteriormente acutizzate dal senso di incompiutezza derivante dalla divisione politica della città."¹⁸(Coppola). Con il crollo successivo del muro, composto da due muri e da uno spazio cuscinetto centrale, la città si è ritrovata con vaste aree separatrici di margine da dover rigenerare e ricostruire, per ridare unità e anche dignità alla capitale tedesca. La proposta di ricostruzione, avanzata dal direttore del senato delle costruzioni Stimman, fu quella di rifarsi al modello della città europea tradizionale, perché riferimento sicuro per la riuscita dell'esito poiché fortemente consolidato nella tradizione. "Non si trattava di nuove invenzioni, quanto piuttosto di trovare soluzione nell'uso accorto del vocabolario noto della città europea (...) sul modello della ricostruzione critica e sul modello ispiratore della città europea era impresa destinata al successo, in quanto modello già radicato sia politicamente che tecnicamente nella città del periodo di poco antecedente alla riunificazione."¹⁹(Stimman). Le proposte per la ricostruzione seguirono i principi risultati dagli esiti della precedente esperienza dell'IBA²⁰(1979-1987), che "diviene retroattivamente un laboratorio per la costruzione della nuova Berlino."²¹(Burrascano). Come nel caso dell'IBA si erano proposte azioni per una ricostruzione critica e per un rinnovo urbano prudente, così le proposte di

ricostruzione dopo il crollo del muro propongono interventi per un ripristino controllato dell'immagine ottocentesca della città di Berlino, individuato nel definire il rapporto tra pieni e vuoti, nelle relazioni tra edificato e spazio pubblico, nelle dimensioni misurate della città visibili prima dello scoppio della guerra. I grandi interventi di ricomposizione dei tessuti per Parisier Platz o quelli per Potsdamer Platz, gestiti tramite concorsi pubblici internazionali, sono operazioni che reinterpretano il tema dell'isolato tradizionale berlinese e che ricostruiscono il vecchio tessuto: "Scaturiva l'esigenza concreta per ogni progetto di distinguere in modo univoco tra la facciata pubblica e la parte posteriore privata degli edifici, tra strade, piazze, parcheggi pubblici e cortili e giardini privati."²² (Stimman).

Un atteggiamento del tutto diverso proposto per la ricostruzione di Berlino è illustrato da O. M. Ungers, quando nel 1977 sviluppa la teoria della *Città dialettica* in contrapposizione alle ricostruzioni pensate secondo il modello tradizionale. Per Ungers invece di riparare le fratture della città con il riempimento di tutti i vuoti, bisogna ripensare la città in chiave contemporanea accettandone il carattere frammentario e far diventare Berlino un *arcipelago urbano*. Le teorie per una città arcipelago già erano state teorizzate da Ungers nel 1977, quando nel suo testo propone due strategie, una della città per layer e l'altra dei luoghi complementari²³, che individuano una città composta da parti urbane unitarie riconoscibili, "enclave liberate dall'anonimato della città, chiamate a formare, in qualità di quasi isole un arcipelago urbano in una laguna naturale"²⁴ (Ungers). Ciò che l'architetto propone per Berlino è una città caratterizzata dalla compresenza di parti spaziali diverse e concluse, come una federazione di città di dimensione più piccole. Le isole esistenti, per Ungers, devono essere rafforzate per diventare villaggi coerenti storicamente e stilisticamente con la demolizione di ciò che è superfluo o con l'aggiunta di elementi di bordo definiti. Attorno alle isole si articolano aree di verde attrezzato, "boschi, riserve di caccia, parchi naturali, orti familiari, agricoltura urbana e moderni servizi infrastrutturali, aree verdi dedicate alla presenza di strutture e servizi mobili, (...) grandi attrezzature indispensabili agli stili di vita contemporanei"²⁵ (Ungers). I grandi spazi aperti, così configurati, fanno da connettivo nell'arcipelago urbano e collaborano al miglioramento della qualità della vita e rendono la città più attrattiva.

¹⁸ A. Coppola, *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Laterza, Bari-Roma 2012, *Da un'utopia all'altra, Berlino 1977*, p. 188.

¹⁹ H. Stimman, *Sperimentazioni sul modello della città europea*, l'esempio del centro di Berlino, in supplemento di Area n. 70/2002, *La ricomposizione della città europea*.

²⁰ L'esperienza dell'IBA (Internationale Bauausstellung Berlin) ha rappresentato un laboratorio fondamentale del XX secolo per la definizione di linee guida per il ridisegno di aree della città storica, dal carattere marginale per la loro vicinanza al muro. Sono due i laboratori, che si sono svolti tra gli anni '70 e '80, con due aree d'intervento e principi ispiratori diversi: una è IBA-Neubau, diretta da Josef Paul Kleihues, l'altra è l'IBA-Altbau, diretta da Hardt-Waltherr Hämer, meno conosciuta e forse più interessante, che riguardava il rinnovo prudente di una parte di città, rendendola più adatta alle nuove condizioni di vita.

²¹ M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 37

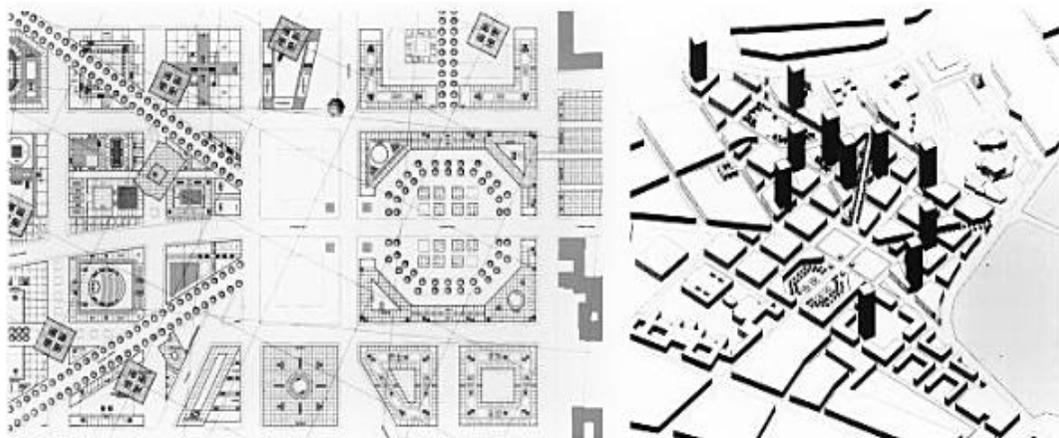
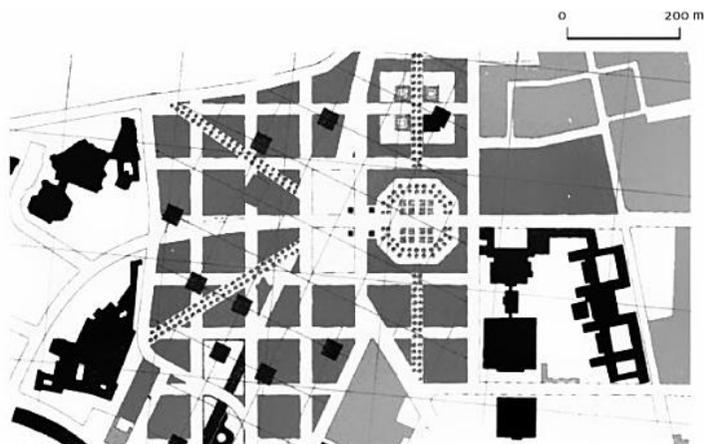
²² H. Stimman, *Sperimentazioni sul modello della città europea*, cit.

²³ "Ogni parte, ogni luogo esiste innanzitutto per sé e in sé e si esprime solo nel suo rapporto complementare con l'altro luogo, completo in se stesso. I luoghi sono come monadi, come piccoli microcosmi, mondi autonomi, con tutte le loro caratteristiche, pregi e difetti, inseriti in un macrocosmo urbano più grande, che partendo da questi piccoli mondi compone una metropoli e un paesaggio." O. M. Ungers, *La città dialettica*, Skira, Milano 1997.

²⁴ O. M. Ungers, *Le città nella città. Proposte per la Sommerakademie per Berlino*, in *Lotus International*, n. 19/1978, p. 85

²⁵ Ivi, p. 90

O.M. Ungers, *La città dialettica*, Potsdamer platz
 Proposta di O.M. Ungers per Potsdamer Platz, Berlino, 1991.
 Planimetria generale e vista assonometrica.
 In M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 90



Negli anni '70 in Francia si sviluppano teorie per una pratica del progetto, che in opposizione alle tendenze di fondazione di nuovi nuclei urbani, mira a lavorare su tutto l'esistente costruito urbano così da attuare operazioni di riqualificazione che non riguardano solo il centro storico e consolidato ma anche le periferie, il periurbano, e le crescenti aree dismesse²⁶. Questo tipo di pratica, portata avanti da un gruppo numeroso di architetti francesi²⁷, basa la sua teoria sul concetto di recupero, inteso come permanenza e sostituzione delle forme che caratterizzano la città senza espansioni che superino il perimetro urbano. "Ad esempio le antiche fortificazioni vengono demolite e diventano dei viali, come altri fatti urbani cambiano uso e consistenza mantenendo le proprie tracce e le proprie forme."²⁸(Burrascano). Si parte sempre dal modello della città europea tradizionale, ma si fa un passo in avanti dal punto di

²⁶ "Trasformare la città appoggiandosi sulle sue tracce, ricomporre gli interstizi urbani, perseguire la sostituzione architettonica a vantaggio di una migliore risposta alle attese sociali: è così che si disegnano gli orientamenti che riguardano le parti costruite della città.". A. Masbouni, *Progetto urbano. Dalla pianificazione al disegno urbano. Dall'intervento alle realizzazioni*, in *Rassegna di architettura e urbanistica*, n.110-111/2004

vista del linguaggio, che si allontana dai canoni tradizionali assumendo aspetti più legati al modernismo. Ad esempio nel recupero del rapporto tra edificio-strada si passa da una lettura semplicistica di riproposizione dell'isolato ottocentesco a una lettura a più ampio respiro, che considera anche il territorio, dove i rapporti tra spazi privati e pubblici si complicano, perché il progetto urbano è pensato come un progetto globale *"in grado di conciliare generale e particolare, singoli progetti e disegno d'insieme"*²⁹ (Buffi).

Il progetto di J. P. Buffi per la Zac di Bercy del 1991 è un chiaro esempio che mostra questa tensione tra la volontà di una continuità storica con la tradizione e la ricerca di modificare la città con forme e caratteri più contemporanei. Il tema principale del progetto è quello del fronte tra costruito e parco, che Buffi interpreta con un sistema che segue gli allineamenti dell'isolato, ma che con una serie di aperture stabilisce rapporti d'interazione tra il costruito retrostante, gli edifici progettati e il verde. *"Ricerando (...) attraverso un fronte formato da elementi edilizi separati di far partecipi alla vista del parco anche gli edifici retrostanti. A questo (...) tipo di rapporto tra costruito e verde fa riferimento il progetto di Bercy, nell'obiettivo di consentire la fruizione del parco al maggior numero di abitanti possibile."*³⁰ (Calzolaretti). In questo caso, quindi, la tradizione dell'isolato chiuso ottocentesco è superata con la frammentazione del fronte in elementi isolati e con l'apertura agli spazi aperti, che definiscono una gerarchia di luoghi connessi dal pubblico al privato. La definizione dei rapporti tra parti urbane assume un ruolo fondamentale per la composizione urbana del progetto. Gli edifici lineari sulla strada, i padiglioni sul parco, e gli elementi, *cesure*, sugli attraversamenti trasversali definiscono un sistema di edifici a corte aperti/chiusi e frammentati, che stabiliscono diversi livelli di mediazione con l'intorno, dal parco sulla Senna alle corti e allo stesso tempo compongono un organismo unitario e omogeneo tipico della tradizione ottocentesca.

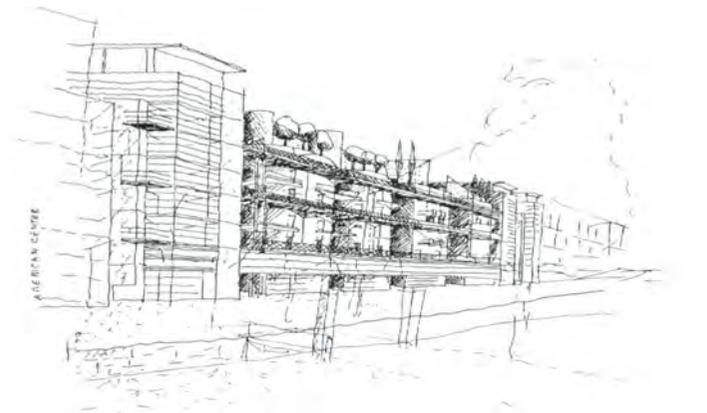
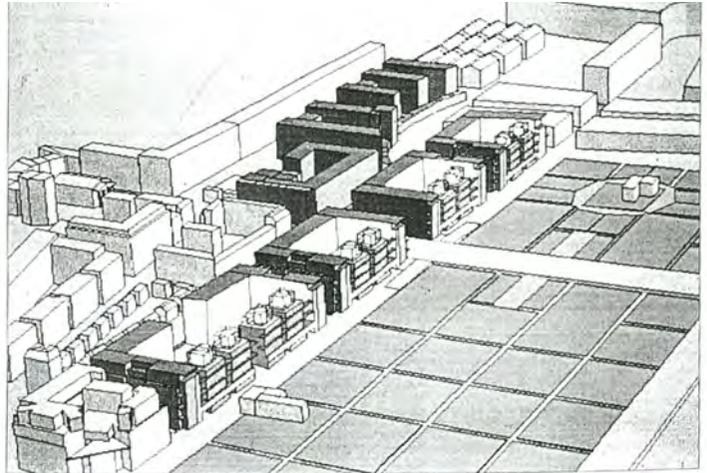
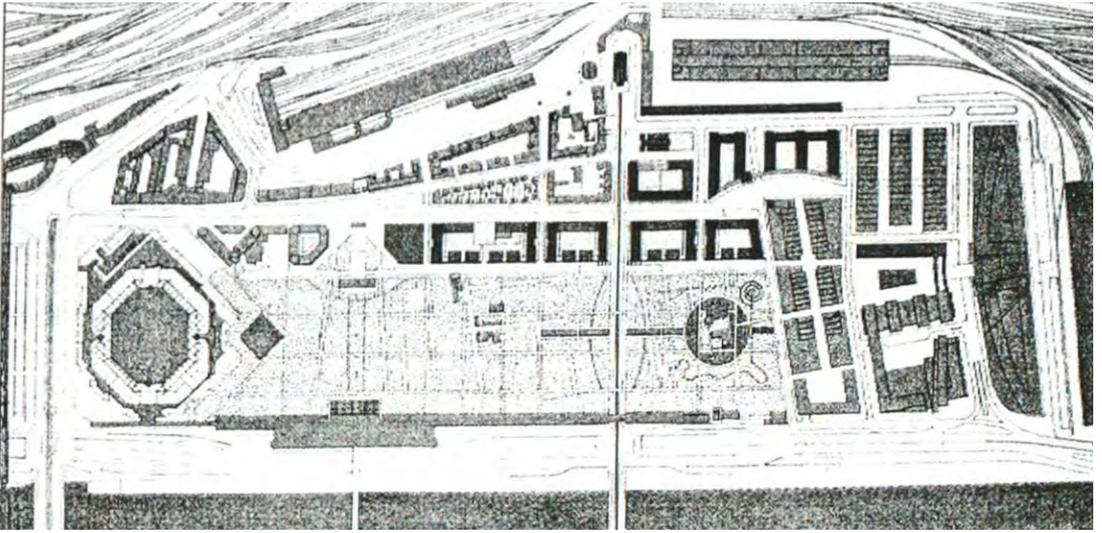
Zac di Bercy

²⁷ *"I fondamenti teorici del projet urbain vengono raccolti nelle pubblicazioni: Dossire: Italie 75 sulla rivista Architecture d'Aujourd'hui, 1975 e Dossier: Architecture urbain sulla rivista Urbanisme, 1979; ha inizio così il dibattito francese sul progetto urbano, portato avanti principalmente da: Bernard Huet, Christian Devillers, Yves Lion, Pierre Riboulet, Philippe Panerai, Pierre Pinon, David Mangin, Yannis Tsiomis, Ariella Masbounji ed altri."* M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 70

²⁸ *Ivi*, p. 72

²⁹ M. Calzolaretti, *Il progetto urbano come progetto globale. La Zac di Bercy* (testo redatto sulla base di un colloquio con J. P. Buffi), in *Controspazio 6/1995*, p. 14

³⁰ M. Calzolaretti, *Il progetto urbano come progetto globale. La Zac di Bercy*, cit., p. 16



J. P. Buffi, Front de park Bercy, Zac de Bercy – Paris XII, 1991
 Planimetria generale, Vista assonometrica, Schizzo del fronte sul parco
 Immagini in M. Calzolaretti, *Il progetto urbano come progetto globale. La Zac di Bercy* (testo redatto sulla base di un colloquio con J. P. Buffi), in *Controspazio* 6/1995, pp. 15/17

Sul rifiuto del rapporto tradizionale tra edificio-strada, dato dal fronte chiuso sullo spazio pubblico, e sull'evoluzione del blocco si basa la teoria dell'Open Block di C. de Potzamparc, dove si teorizza un margine tra strada e isolato, che mantiene il principio dell'allineamento superato con l'apertura del blocco verso la strada. Quest'ultima rimane comunque elemento gerarchicamente importante, nonostante un allineamento degli edifici meno rigido. La logica tra pieni e vuoti, pubblico e privato, è ribaltata, poiché si aprono sulla strada, considerata spazio pubblico principale, una serie di spazi aperti dai nuovi caratteri, tra pubblico e privato, che divengono il vero connettivo dell'insediamento. Esempi di questa tendenza in Italia sono alcuni progetti urbani di riqualificazione di aree industriali dismesse, che aprono i vecchi recinti alla città come il progetto del Villaggio Olimpico a Torino di Steidle o il Nuovo Portello a Milano di Valle, che in seguito saranno illustrati. Le aperture dei margini avvengono, secondo la teoria dell'Open Block, con la definizione di nuovi rapporti tra pieno e vuoto dati non più dalla divisione netta tra spazio pubblico e spazio privato ma da una successione e una gradualità di spazi che dal pubblico della strada arriva, passando per nuovi spazi semi-pubblici, semi-privati, al privato dell'edificio. Il margine acquista in questo modo il carattere di essere spazio dell'ibridazione e della porosità.

In Olanda tra gli anni '80 e '90 vengono fuori nuove interessanti idee per le trasformazioni della città contemporanea, che derivano da interpretazioni nuove sulle dinamiche spaziali urbane attuali. L'architetto K. W. Christiaanse formula nuove proposte progettuali sulla base di nuovi fondamenti teorici, che richiamano la teoria dei luoghi complementari di Ungers: *"Non consideriamo la città come un sistema di tipo gerarchico che parte dal centro ed arriva alle periferie, ma come un arcipelago di isole dalle diverse caratteristiche urbane e dalle diverse epoche storiche, separate da corridoi di spazi residui o da infrastrutture."*³¹ (Christiaanse). In questo caso la pratica del progetto urbano, si allontana dall'idea di ricerca di continuità dei tessuti e si applica a una lettura della città per isole e per spazi di separazione tra queste. *"I confini netti tra i frammenti di diverse epoche rendono la storia della città conscia e manifesta. Il contributo che edifici e quartieri di epoche differenti portano all'immagine della città rendono la città viva. I loro mutui contrasti sono essenziali. Il progettista urbano è un archeologo che porta frammenti alla superficie, ne copre degli altri e ne aggiunge dei nuovi."*³² (Christiaanse).

le proposte di K. W. Christiaanse

³¹ Da un'intervista rilasciata da Christiaanse a O. Caso, il 20 gennaio 1995, in O. Caso, *Organizzare la libertà. Progetti urbani di Kees Christiaanse*, Controspazio 6/1995, p. 43

³² K. Christiaanse, *Manifesto, Forum 35-2/1991*, in O. Caso, *Organizzare la libertà. Progetti urbani di Kees Christiaanse*, Controspazio 6/1995, p. 45

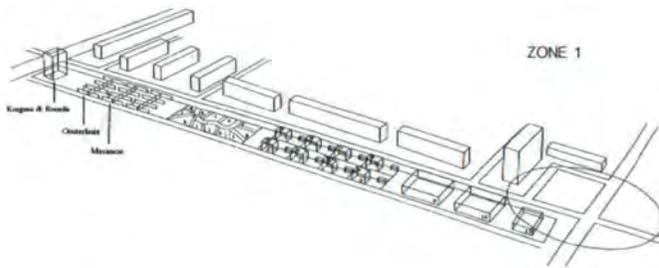
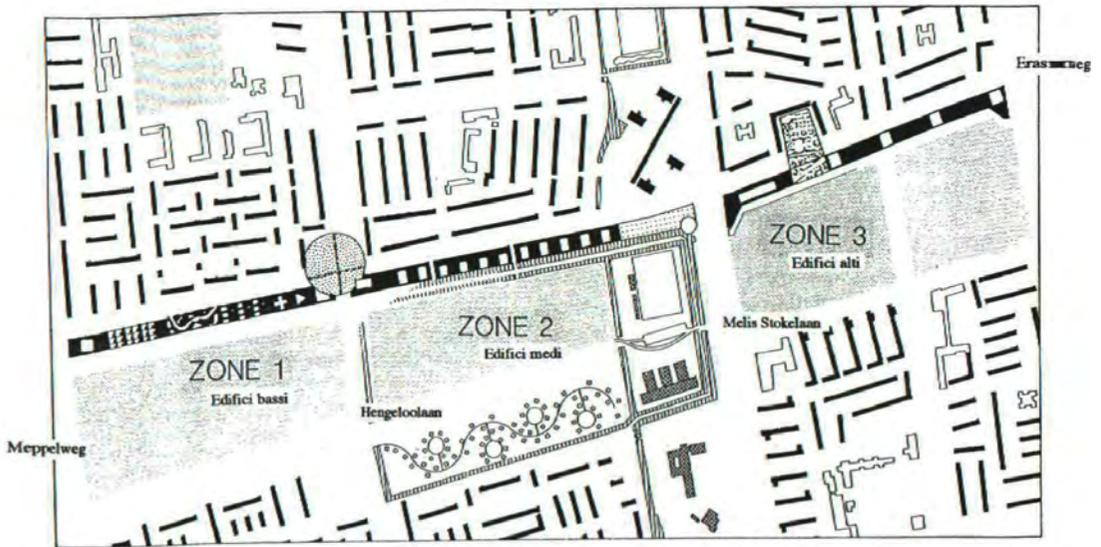
Per l'architetto olandese il progetto urbano, invece di generare una continuità tra i tessuti della città, deve denunciare il carattere di frammentazione della realtà contemporanea, andando a lavorare sugli spazi di separazione, i *corridoi*, che diventano i luoghi del rapporto reciproco tra i tessuti diversi della città e i luoghi della sperimentazione di nuove forme urbane. L'affermare di voler lavorare sugli spazi di margine e di divisione deriva dalla rinuncia di pensare alla città solo come tradizionale e consolidata, ma di accettare la città contemporanea frammentata e fare del carattere della frammentazione il punto di partenza per il progetto urbano inteso come una pratica di rigenerazione dei luoghi dello scambio tra le isole dell'arcipelago urbano. Le isole *"spesso originate dalla passata presenza di acqua, ferrovie, murazioni etc. richiamano sempre di più la nostra attenzione. Esse sono i soli posti nella città dove può avvenire lo scambio tra la costante crescita delle funzioni a larga scala e le attività alla piccola scala del tessuto urbano. In questi corridoi nuove forme di spazi urbani, nuovi tipi di edifici con nuovi programmi, ed eventualmente nuove forme di vita cittadina avranno inizio."*³³(Christiaanse).

Dedemsvaarteg a L'Aja

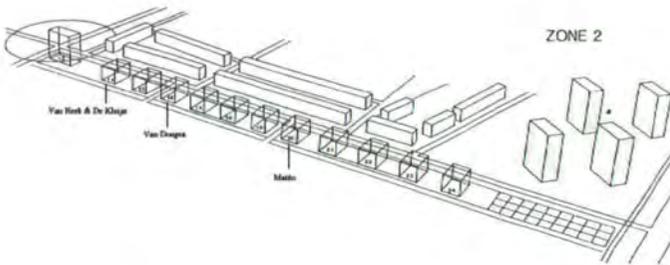
Un esempio di intervento sugli spazi di divisione è il progetto di masterplan del complesso residenziale lungo la Dedemsvaarteg a L'Aja del 1987, proprio ad opera di Christiaanse. L'area d'intervento è una striscia stretta, in precedenza destinata all'allargamento della sede stradale, che nel progetto di Christiaanse è trasformata con l'inserimento di edifici puntuali, che sono di riferimento per i successivi interventi da attuare nelle isole intorno. Gli edifici sono disposti perpendicolarmente alla direzione della striscia, in modo da operare una continuità visiva tra le parti della città separate. Inoltre, sulla striscia divisa in tre parti s'individuano tre programmi edilizi diversi per costruire edifici bassi, medi e alti con all'incrocio delle strade strutture d'eccezione. Il progetto nel complesso è strutturato in modo tale da diventare un sistema di riferimento importante all'interno di un paesaggio urbano già ordinato ma senza elementi di relazione spaziali adeguati che lo organizzano in modo efficace. *"Le soluzioni proposte da Christiaanse si basano sull'analisi e reinterpretazione della struttura per parti della città esistente che restituisce un collage di isole o città diverse. Tra le pieghe di queste diverse città Christiaanse trova gli spazi per costruire i propri microcosmi urbani la cui autonomia spaziale non costituisce l'antitesi delle strutture esistenti ma piuttosto la loro parte complementare."*³⁴ (Caso).

³³ Ibidem

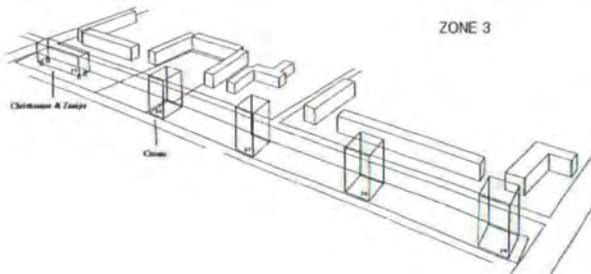
³⁴ Ivi, p. 53



ZONE 1



ZONE 2



ZONE 3

K.Christiaanse, Complesso
residenziale lungo la Dedemsvaartweg
a L'Aja. Planimetria e Assonometria
delle tre zone.
Immagine illustrata in O. Caso,
Organizzare la libertà. Progetti urbani
di Kees Christiaanse, Controspazio
6/1995, p. 44

I nuovi cluster urbani

Progetti che partono dal tema della città composta da isole sono quelli che introducono nella città nuovi villaggi alla scala del quartiere. I nuovi villaggi sono progettati come enclaves autonome con una propria configurazione e sono sia separati morfologicamente dall'intorno urbano sia in relazione con il contesto grazie al loro carattere poroso. Lo spazio pubblico aperto è il coagulante tra le parti diverse: è lo spazio fluido sul quale si attestano gli edifici disposti liberamente su questo suolo di relazione. *"Tra il suolo e gli edifici si stabilisce un rapporto di indipendenza, lo spazio pubblico non è conformato come il negativo del costruito ma come un manufatto autonomo che determina le sequenze della città e spesso i suoi principi organizzativi."*³⁵ (Burrascano). Si configurano, in questo modo, parti di città dai limiti definiti ma fisicamente aperti, con insediamenti dal carattere unitario ma che aprono la propria individualità verso l'esterno grazie proprio al progetto dello spazio pubblico. Queste trasformazioni urbane richiamano la teoria del *cluster*, riprendendo quella che era stata l'intuizione della definizione di *Cluster City* degli Smithson. La descrizione di cluster è data dal Team Ten nel 1956, quando al CIAM di Dubrovnik spiegano questo nuovo sistema come un pattern insediativo con una sua forma autonoma, derivante da una specifica situazione. Questo nuovo habitat, contenuto e protetto, doveva essere, comunque, integrato con l'ambiente e non rimanere isolato³⁶.

Chassé Terrain a Breda

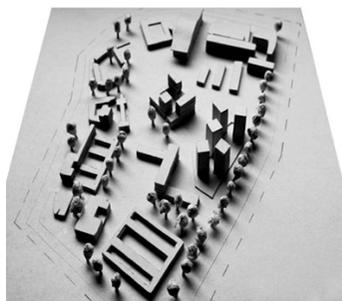
Tra i progetti contemporanei che ricordano le teorie smithsoniane c'è l'intervento, progettato da OMA, per il nuovo quartiere Chassé Terrain a Breda del 1996. Il progetto mira alla rigenerazione di un'enclave agricola dismessa chiusa tra luoghi edificati della città. L'intervento è organizzato come un villaggio indipendente con proprie logiche insediative e funzionali, che prescindono dalla tipologia del tessuto degli insediamenti circostanti. Gli edifici, infatti, sono disposti autonomamente con un loro specifico carattere architettonico e tipologico, che deriva da logiche compositive e percettive dello spazio. Il senso di unitarietà del cluster è dato dal suolo, che infrastrutturato fa da substrato fisico e ambientale e lega il progetto all'intorno, poiché posto alla quota dell'ambiente urbano circostante. Il grande spazio pubblico attraversa l'area da nord a sud e nasconde al di sotto il grande parcheggio e i locali tecnici, rende pedonale l'area e unifica tutto l'insediamento composto da edifici nuovi ed esistenti alle diverse scale. *"The various buildings are autonomous, but taken together relate to the surrounding fabric, assuming different directions but*

³⁵ M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 215

³⁶ *"Nel Doorn Manifesto del 1954 gli Smithson dichiarano: l'habitat dovrebbe essere integrato nel paesaggio piuttosto che isolato al suo interno come un oggetto."* M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 20

³⁷ R. Koolhaas, in *Lotus international*, 120/2004

at the same time constructing compositions of isolated objects'¹³⁷. (Koolhaas) Un altro intervento, che ha nel progetto del suolo il sistema collante di edifici autonomi e composti liberamente, è il progetto per il quartiere Giboga Terrain a Groningen del 1998 di S333 Architects e di W. Alsop. Anche in questo caso, un'area chiusa tra parti edificate della città (un recinto industriale vicino alle vecchia mura) viene rigenerata da un intervento con una propria indipendenza morfologica, dove la porosità con l'intorno è data dalla struttura gerarchica dello spazio pubblico, che stabilisce diversi gradi di interazione tra il pubblico e il privato, tra gli edifici esistenti e il nuovo progetto.



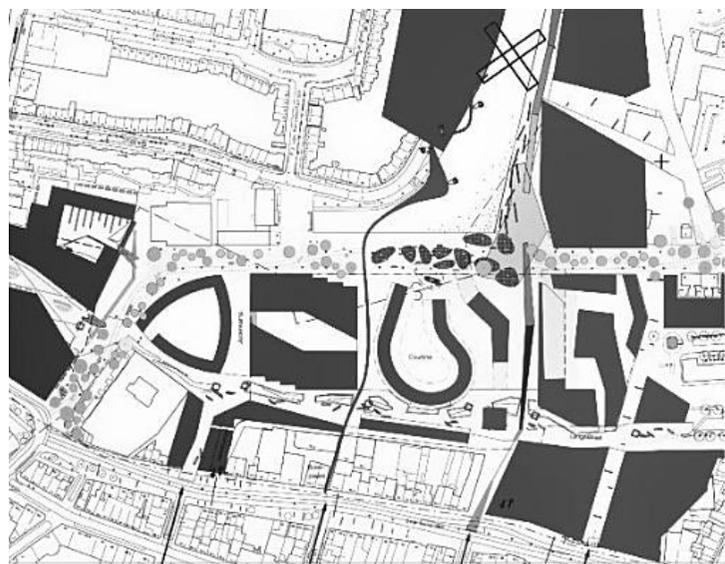
Chassé Terrain, Breda 1996, OMA, West 8, P. Blaisse/Inside Outside, X. De Geyter

Masterplan per il nuovo quartiere a sinistra, immagine del plastico di progetto in alto.

Immagine in in <http://oma.eu/projects/2000/breda-chassé-campus>



Giboga Terrain a Groningen



S333 Architects e W. Alsop, masterplan per il quartiere Giboga Terrain, Groningen, 1998. Immagine in M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 97

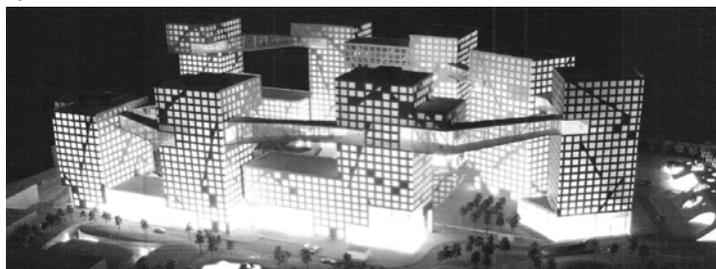
Linked Hybrid Complex a Pechino

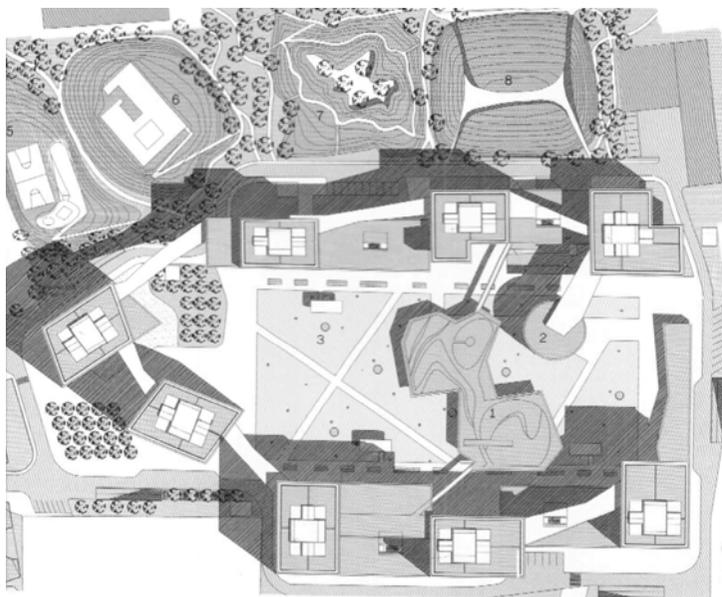
Un nuovo spazio pubblico urbano come un organismo autonomo nella città è stato progettato da S. Holl a Pechino nel 2003. L'intervento, *Linked Hybrid Complex*, si configura come una città nella città, come uno spazio concluso ma poroso. *"Il nostro Beijing Linked hybrid è un progetto di otto torri di altezza variabile tra i dodici e i ventuno piani, collegati tramite ponti destinati a servizi pubblici, è un esperimento di porosità urbana. I passaggi che da ogni lato conducono allo spazio centrale sono utilizzati e animati grazie alla presenza di numerosi negozi. Una porosità spaziale diagonale anima questa città nella città, collegando tra loro i diversi livelli delle attività pubbliche."*³⁸ (Holl) Il progetto reinterpreta il tema delle torri isolate e dei recinti chiusi, con un sistema ibrido di edifici alti e connessi orizzontalmente, posti a definire il bordo dell'area ma porosi e accessibili, così da stabilire una continuità spaziale tra interno ed esterno. *"Programmaticamente questa continuità spaziale aspira a dar forma ad una struttura parzialmente incrociata piuttosto che semplicemente lineare."* (Holl)³⁹. I passaggi sono possibili sia alla quota del piano terra, dove numerosi punti di accesso permettono la fruibilità del luogo ai residenti e ai visitatori, sia ai piani superiori, dove dei *ponti-sospesi*, che accolgono una sala di ginnastica, una galleria, un caffè e una piscina, connettono circolarmente le otto torri e aprono visuali sulla città. *"Ci auguriamo che il percorso continuo aereo e il percorso continuo a terra generino delle relazioni casuali; funzionando come condensatori sociali in una esperienza speciale di vita urbana sia per i residenti che per i visitatori."*⁴⁰(Holl). Le otto torri residenziali sono disposte a cerchio lungo il perimetro, proprio per manifestare una volontà di superamento del concetto di comunità isolate e segregate in favore di una nuova corallità urbana secondo le declinazioni del linguaggio contemporaneo grazie anche al programma di mixité funzionale che prevede attività che vanno dal commerciale, all'educativo, al ricreativo fino al residenziale, contro la crescente privatizzazione degli spazi della città.

³⁸ S. Holl. *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, Casa Editrice Libria, Melfi 2010, p. 22

³⁹ Ivi, p.137

⁴⁰ Ibidem





S. Holl, Linked Hybrid Complex, Pechino, 2003

Plastico di progetto pagina a fianco, planimetria in alto e vista dell'intervento in basso.

Immagini tratte da S. Holl. *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, Casa Editrice Libria, Melfi 2010, pp. 138-141

3.1.3 Londra 2012 e Torino 2006. Due eventi ridisegnano i margini urbani.

La pratica dell'evento, sia esso culturale, sportivo, commerciale, ecc. genera una tendenza di rigenerazione di parti urbane della città legata a fattori mediatici temporanei e attuata in tempi brevissimi. La strategia attuata dagli attori della pianificazione è di inserire questi interventi, operati in tempi ristretti e legati a interessi economici, in una visione più ampia e duratura di trasformazione della città. *"Del resto è noto come i grandi eventi possono rappresentare un significativo acceleratore nel reinventare e ridefinire l'assetto complessivo della città."*⁴¹ (De Cesaris). In questo modo la pratica dell'evento diviene un vero e proprio modello da seguire per pensare all'evoluzione della città, alla sua forma e alla sua crescita. Molte città negli ultimi anni, grazie a questa tendenza, hanno modificato il loro volto, poichè hanno fatto di un evento temporaneo il punto di partenza per il proprio sviluppo urbano. Possiamo ricordare il Forum internazionale delle culture del 2004 di Barcellona, dove per l'occasione è stato attuato un vasto programma di trasformazioni, interessanti gli assetti infrastrutturali, la rigenerazione di aree marginali industriali e la costruzione di nuovi insediamenti. Anche Pechino ha colto l'occasione dei giochi olimpici del 2008 per trasformarsi e organizzare in modo più sapiente il fenomeno di espansione smisurata che caratterizzava la città ormai da vent'anni. Strade, metropolitane, linee ferroviarie, aeroporti, grandi parchi urbani (la Foresta Olimpica), sono stati gli elementi oggetto di grandi trasformazioni strutturali alle diverse scale, locale, regionale e nazionale. Si sono attivate molte trasformazioni di parti urbane, che hanno reso Pechino un caso-studio per analizzare come attuare trasformazioni strutturali derivanti da eventi temporanei.

Londra 2012

Per i giochi olimpici di Londra 2012 il modello scelto è stato quello, come per Pechino, di compattare gli eventi nel grande parco olimpico, dove è stata concentrata la maggior parte delle attività dei giochi. L'obiettivo principale della proposta di progetto per la candidatura è stato quello dell'*eredità olimpica*, in altre parole la gestione degli impianti realizzati e delle modificazioni apportate nella città dopo la fine dei giochi, ponendo più attenzione alla struttura definitiva del post Olimpiadi più che a quella del durante.

⁴¹ A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n.132/2010, p. 98

L'area scelta per il parco olimpico è vicina al confine orientale di Londra: la Lower Lea Valley, una zona rimasta inattiva, perché utilizzata in precedenza per funzioni industriali poi dismesse. Rimasta, così inutilizzata, è comunque ben collegata al centro di Londra grazie a tre linee della metropolitana che la attraversano: *"una delle zone più degradate dell'east London a soli 5 Km dal centro della città, ben servita dal servizio di trasporto pubblico: la nuova stazione di Stratford permette infatti di raggiungere in pochi minuti St. Pancras, nuovo terminal dell'alta velocità e nodo di scambio di molte linee di metropolitana."*⁴² (De Cesaris). I lavori per il parco olimpico iniziati nell'estate del 2007 sono stati portati avanti secondo l'idea di una rigenerazione urbana complessiva non dipendente solo dall'evento: infatti, delle strutture utilizzate per i giochi molte già erano previste ed altre esistenti⁴³ ed inoltre *"molti dei nuovi impianti del parco sono pensati per essere ridimensionati dopo l'evento, in modo da ospitare i servizi sportivi anche a livello di quartiere."*⁴⁴ (Burrascano).

La realizzazione del masterplan è avvenuta in due tempi: la prima fase è stata quella dedicata alle Olimpiadi quindi conclusa, la seconda è quella che prevede per il 2016 la realizzazione dei nuovi quartieri di connessione alla città, il ridimensionamento degli impianti, la demolizione delle strutture temporanee e il completamento del parco. Rimarranno solo il centro acquatico, il velodromo, lo stadio ridimensionato e le residenze degli atleti destinate al *social housing* e all'*intermediate housing*. Il tutto controllato dalla fondazione London Olympic Institute, che istituita subito dopo le Olimpiadi ha il compito di gestire le modificazioni post olimpiche. Il piano generale del parco olimpico riguarda, quindi, non solo la parte interessata dalle strutture sportive, ma anche i nuovi tessuti costruiti all'intorno, che hanno proprio la funzione di connettere questa nuova parte di città rigenerata ai quattro sobborghi circostanti, Hackney, Newham, Tower Hamlets, Waltham Forest. Così si attua una politica di rigenerazione degli ambienti degradati sfruttando l'occasione dell'evento. *"Le parti di città definite dall'intervento olimpico non sono quindi i nuovi cluster sportivi ma i quattro nuclei originari della struttura londinese, oggi tra i più poveri della città."*⁴⁵ (Burrascano). L'area degradata fisicamente e socialmente per la dismissione delle strutture industriali, grazie al progetto del parco olimpico, riacquista una sua dignità urbana e superando l'impoverimento del settore orientale londinese si dota di nuove centralità importanti. L'intervento si configura

L'area d'intervento

Le due fasi del masterplan

⁴² A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, cit., p. 96

⁴³ *"Nel rispetto dello spirito della rigenerazione urbana i due terzi delle strutture, dentro e fuori dal parco olimpico non dipendono strettamente dai giochi, visto che erano già previste o esistenti. Dei 33 impianti coinvolti 15 sono già esistenti, 9 sono da costruire e 9 sono temporanei."* M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 177

⁴⁴ *Ibidem*

⁴⁵ Ivi, p. 179

⁴⁶ "il programma prevede la creazione di un parco lineare di 250 ettari con una serie di spazi pubblici, collegato al bacino fluviale del Tamigi, una serie di bonifiche ambientali quali la rimozione delle linee elettriche aeree, la bonifica del fiume e del sistema dei canali-per un totale di circa sette chilometri di corsi d'acqua- e la decontaminazione dei suoli", A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, cit., p. 97

⁴⁷ Londra, sin dalla sua nascita, si è sempre sviluppata per villaggi autonomi, identificabili, seppur connessi. I piani di grandi trasformazione, che si sono succeduti come il piano di Abercrombie, le new towns, hanno sempre favorito questo aspetto di crescita della città per nuclei indipendenti. Il piano delle Olimpiadi non è da meno, anch'esso rispetta la visione di Londra per villaggi differenti e autonomi, ma comunque ben connessi.

⁴⁸ A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, cit., p. 98

EDAW Consortium, Giochi Olimpici 2012, Londra, Immagine tratta da <http://www.alliesandmorrison.com/>

come un grande parco naturalistico lineare centrale di 250 ettari⁴⁶, che s'integra agli insediamenti posti ai suoi margini, generando un rapporto dialettico di visibile opposizione tra costruito e natura. Gli impianti sportivi disposti soprattutto nella parte nord, invece, sono mimetizzati e totalmente incorporati all'interno del paesaggio naturale. I nuclei insediativi ai margini sono come frammenti che hanno il compito di aprire il recinto del parco e ricucire il grande vuoto verde con i distretti intorno. Questi nuovi nuclei residenziali, pensati per la seconda fase del progetto 2012-2016, sono gli interventi più interessanti di tutto il piano, perché, mantenendo il carattere storico di Londra ovvero di una città fatta per parti e frammentata,⁴⁷ si configurano come insediamenti compatti e connessi grazie alla rete di trasporto su ferro ma non unitari. A seconda dei sobborghi con cui s'interfacciano presentano diverse tipologie dell'edificato e diverse conformazioni morfologiche. "La vasta operazione di riqualificazione attualmente in atto nella valle del fiume Lea ha l'ulteriore obiettivo di riconnettere tra loro i quartieri situati sui due margini dell'area industriale e di innescare al loro interno processi di rigenerazione."⁴⁸ (De Cesaris).

I paesaggi contemporanei sono costellati, a causa della crisi delle concentrazioni industriali, da grandi vuoti dovuti alle aree dismesse. Questo patrimonio da recuperare può diventare una risorsa importante per rigenerare e valorizzare l'ambiente urbano contemporaneo. Le procedure di recupero sono spesso molto lente e difficoltose, ma l'organizzazione degli eventi mediatici internazionali sono un'importante occasione per le città sia per accelerare gli interventi di riqualificazione e di recupero di aree degradate sia per attuare operazioni di ricucitura di parti urbane rimaste separate a causa del processo di deindustrializzazione.





EDAW Consortium, Giochi Olimpici 2012, Londra, le due fasi del masterplan: prima fase 2007-2012, seconda fase 2012-2016. Immagini tratte da M. Burrascano, *I frammenti della città europea*, cit., p. 190

Torino 2006

In Italia, a Torino,⁴⁹ l'evento delle Olimpiadi invernali del 2006 ha rappresentato un'occasione significativa per pensare al capoluogo piemontese secondo una nuova dimensione metropolitana aperta e dinamicamente contemporanea. L'evento si è presentato come un'opportunità per integrare le risorse presenti con funzioni cruciali per lo sviluppo futuro della città: la ricerca scientifica e tecnologica, l'alta formazione, il turismo e la comunicazione. Gli interventi per le Olimpiadi s'inseriscono nel progetto di riassetto urbano e di riqualificazione funzionale, avviato già dai piani strategici e dal PRG elaborato tra il 1988 e il 1993 da Augusto Cagnardi e Vittorio Gregotti. I piani hanno definito una modificazione sostanziale per la città di Torino e attraverso il progetto urbano hanno previsto il recupero di una grande quantità di aree rimaste inutilizzate (fabbriche automobilistiche, officine ferroviarie, acciaierie, ecc.), dopo i fenomeni di deindustrializzazione. L'evento delle Olimpiadi invernali del 2006 ha accelerato questo processo di trasformazione complessiva e di riqualificazione delle aree dismesse, attivando cambiamenti sostanziali della stessa struttura della città⁵⁰. Infatti, tra i primi lasciti dell'eredità delle Olimpiadi vi è la scoperta di una nuova percezione fisica della città di Torino, più legata all'identità del territorio e della società e un po' meno alla sua vocazione industriale, con la crescita della consapevolezza di poter diventare un capoluogo della cultura e del turismo. "(...) Dal Castello di Rivoli al progetto di Renzo Piano per il Lingotto, al Museo del Cinema nella Mole (...) Un mutamento che non rinnega il passato produttivo della città, come dimostrano alcuni interventi volti al riuso del patrimonio industriale centrati su terziario, istruzione e ricerca."⁵¹ (Antonelli, Camorali, Delpiano, Dini). La spina centrale è il più importante intervento di trasformazione previsto dal piano e attuato per le Olimpiadi. Il progetto sviluppato lungo la ferrovia, di cui si è previsto il totale interrimento, ha proposto il recupero di uno spazio di 2.000.000 di mq, coinvolgendo la rigenerazione di aree industriali dismesse. L'imponente intervento di ridisegno urbano porta a risaldare due parti della città del quartiere San Paolo prima separate dal corridoio della ferrovia. L'asse modificato diviene un nuovo elemento strutturale per la città e attraversa per la sua lunghezza luoghi strategici da nord a sud con punto di partenza la stazione di Porta Susa, nuova centralità nella città di Torino e inaugurata da poco. L'asse situato ai bordi del centro, grazie alle modificazioni attuate, è divenuto un boulevard a due

⁴⁹ "L'esperienza di Torino, una delle più significative portate a termine in Italia, soprattutto, come già sottolineato, per la complessità dei temi affrontati, per la visione strategica generale e per il ruolo, affidato alle infrastrutture del trasporto pubblico, induce tuttavia a una serie di riflessioni generali sulle modalità e le strategie del riuso e della re-missione delle tante aree dismesse (...) nella forma e nella vita della città" A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, cit., p. 98

⁵⁰ "Le Olimpiadi sono sempre state una formidabile accelerazione nella vita di una città; accelerazione di trasformazioni spaziali, di energie economiche, di relazioni politiche e culturali. Eppure sappiamo bene quanto questa accelerazione possa essere selettiva, possa distribuire grandi premi e grandi esclusioni. E come a questa intensificazione dello sviluppo spesso non corrisponda una eguale preoccupazione per come governare ciò che resta di queste energie nella fase successiva ai Giochi, quando le cadenze della vita di una città olimpica tornavano al loro ritmo usuale. Le Olimpiadi hanno colto Torino, una delle città industriali più potenti del secolo scorso, nel pieno di una intensa transizione. Verso quale identità, verso quale futuro stanno spingendo la città? Cosa sta succedendo a Torino?" S. Boeri in *Domus*, n. 889/2006, all., coordinamento scientifico M. Cilli, G. Ricuperati, *Torino vista dalla luna*. I testi riportati nell'allegato sono una trascrizione di una parte degli interventi dei partecipanti al colloquio sul futuro della città di Torino, dopo le Olimpiadi, organizzato dalla rivista *Domus* nella sala della Bolla del Lingotto.

⁵¹ Antonelli, Camorali, Delpiano, Dini, *Paesaggi metropolitani e territori lenti*, in *Ottagono*, Marzo 2011, p. 126

carreggiate da tre corsie, integrato da parcheggi, piste ciclabili e caratterizzato da punti strategici, dove saranno collocate undici opere d'arte che lo rendono un percorso d'arte contemporaneo all'aperto. Il boulevard di corso Mediterraneo accoglie per il momento le opere di Mario Merz, di Giuseppe Penone, e di Per Kirkeby. Gli artisti, scelti da Rudi Fuchs, provengono dall'arte povera e da movimenti stranieri della stessa generazione e sono stati chiamati a reinterpretare 11 situazioni particolari della tradizione storica urbana torinese (il giardino, la porta urbana, la fontana, l'obelisco, ecc.). Le aree scelte per le opere, ora fruibili panoramicamente, sono luoghi in potenza che saranno in grado di far dialogare gli abitanti, grazie al disegno di nuove aree di sosta. Oltre alla riconfigurazione dell'asse in sé, la spina centrale ha un ruolo importante, perché connette inquadrando in un'immagine complessiva i vecchi recinti industriali. "Questo asse, la spina Centrale, nel rimarginare la storica frattura creata dalla ferrovia all'interno della città assume il ruolo strutturante degli ex comparti industriali messi tra loro a sistema in una visione generale che coniuga un grande evento transitorio alla dismissione e al riuso di circa tre milioni di metri quadri di ex aree industriali."⁵² (De Cesaris). Le fabbriche letteralmente cancellate sono state sostituite da nuovi quartieri caratterizzati dalla presenza di funzioni miste, così da essere da stimolo per il recupero dei quartieri limitrofi. Il concetto di recinto chiuso e isolato dell'industria è superato non solo con interventi polifunzionali, ma anche con la realizzazione di nuove connessioni delle aree con la città.

Tra le aree riqualificate lungo la spina nel quartiere del Lingotto vi è l'ex mercato ortofrutticolo, progettato da B. Camerana. Il progetto rappresenta uno degli interventi più consistenti realizzati per le Olimpiadi. L'ex area dei mercati generali, posta alla periferia sud e reinventata come villaggio olimpico per gli atleti, oltre ad essere abbandonata e degradata era anche separata dalla città dal fascio dei binari. La proposta di un passaggio pedonale aereo, che scavalca la ferrovia, ha messo in relazione il nuovo quartiere con il complesso del Lingotto. Il passaggio progettato, oltre che diventare una profonda connessione urbana, è stato pensato come un'icona per rafforzare l'identità del luogo. Un arco rosso, leggermente obliquo e che fa da sostegno al ponte, si configura oltre che come un segnale mediatico dei Giochi Olimpici, anche come un catalizzatore urbano. Il progetto s'inserisce nel sistema complessivo della centralità del Lingotto,⁵³ che ripensato da Renzo Piano acquista

il Villaggio degli Atleti

⁵² A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, cit., p. 98

⁵³ "Da monumento di archeologia industriale si è trasformato in un'ibrida realtà polifunzionale accogliendo, nella sua enorme pancia, una grande galleria commerciale, spazi per fiere, alberghi, un pezzo di università, un auditorium molto sofisticato e, fiore all'occhiello, lassù in alto, in mezzo alla mitica pista di prova sopraelevata, una pinacoteca di quadri della Fondazione Agnelli." F. Poli, in *Domus*, n. 889/2006, all., coordinamento scientifico M. Cilli, G. Ricuperati, *Torino vista dalla luna*.

⁵⁴ "La trasformazione postolimpica del Villaggio è stata studiata all' *summer School 2005 della Facoltà di architettura di Torino*. È stato un intelligente lavoro di integrazione tra cultura della ricerca e cultura della decisione. Sono stati indagati tre scenari per il riutilizzo delle strutture storiche dell'ex MOI(...) alta formazione, parco scientifico tecnologico, spazio per mostre. (...) A villaggio quasi terminato scopriamo che un terzo di esso diventa sede di uffici, per ospitare l'ARPA, dove ci avevano chiesto residenze. (...) questa scelta porta più varietà urbana" B. Camerana, in *Domus*, n. 889/2006, all., coordinamento scientifico M. Cilli, G. Ricuperati, *Torino vista dalla luna*.

⁵⁵ A. De Cesaris, *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, cit., p. 98

il villaggio Media

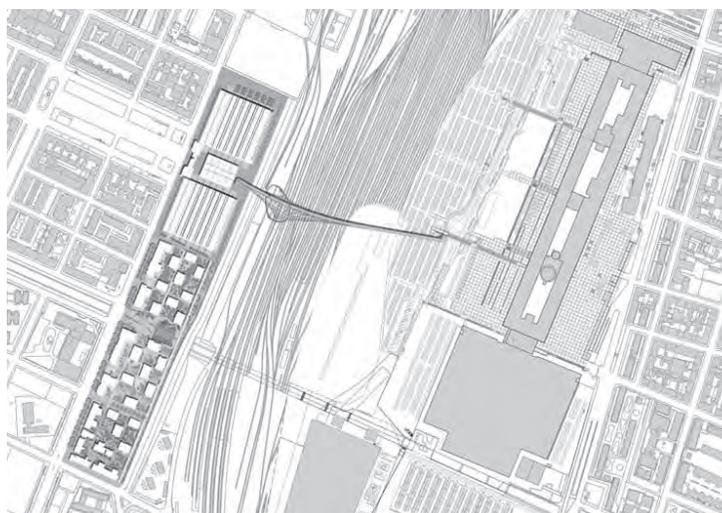
con il passaggio sui binari ancora di più il suo ruolo di centro polifunzionale postindustriale importante da un punto di vista urbano e socioculturale. Il Villaggio Olimpico è pensato come un open block, che rotto il vecchio recinto mantiene gli allineamenti stradali e considera la strada come spazio principale. All'interno si configura con una serie di spazi vuoti tra gli edifici che definiscono nuove gerarchie tra i pieni e i vuoti e il pubblico e il privato. Questo sistema, molto flessibile grazie alla libertà dei singoli edifici caratterizzati da differenti linguaggi formali e da uno schema planimetrico coordinato, ha dato la possibilità di destinare ad altri usi il lotto dopo la conclusione dell'evento olimpico. Finite le Olimpiadi⁵⁴, le tredici palazzine del villaggio sono state destinate una parte all'edilizia sociale e un'altra parte a uso terziario, per attivare un'area di mixité non solo sociale, ma anche funzionale. Gli interventi postolimpici localizzati sulle aree lungo la Spina 2 e la Spina 3 hanno anch'essi gli obiettivi di recupero di aree dismesse e di ricucitura del tessuto urbano. Il progetto di ampliamento del Politecnico, la nuova stazione di Porta Susa, l'Environment park, i progetti di edilizia residenziale convenzionata, i servizi e il parco per il tempo libero sono solo alcuni degli interventi previsti lungo il passante nord-sud, dove la ricerca del progetto urbano di recupero è legata a rinnovare la vocazione industriale della città secondo un ritrovato carattere sociale e comunitario. "Questioni che riguardano il rapporto con la memoria e il passato industriale dei luoghi, che non è solo la conservazione della antica fabbrica dove collocare il centro di quartiere, il museo o il centro commerciale, ma riguarda un rapporto più complesso con l'identità smarrita di una comunità che si identificava con il luogo della produzione industriale."⁵⁵(De Cesaris).

Le trasformazioni delle aree dismesse sono, quindi, occasioni per reinterpretare il tema della memoria del recinto industriale. Il progetto per il Villaggio Media, nell'ex area Italgas alla periferia nord di Torino, ha fatto dell'immagine della recinzione muraria il punto di partenza per proporre un villaggio urbano concluso. La recinzione vecchia è stata sostituita da una nuova metallica, migliore da un punto di vista estetico e funzionale, composta da pannelli in lamiera forata poggiati su una base in muratura. Il villaggio dopo le Olimpiadi si sta riconvertendo in residenza universitaria, con una funzione quindi coerente con l'idea di comunità protetta, chiusa verso la città e aperta in senso naturalistico verso il parco, nelle sue declinazioni di bosco e giardino tematico vicino alle sponde del Dora.

Comune di Torino, Ufficio Progetto Speciale spina centrale e Agenzia Torino 2006, *Progetto spina centrale*, Torino, 1998-2000, piano generale.



B. Camerana, Villaggio atleti, Torino, 2003-2005, inquadramento dell'area d'intervento all'interno della città e foto dello stato attuale.



3.2 Il margine periurbano

3.2.1 Il margine periurbano della città contemporanea

Città compatta e città diffusa

Il margine periurbano rappresenta nel paesaggio contemporaneo lo spazio del trapasso dalla città alla campagna: è il punto, la linea, la superficie, oltre il quale la natura nelle sue diverse declinazioni trova il suo sviluppo.

La città nell'espandersi è diventata l'elemento che ha conformato il paesaggio. Non fermandosi dinanzi alla natura ha contaminato i paesaggi agricoli con la sua diffusione tanto che i margini della città con la campagna non sono più rintracciabili. L'espansione urbana ha fatto in modo che il costruito più recente consumasse suolo, dilagando nel territorio senza alcuna preoccupazione del valore dei beni agricoli, sia da un punto di vista culturale sia da quello produttivo ed ecologico. Se per la città diffusa il margine periurbano è difficile da individuare perché il costruito si presenta come sfrangiato e disperso nella campagna, così non è per la città compatta dove succede il contrario ovvero le città prendono forma dal paesaggio. In questi casi s'individua un margine netto tra città e campagna come spazio dell'equilibrio dei caratteri dell'urbano e del paesaggio agricolo.

*"Dobbiamo, tuttavia, riconoscere che vi sono paesi in cui la città sente con forza la presenza del paesaggio e del suo portato di valori identitari per la cultura stessa della città. In questi casi, a differenza della città dispersa, il confine tra città e campagna si fa nettamente individuabile."*⁵⁶ (OCS). Lo studio condotto dall'Osservatorio Città Sostenibili del Dipartimento Interateneo Territorio del Politecnico di Torino ha messo in luce le differenze tra il bordo della città compatta e quello della città dispersa, dove per città dispersa s'intende un'evoluzione dovuto al fenomeno dello sfrangiamento della città già diffusa: *"La prima (la città diffusa) è un'eredità storica di questo nostro territorio, che ha costruito la propria cultura su una fitta rete di centri abitati. La seconda è una manifestazione relativamente recente, di un meccanismo di formazione della città per pezzi sparsi lungo la rete delle strade extraurbane e in mezzo alla campagna."*⁵⁷ (OCS). Nella mia analisi si mantiene il termine di città diffusa⁵⁸, nel senso di città che negli ultimi anni è stata oggetto del fenomeno della dispersione, caratterizzato dalla diffusione del costruito in frange periurbane che si protendono verso la campagna mescolandosi ad essa.

⁵⁶ Osservatorio Città Sostenibili, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, *Il bordo della città*, Working Paper 09/07, p. 3

⁵⁷ Osservatorio Città Sostenibili, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, *Frangere periurbane*, Working Paper 06/07, p. 3

⁵⁸ Locuzione coniata dall'urbanista italiano F. Indovina (F. Indovina (a cura di), *La città diffusa*, Daest, Venezia 1990), e poi ripresa da Bernardo Secchi; s'intende con il termine diffusa una nuova condizione urbana, data da modi insediativi a densità bassa, con un'elevata occupazione del suolo e con un sistema di attività e servizi diffuso nel territorio.

Il margine periurbano della città compatta è un bordo semplice, che definisce una separazione netta tra il paesaggio urbano e quello agricolo, dove i caratteri diversi dei due mondi sono visibili in maniera inconfondibile perché divisi e delimitati. Il bordo si configura come una linea continua definita, dove si oppongono il fronte urbano omogeneo e la campagna. Il margine può essere definito fisicamente da una strada che contorna il tessuto urbano compatto o dai recinti dei lotti che dividono gli spazi pertinenziali del sistema edificato, residenziale, industriale, ecc. dall'inizio della campagna, dalla cortina compatta degli edifici della città o dalle antiche mura ancora esistenti nei centri urbani che non hanno subito forti espansioni. A volte il margine si configura non come una linea, ma come una superficie di mediazione tra il paesaggio agricolo, le foreste e la città. In questi casi il margine può essere un parco urbano e/o agricolo, che individua il passaggio graduale dalla città alla campagna. Ad ogni modo il margine così definito è stato frutto di progetti urbanistici razionali, che rendono evidente il contrasto tra la compattezza della città e gli spazi naturali. Con una corretta pianificazione si sono ridotte le superfici di suolo consumabili dallo *sprawl* urbano e si sono resi più attrattivi i luoghi lontani dal centro della città, collocati sul margine periurbano. Diversa e più difficile è la condizione del margine nella città diffusa, che si presenta formato da frange periurbane⁵⁹ che s'insinuano nella campagna generando e inglobando frammenti di aree residuali agricole. Le aree vuote rimaste abbandonate diventano, in questo modo, zone in attesa di edificazione che consentono altro consumo di suolo. Questa situazione prelude a un non finito dell'edificato, residenziale e industriale-produttivo, che si presenta palesemente nelle stradine a fondo cieco che terminano a ridosso dei campi agricoli. Il tessuto urbano, che cresce intorno a queste stradine, si forma in maniera incoerente e irrazionale per la mancanza di un disegno urbanistico unitario e per le lottizzazioni abusive che passano sopra le preesistenze storiche della campagna (casali, tenute, antichi giardini, reperti archeologici) in favore di ritorni di tipo economico. *"La città delle frange è una spietata divoratrice del paesaggio. Essa protende i suoi frattali in ogni direzione. E non si ferma neppure davanti ai monumenti della storia incorporati nel paesaggio agricolo. Di antiche ville, con le loro tenute e i loro giardini, rimarranno brandelli, immersi nella bruttura delle lottizzazioni residenziali, industriali e commerciali delle periferie."*⁶⁰ (OCS). Oltre alle memorie storiche, la città diffusa supera anche i margini dati dagli elementi che compongono la rete ecologica del territorio

i margini definiti della città compatta

i margini sfrangiati della città diffusa

⁵⁹ *"Per frangia periurbana ci riferiamo ai vasti tessuti porosi che la città propaga su una più ampia corona e che generalmente si innervano lungo le principali direttrici stradali di fouriuscita"* Osservatorio Città Sostenibili, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, *Il bordo della città*, cit., p. 11

⁶⁰ Ivi, p. 13

⁶¹ S. Boeri, *L'Anticittà*, cit., *Territori in transizione*, p. 105

⁶² "Dove la città mostra condizioni di frangiatura dei propri margini, si verificano processi di alterazione delle permanenze del paesaggio rurale (per la marginalizzazione agraria, la pressione fondiaria, la parcellizzazione delle proprietà, eccetera) e di indeterminatezza dei tessuti e delle relazioni funzionali urbane, sebbene proprio la geometria della distribuzione degli insediamenti consenta la presenza di importantissimi spazi di transizione tra il paesaggio urbano e quello rurale. Questo potenziale di mediazione per la compenetrazione urbano-agraria è un fattore che necessita di essere adeguatamente equilibrato attraverso il progetto." A. Valentini, Tesi di dottorato di ricerca in Progettazione paesistica, Università degli studi di Firenze (XVI ciclo, coordinatore: Prof. Giulio G. Rizzo), *Progettare paesaggi di limite. Sperimentando nell'area metropolitana di Firenze*, discussa nell'aprile 2005

⁶³ S. Boeri, *L'Anticittà*, cit., *Territori in transizione*, p. 106

il progetto dei margini periurbani

⁶⁴ Tesi di dottorato di ricerca in Progettazione paesistica, Università degli studi di Firenze, cit.

⁶⁵ Ivi, p. 144

naturale, come i fiumi o i boschi. Questi vengono superati con la densificazione delle aree inondabili dei corsi d'acqua o con il disboscamento di alberature in favore dell'edificazione.

La città e la natura si compromettono reciprocamente: "la sfera urbana si è estesa esplodendo in mille porzioni di suolo impermeabile e inglobando aree di campagna e natura"⁶¹(Boeri). Bisogna riconoscere, però, che a differenza della città compatta le frange della città diffusa intrecciate con il territorio e il paesaggio propongono una serie di relazioni che non si limitano solo alla separazione semplicistica degli elementi del costruito da una parte e quelli della natura dall'altra, ma si ampliano a relazioni più complesse tra edificato e campagna tra componenti urbane e paesaggio⁶². In pratica si generano luoghi, dove gli insediamenti urbani, le infrastrutture, l'agricoltura e le componenti naturali e della memoria del paesaggio s'intrecciano in *territori di transizione*, ibridi e contaminati. Anche se dovuti a un vuoto politico e programmatico, causato soprattutto dalla mancanza di un'appropriata pianificazione urbanistica, le frange periurbane rappresentano paesaggi dove sperimentare trasformazioni per spazialità urbane ibride tra città e campagna di tipo contemporaneo. "Composti spesso da paesaggi temporanei e in transizione: aree agricole che diventano parchi o quartieri urbani; aree industriali che diventano oasi naturali; piazze e cortili che diventano orti urbani; infrastrutture bonificate grazie a forme di coltivazione temporanea; aree naturali che diventano appezzamenti coltivati o di pascolo; aree rurali che tornano alla natura in forma di parchi a tema."⁶³ (Boeri).

I margini periurbani della città diffusa, quindi, sono luoghi che in potenza hanno una grande valenza. Seppur sottoposti a una forte pressione antropica, possono rivestire un ruolo importante grazie alla loro posizione, per determinare territori di valorizzazione e salvaguardia dell'ambiente. Lo sfrangiamento del margine della città diffusa genera aree libere, enclaves di spazi residuali tra costruito e campagna che propongono una sfida alla pratica della progettazione urbana. La ricercatrice Antonella Valentini dell'Università di Firenze nella sua tesi di dottorato⁶⁴ ha definito e denominato questi spazi come *paesaggi di limite*, considerando il loro progetto come una prova: "il progetto dei paesaggi di limite, dove il limite della città diventa non elemento di de-limitazione dello spazio, ma generatore di relazioni e di opportunità."⁶⁵ (Valentini). Le opportunità sono date dal carattere indeterminato del margine periurbano, che si configura con un paesaggio né propriamente urbano, né più

rurale, quindi che presenta aspetti peculiari e cruciali per il loro progetto. Uno degli aspetti peculiari che contraddistingue questi margini è che si configurano come spazi della mediazione e aprono a realtà diverse da quelle comuni legate ai significati tradizionali di separazione e conclusione del limite. Per gli spazi di transizione, quindi, il progetto deve prendere le mosse dai caratteri e dagli aspetti del limite, inteso come luogo dinamico, spazio della mediazione e dell'incontro/scontro tra due e più territori. *"Il paesaggio di limite è identificabile, quindi, mediante una descrizione piuttosto che una perimetrazione. Pur avendo, caratteri peculiari che consentono di poterlo individuare, quello di limite è un paesaggio che non serve perimetrare."*⁶⁶ (Valentini). La trasformazione del margine periurbano deve avvenire con interventi che garantiscano l'equilibrio della varietà degli elementi nel paesaggio periurbano e che valorizzino e salvaguardino i caratteri identitari dei territori che mettono in relazione. *"La forestazione di aree periurbane e di corridoi infrastrutturali, la trasformazione in zone naturali protette di aree agricole dismesse, la creazione di corridoi e avamposti verdi che entrino nei vuoti (...)"*⁶⁷ (Boeri), sono alcune delle azioni possibili, descritte dall'architetto Boeri, da attuare nei territori di margine del periurbano, per consentire la salvaguardia della biodiversità vegetale e animale con la sperimentazione della convivenza di specie diverse. Queste azioni sono più legate al carattere rurale e non urbano dei territori di transizione.

A queste proposte progettuali di una rinaturalizzazione dei territori urbanizzati, secondo una metodologia dell'agire legata al non costruire e al non occupare, si oppongono e/o affiancano un'altra serie di azioni che prefigurano, però, un margine di tipo urbano, dato da elementi costruiti come megastrutture tra urbano e rurale. Questi edifici assumono la funzione di catalizzatori della socio-diversità, che da un lato propongono la ricostituzione di una forma urbana compiuta nelle frange periferiche e dall'altro diventano elementi di riconnessione e d'integrazione nei vuoti interclusi dal costruito.

3.2.2 Il progetto di margine della campagna

Il margine come spazio per conservare la bio-diversità

Il progetto dei territori di transizione ha la possibilità di offrire una visione diversa da quella data dall'opposizione tra città e campagna. La sfida che si propone è quella di fare degli spazi di risulta del margine sfrangiato periurbano luoghi

⁶⁶ Ivi, p.148

⁶⁷ S. Boeri, *L'Anticittà*, cit., *Territori in transizione*, p. 111

⁶⁸ "Da quando la città esiste, la società paesaggistica costruisce forme idealizzate della natura in città, come i parchi e i giardini, che soddisfano il bisogno di campagna e di foreste pittoresche, e, nei tempi più recenti, ricorrendo un modello urbano di sostenibilità ecologica che si opponga alla degradazione delle risorse ambientali. (...) questa società (...) sente un bisogno irresistibile di fuggire da essa andando verso paesaggi di montagne, litorali e natura incontaminata dove perdersi e spaesarsi lontano dalla vita cittadina." P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli Editore, Roma 2006, *Abitare il territorio e costruire paesaggi*, prefazione di M. Mininni, p. XII. Questo testo è stato molto importante per comprendere quali siano gli spazi del margine periurbano e quali azioni si possano compiere in queste aree per salvaguardare il sistema ambientale agrario e la biodiversità vegetale-animale, anche se sono luoghi non appartenenti più alla campagna.

⁶⁹ "(...) dove dobbiamo porre i confini delle città?(...) È come se la campagna penetrasse nella città (...) Un nuovo spazio periferico, chiamato periurbano o terza corona periferica, conobbe allora un processo di rapida crescita descritto da Bauer e Roux con il nome di rurbanizzazione" P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, cit., pp. 42-43

⁷⁰ M. Mininni, *Abitare il territorio e costruire paesaggi*, in P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli Editore, Roma 2006, p. XVII.

⁷¹ P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, cit.

dell'affermazione delle diversità offerte dal paesaggio contro l'omologazione della periferia periurbana. Un aspetto importante è che per giungere a quest'obiettivo si deve guardare la città dal punto di vista del paesaggio, poiché è l'elemento di valore per attuare il cambiamento e per pianificare spazi urbani, che si occupino della salvaguardia delle risorse ambientali e che esaltino una cultura dell'abitare più legata alla natura che alla vita cittadina⁶⁸. Gli spazi vuoti ideali per essere portatori di valori della campagna sono quelli che, seppur vuoti e abbandonati, hanno ancora un certo grado di naturalità. Sono gli spazi ibridi, *oscillanti tra aree conflittuali e paradisi rurali*, appartenenti alla nuova società periurbana distaccata sia dalla città sia dalla campagna. Le aree ancora agricole, o gli spazi abbandonati marginali della periurbanità si possono considerare luoghi del "doppio": se si guardano dalla città sono zone periferiche dell'ambiente urbano, ma se si guardano dalla campagna, al contrario, sono luoghi marginali del paesaggio rurale⁶⁹, che s'insinua nella frange dei tessuti edificati. "*Lo spazio periferico non si comprende stando al centro ma mettendosi ai bordi, assumendo contemporaneamente la visuale dei due principali spazi matrice che producono questi margini*"⁷⁰ (Mininni). Questa doppia lettura di una nuova idea di marginalità, non urbana ma rurale, afferma quanto sia importante il valore di tutela dell'ambiente naturale e agricolo, che queste aree assumono, e inoltre sostiene l'importanza anche del loro carattere urbano per generare luoghi privilegiati dai valori di collettività e solidarietà, che sono propri dei contesti urbani. L'obiettivo, quindi, è di creare sia spazi per conservare la biodiversità, sia luoghi dove superare l'alienazione sociale dovuta all'incertezza delle aree periurbane, con progetti che trasformino il paesaggio rurale in uno spazio pubblico votato alla collettività e alla socialità. Il recupero dell'esistente per un'agricoltura periurbana, portatrice di diversità funzionali e ambientali, si oppone all'omologazione delle periferie con la costruzione di spazi pubblici di connessione delle frange marginali confinanti tra loro. Il progetto dei margini periurbani, secondo questa lettura, si configura come un sistema che stabilisce nuovi rapporti tra territorio e società, partendo dal paradigma ecologico e ambientale. Le nuove *campagne urbane*⁷¹ con l'obiettivo di salvaguardare l'ecosistema delle risorse ambientali, suolo, acqua, ecc., e di diventare luoghi aperti della socialità, contribuiscono anche a evitare altro consumo di suolo. Con la conservazione dello spazio vuoto, infatti, non permettono la saldatura del costruito delle frange periurbane e definiscono

i margini come i luoghi della connettività e dei flussi naturali, lavorando sulla frammentazione e sulla diversità.⁷²

I residui in attesa di un'urbanizzazione non controllata, secondo questo punto di vista diverso del progetto urbano, devono essere preservati nel loro carattere rurale, affinché diventino elementi di limitazione della crescita urbana e affinché si producano ambienti abitabili, durevoli, gestiti e curati dalla collettività, che così prende parte a questo nuovo tipo di spazio urbano del territorio. Tra i motivi per tutelare e/o trasformare le aree residuali periurbane in aree agricole vi sono anche quelli legati a questioni di tipo economico, descritti da Pierre Donadieu, come ragioni valide per attuare politiche pubbliche urbane. I circuiti economici della produzione con l'attivazione delle aree residuali sarebbero più corti e vicini ai centri urbani e produrrebbero prodotti di qualità grazie all'innesto di attività di produzione di beni eterogenei, biologici e legati ai localismi. Altri motivi validi per attivare le trasformazioni sono inerenti a funzioni di tipo ricreativo, riferite al loisir. In queste aree si potrebbero progettare spazi pubblici all'aria aperta, dove vivere e imparare la vita rurale o sperimentare nuove attività come già è stato fatto ad esempio per il festival internazionale dei giardini a Chamont-sur-Loire. Le proposte sono di progetti periurbani che non sopprimano il carattere rurale per trasformare i vuoti in giardini e parchi celebrativi della memoria agricola, ma che propongano aree a scopo produttivo/didattico della ruralità per stabilire un contatto sociale tra i contadini e gli abitanti della città. La sfida del progetto delle aree marginali periurbane è anche quella di sperimentare nuovi modi d'uso di pubblico interesse del territorio, come le attività per lo svago, le passeggiate a piedi e in bicicletta per scoprire le memorie della campagna o la pratica dello sport all'aria aperta, le mostre e i festival temporanei. Il paradigma ecologico si propone nel progetto periurbano con interventi che riguardano anche il risparmio energetico con l'utilizzo di terreni di margine residuali per produrre energie alternative. Gli impianti di depurazione di nuova generazione per il trattamento delle acque reflue e superficiali, il riciclaggio dei rifiuti domestici differenziati e la formazione dei compost vegetali per rigenerare la fertilità del suolo sono solo alcuni dei sistemi di politica ecologica urbana che prendono parte alla costruzione delle campagne urbane. La ricomposizione dei margini dei territori periurbani, quindi, si attua con azioni, che partendo dalle funzioni agricole produttive su aree a scale diverse, dai grandi seminativi alle piccole aziende, arriva a relazionarsi con la realtà urbana

prospettive di progetto dei margini rurali

⁷² "Oggetto di studi in Francia, l'agricoltura urbana presenta tre funzioni principali: una funzione economica, una funzione spaziale di barriera contro l'estensione urbana e una funzione simbolica, cosiddetta paesistica e talvolta decorativa" P. Donadieu, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli Editore, Roma 2006, p. 4

⁷³ Il numero di Lotus 149/2012, *Lotus in the fields*, tratta proprio i diversi fenomeni che mettono in relazione la città con la campagna e le proposte del loro avvicinamento avvengono da entrambi i mondi: da un lato la città vuole ritornare a un rapporto diretto con la campagna, dall'altro la campagna vuole partecipare al disegno del paesaggio con attività nuove, che rimettano in campo, a livello economico-produttivo e sociale, i valori ormai dimenticati del mondo agricolo. Tra le azioni la nascita dell'agricoltura urbana è ormai quella più diffusa. Il diffondersi di un'agricoltura non tradizionale ai margini della città porta valori di integrazione sociale, di conoscenza di vecchie e nuove usanze, di produzioni locali, di pratiche di territori sostenibili che arricchiscono la città e la integrano all'ecosistema urbano. "L'espressione *agricoltura urbana* designa il diffondersi in molte città di aree coltivate da *city farmer* che distribuiscono i frutti della terra da loro lavorata nelle vicinanze delle zone di produzione. Il movimento nato per rispondere a un insieme di esigenze reali è diventato un fenomeno globale ed è presente in forma organizzata in diverse città: da Mumbai, a Pechino, Londra, New York, Detroit, San Paolo, Rosario, Vancouver, Tokyo, San Francisco, ecc." P. Nicolin, *Il bello dell'agricoltura urbana*, in Lotus 149/2012, *Lotus in the fields*, p. 42.

⁷⁴ Équipe LIN, *Principes. Une société urbaine à venir*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne. La métropole du XXI^{ème} siècle de l'après Kyoto, p. 45

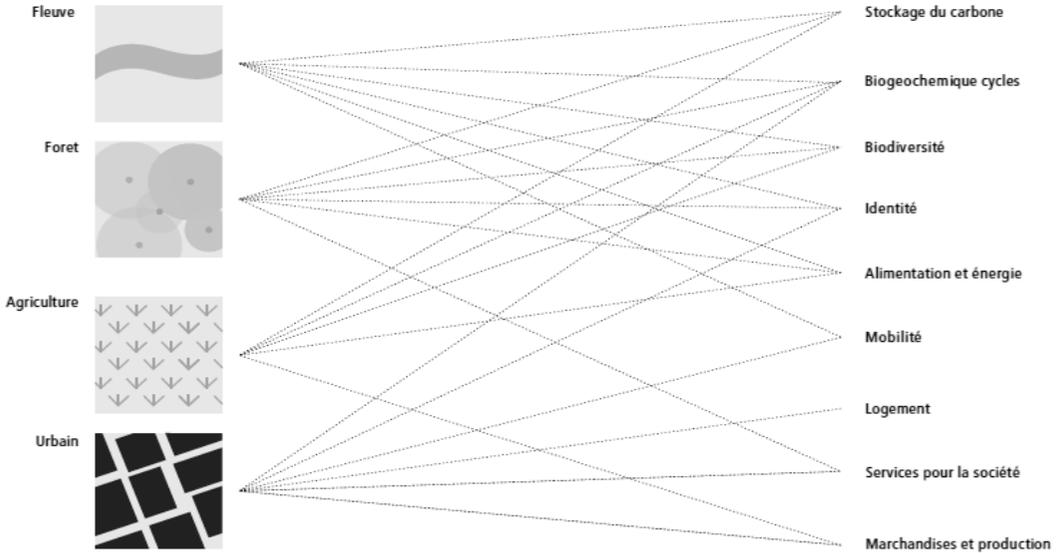
della vita cittadina grazie all'inserimento di funzioni legate all'agricoltura urbana⁷³, all'*agricoltura hobbistica*, al tempo libero e alla produzione energetica. Lo sviluppo futuro della città nei suoi margini periurbani, in questo modo è pensato come un perpetuarsi di azioni congiunte tra tessuto edilizio e spazi agricoli, secondo una politica territoriale unitaria che non divide la pratica amministrativa degli spazi della città da quelli della campagna.

Sulla conservazione della biodiversità, il gruppo LIN, durante la consultazione per il Gran Pari(s), ha dato indicazioni strategiche per sviluppare e proteggere le frange periurbane, in particolare i *terrain vagues* e le tenute abbandonate intorno al territorio parigino. Gli obiettivi di fermare il consumo di suolo, di gestire gli spazi di margine per la loro tutela e di utilizzarli secondo un modello di riferimento naturale, vengono proposti per tre tipi di territorio del periurbano: gli antichi terreni agricoli, i parchi e i giardini e i vuoti urbani. In questi contesti il gruppo propone di sviluppare corridoi verdi che connettano i frammenti del periurbano e permettano alla flora e la fauna di creare un proprio habitat tra le zone agricole, le strade e il costruito. Le funzioni da sviluppare in queste aree sono quelle inerenti alla produzione alimentare ed energetica, ai cicli geobiochimici con il controllo del suolo e delle acque, allo sviluppo del turismo e della cultura, ma anche ad alloggi e servizi per la società. In pratica tutti gli elementi del periurbano come i fiumi, le foreste, le aree agricole, i vuoti residuali, e il costruito urbano con il progetto degli spazi di margine trovano un equilibrio dato da nuovi modi d'uso di questi spazi, intercambiabili tra loro. La loro proposta è di paesaggi multifunzionali che possano fornire diversi servizi alla società agricola e urbana. "*Nous cherchons à développer des paysages où l'on trouve tour à tour l'aspect résidentiel, la rétention des eaux, la production alimentaire, la conservation de la biodiversité et la production énergétique.*"⁷⁴ (LIN).

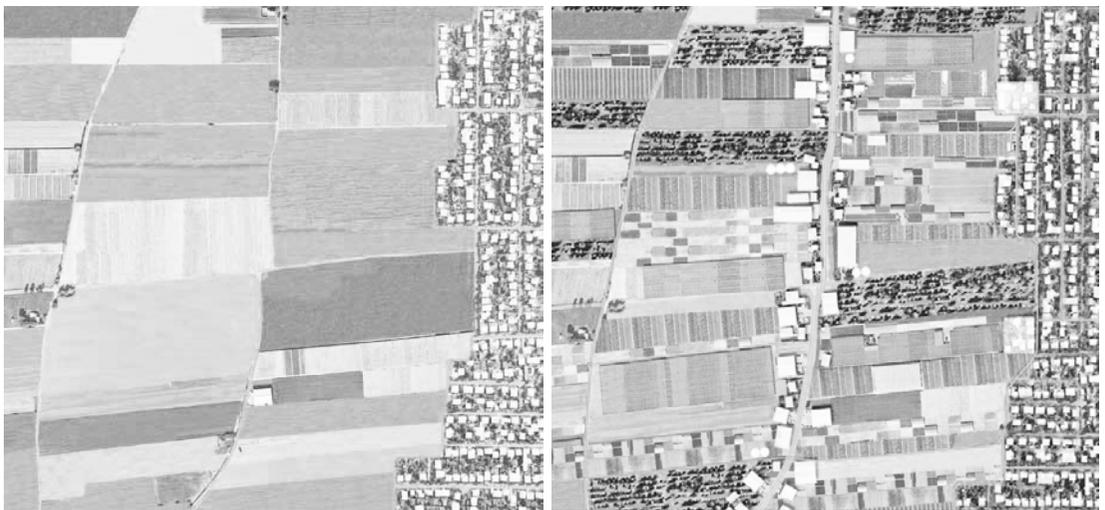
In questi spazi multifunzionali avvengono le relazioni tra gli abitanti della città e i contadini: come il cittadino periurbano può divenire contadino o giardiniere, così il contadino diviene un commerciante dei suoi prodotti. Il corridoio proposto, una *rue-marché* tra le aree agricole e il tessuto edificato, configura spazi che accolgono una varietà di funzioni, come i servizi per i cittadini, le strade mercato dei prodotti locali, la produzione di energia, ecc.

gruppo LIN per il Grand Pari(s)

Paesaggi multifunzionali: "Chaque site offre différentes fonctions. Si la gestion d'un paysage urbain tendant vers la multifonctionnalité, on aurait autant de fonctions que possible" (LIN). Immagine tratta da Équipe LIN, *Principes. Une société urbaine à venir*, cit.



Prototipo di trasformazione: "Les paysages multifonctionnes sont eux caractérisés par la coexistence et la variété des programmes." (LIN). Immagine tratta da Équipe LIN, *Principes. Une société urbaine à venir*, cit.





A Monaco, città dove dal 1999 si stanno creando sinergie tra il mondo urbano e quello agricolo, un team interdisciplinare, Agropolis, composto da architetti, urbanisti, paesaggisti, e anche sociologi, ingegneri e agronomi, (Schroder, Harting, Bauchplan), dal 2009 ha proposto un progetto, chiamato Agropolis Munchen, volto a introdurre l'agricoltura nella conurbazione urbana di Monaco. Nell'individuare nuove strategie di sviluppo per la città nelle aree periurbane a contatto con la campagna, si è proposto per il quartiere di Freiham, un'area al margine occidentale di Monaco, dove è previsto un forte sviluppo edilizio, un Agricultural Park. Il sito è stato oggetto di una sperimentazione di agricoltura urbana temporanea e permanente grazie alla realizzazione di un sistema di orti che fungono da elementi compensativi sui terreni che saranno costruiti nei prossimi trent'anni. Con l'installazione di orti, ristoranti, fattorie temporanee, piccole installazioni commerciali e altri catalizzatori sociali e agricoli, il progetto ha inteso innescare una serie di strategie in grado di resistere in maniera duratura e atte a ridefinire i rapporti tra edilizia e agricoltura ai margini della città.

Agropolis Munchen



Agropolis Munchen, Monaco, 1999.
 In alto Freiham: Veduta dall'alto dell'incurione del sistema agricolo nell'urbano; sistema di compensazione degli orti agricoli per lo sviluppo futuro urbano, A sinistra Agropolis Munchen: nuova strategia generale di sviluppo urbano; con l'integrazione del ruolo dell'agricoltura.

La strategia per il progetto di Agropolis Munchen, così come quella per i paesaggi periurbani proposta da LIN per il Grand Pari(s), mira a valorizzare le potenzialità ecologiche degli spazi incolti e abbandonati dall'uomo. Questi sono residui che si presentano in quantità maggiore nei territori frammentati delle frange periurbane e minori verso il centro della città. *"La città produce tanti più residui quanto più il suo tessuto è rado. I residui sono scarsi e piccoli nel cuore della città, vasti e numerosi nella periferia."*⁷⁵ (Clément). I residui così teorizzati da Gilles Clément nel saggio *Manifesto del terzo paesaggio*, sono proprio le *friches* urbane descritte dal gruppo LIN. Sono aree fondamentali dell'ecosistema urbano perché nell'insieme costituiscono una grande risorsa per la tutela della biodiversità. L'ingegnere, agronomo e paesaggista Clément con l'intuizione del terzo paesaggio ha aperto la disciplina paesaggistica a luoghi e situazioni non propri del paesaggio tradizionale, tra cui vi sono proprio i residui naturali non configurati, che presi nella loro complessità, per Clément, generano un "giardino planetario" e partecipano con la conservazione della loro ricchezza agli scambi tra i diversi ecosistemi. *"Per natura, il Terzo paesaggio costituisce un territorio per le molte specie che non trovano spazio altrove. Il residuo di specie che non compare nel Terzo paesaggio è rappresentato da piante coltivate, dagli animali da allevamento e da quegli esseri la cui esistenza dipende dalle colture e dagli allevamenti"*⁷⁶ (Clément). Nei territori periurbani, dove il numero dei residui è maggiore e dove le maglie del costruito sono più aperte e c'è un maggiore grado di frammentazione, i frammenti dei *vacuoli* hanno maggiore occasione di continuità biologica grazie alla formazione di corridoi e porte ecologiche. Differentemente succede nel centro urbano, dove le maglie consolidate del costruito, con la loro saldatura, impediscono gli scambi della biodiversità residuale. *"Solo la moltiplicazione, lungo le maglie, dei residui derivanti dall'organizzazione del territorio permette di predisporre rifugi per la diversità."*⁷⁷ (Clément). La possibilità di sopravvivenza dei residui periurbani dipende proprio dai limiti delle aree che devono preservare la biodiversità e dai rapporti che i limiti instaurano con l'intorno. I margini tra residui e campagna o tra residui e aree urbanizzate sono i luoghi dello scambio tra i residui e permettono, con la loro definizione, la conservazione e la valorizzazione dei vacuoli. *"La continuità territoriale appare in modo cospicuo nel caso di riserve ben costituite o nel caso di continuità tra residui e riserve (...). Altrove appare sotto forma di linee (corridoi biologici):*

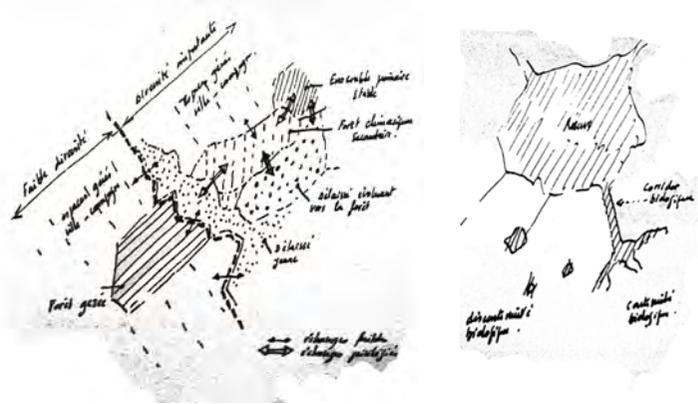
⁷⁵ G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2004, p. 14

⁷⁶ Ivi, p. 17

⁷⁷ Ivi, p. 39

siepi, bordi delle strade, foreste fluviali – o ancora sotto forma di isole.¹⁷⁸ (Clément). In pratica gli stessi margini da linee di collegamento tra le riserve diventano essi stessi spessori, che raccolgono residui di biodiversità la cui ricchezza spesso è superiore a quella degli ambienti che separano.

A sinistra "Limiti e diversa intensità degli scambi tra residui"; a destra "Continuità e discontinuità biologica", Immagini tratte da G. Clément, *Manifesto del Terzo paesaggio*, cit. pp. 43-45



Il margine come nastro a spessore variabile

Lo spessore del margine: J. Nouvel per il Grand Pari(s)

Il tema della conservazione dei residui naturali nel periurbano è così attuale da essere ormai al centro di analisi e proposte di visioni future urbane in favore di uno sviluppo sostenibile delle città. Nella proposta del gruppo di J. Nouvel per il Grand Pari(s) si propone una visione di città configurata da un margine a spessore variabile⁷⁹. Il progetto di margine non dipende solamente da ciò che si vuole o non vuole mettere in relazione ma ha importanza in sé; infatti, si propongono per il margine della grande Parigi azioni specifiche per il suo spazio, che grazie al suo spessore acquista una propria dimensione di progetto. Nouvel, nella sua proposta, nel definire i modi per progettare gli spazi tra città e campagna considerati come due mondi che s'ignorano, pensa a uno spazio di frontiera,⁸⁰ inteso non come una cintura verde o come un muro di edifici costruiti, ma come una sequenza di spazi aperti dai bordi sfocati. "Plutôt qu'une ligne, la lisière est un ruban, de largeur variable, avec des bords flous."⁸¹ (Fleischer). Il margine diviene un nastro che ospita funzioni e attività mancanti nell'ambito urbano e in quello rurale.

La grande varietà di condizioni geografiche, urbane e rurali, che s'incontrano trova soluzioni d'incontro grazie al largo repertorio di pratiche proposte che superano la scala umana per costruire linee d'orizzonte comuni a tutti. La natura sembra irrompere nella città e la città sembra costruirsi nel verde, "les herbes, le

⁷⁸ Ivi, p. 45

lierre, les arbres, sont toujours prêts à prendre racine et à pousser entre les pierres, au pied d'un mur de béton, dans une lézarde de l'asphalte, entre les pavés. Et d'autre part, il y a toujours, dans la forêt, ou dans les arbres, le rêve d'une cabane."⁸² (Fleischer). La proposta di Nouvel è quindi in sintesi di far diventare centinaia di chilometri di margine dell'agglomerato parigino tra urbano e rurale non un luogo astratto di separazione ma uno spazio *ruban* da abitare.

Le attività proposte sono legate al mondo dell'agricoltura come frutteti, giardini, orti urbani, ecc. e al mondo urbano cittadino come cammini, passeggiate e spazi di sosta che aprono visuali sulla campagna. Sul margine per le attività rurali si possono sperimentare nuove forme di utilizzo del suolo e dell'acqua, nuovi sistemi per la fertilizzazione, per la produzione energetica, il riciclaggio e il compostaggio. Si genera un paesaggio nuovo, tra sperimentazione sostenibile, uso per il tempo libero e coltivazione. Si vuole creare con queste attività un'apertura tra i due mondi, in altre parole uscire dalla logica chiusa del campo agricolo con la trasformazione di spazi a uso privato in luoghi pubblici e con la definizione di percorsi che rendono accessibili i diversi *champs urbains*. Da un lato, quindi, bisogna aprire le situazioni di enclaves, ma dall'altro anche preservare le diversità biologiche degli ambiti naturali esistenti, con giardini e spazi vegetali per favorire l'habitat delle specie vegetali e animali. Si definisce in questo modo un contorno della città con attività che non aprono solo la campagna ai cittadini, ma che con la tutela contengono l'espansione urbana e quindi evitano il consumo di suolo. La piantumazione di vegetazione come siepi e alberi favorisce l'aumento della rugosità del terreno e la formazione di barriere per edifici sovraesposti all'azione del vento, inoltre aumentano la superficie degli ambiti vegetali predisposti alla tutela dell'habitat delle specie vegetali e animali.

Tra le azioni proposte vi sono anche quelle di collocare sulla superficie poco densa del margine un sistema di collettori poco invasivi per il terreno per la produzione di energia geotermica e di predisporre aree per la sistemazione di pannelli fotovoltaici e per il microeolico. *"La lisière peut être perçue comme une opportunité pour produire des énergies renouvelables sur un tissu faiblement urbanisé disposant de grandes surfaces de sol où implanter de la géothermie basse température, des panneaux photovoltaïques. C'est également le lieu propice pour une réflexion sur le confort lié à l'ensoleillement et à l'écoulement du vent."*⁸³ (AJN, AREP, ACD). Oltre che per la produzione di

⁷⁹ cfr. capitolo 2, paragrafo 2.2, *La dimensione frattale dei margini*

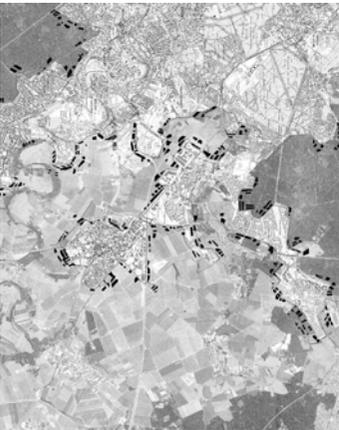
⁸⁰ "Ces deux mondes, il faut les articuler par l'entremise d'un milieu singulier, qui les concilie, qui les fasse profiter l'un de l'autre, qui les mutualiste. Cette ligne mince et fragile qui les sépare, il faut la dilater, lui donner une épaisseur et une existence qui leur profite à l'un comme à l'autre, emprunte ses qualités à l'un comme à l'autre, les enrichisse l'un comme l'autre. Ce sont des liens ouverts qu'il faut créer, une porosité qu'il faut établir, et non une ceinture de contention qui, fût-elle verte, ne correspondrait qu'à la dilatation d'un grillage." M. Desvigne (paysagiste), *Épaissir les lisières*, in AJN, AREP, ACD, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, Paris 2009.

⁸¹ A. Fleischer, *Les Lisières*, in AJN, AREP, ACD, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, cit.

⁸² Ibidem

⁸³ AJN, AREP, ACD, *Développement durable*, in *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, Paris 2009.

energia, il margine diviene spazio della sostenibilità ecologica in quanto può favorire una certa autonomia alimentare per il territorio parigino, portando così, alla diminuzione dell'uso dei trasporti per il fabbisogno alimentare. *"Des potagers en lisière sur 100 mètres de profondeur; 1 kilomètre de jardins ouvriers = 500 tonnes de fruits et légumes par an. Cela permet de limiter l'usage des transports automobiles associés aux besoins alimentaires. 30% de la longueur de la lisière correspond à 10 millions de m² de jardins ouvriers et de maraîchages."*⁸⁴(AJN, AREP, ACD).



"Aujourd'hui, la césure entre le territoire urbain et agricole présente un développé gigantesque. Il s'agit d'articuler ces deux mondes qui s'ignorent par l'entremise d'une lisière commune qui les concilie. (...) Nous n'allons pas inventer une ceinture, ou un rempart à la ville, mais une structure de lieux ouverts, une porosité nouvelle capable d'accueillir de nouveaux développements tout en donnant de la qualité aux habitations existantes." (Nouvel). Immagini tratte da AJN, AREP, ACD, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, cit., pp. 7-10/18.



Su questi temi si muovono anche le proposte per il Grand Pari(s) del gruppo di B. Secchi. Nella loro proposta gli spazi verdi e agricoli sono considerati luoghi da preservare per generare biodiversità e i margini di questi spazi aperti naturali diventano con il loro progetto sia i luoghi della tutela sia gli spazi attivi di connessione tra le diverse parti che circondano i residui naturali. *"On a étudié les bords des parcs existants et on a sélectionné ceux qui pourraient être modifiés et transformés. Là on imagine des rives habitées mais perméables qui puissent rendre plus aisée l'appropriation du parc."*⁸⁵ (Studio 09). Gli spazi aperti naturali da essere conservati sono le zone agricole produttive, le foreste, i parchi e i giardini classici al bordo dello spazio urbano, ma sono anche gli spazi verdi e le enclaves agricole più piccole ormai interne al costruito. Questi luoghi generano delle separazioni tra i tessuti discontinui della metropoli, definendo distanze che possono essere colmate progettando i loro perimetri. Quest'ultimi si offrono come riserve di biomassa e di diversità biologica per una metropoli del futuro ecologica. I bordi degli spazi aperti progettati divengono anche i luoghi della connessione tra le diverse parti dell'agglomerato parigino, così da generare un sistema a rete che contribuisce alla porosità tra i tessuti urbani. Questa operazione di progettazione del bordo è descritta dal gruppo di B. Secchi e si sviluppa in tre tappe: la prima è quella di creare una zona compensativa profonda 100 metri lungo il bordo degli spazi verdi, la seconda è quella di cercare in queste zone tampone gli edifici che devono essere conservati e la terza è quella di densificare e trasformare le aree della zona tampone dove non sono presenti gli edifici conservati.

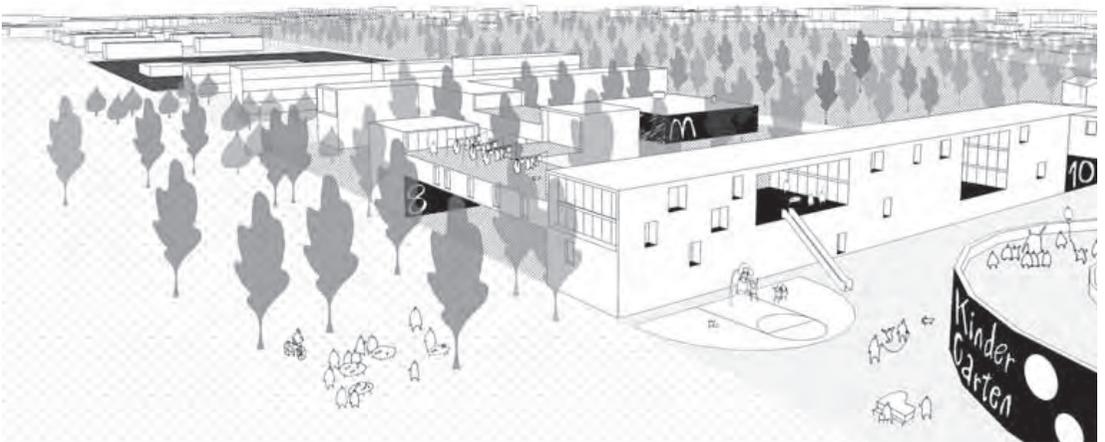
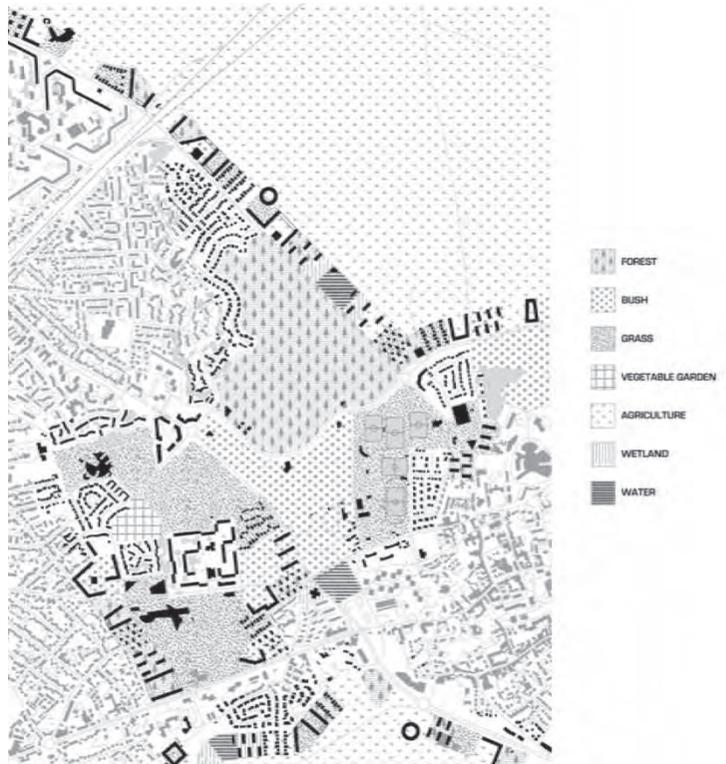
Il progetto del margine degli spazi aperti mira così a definire perimetri di mixité funzionale e sociale che trasformano il bordo da semplice luogo dell'accesso a spazio organizzato e abitato. Giardini, orti, piccole foreste, impianti di fitodepurazione intervallati da servizi, attività pubbliche e residenze sono tutte funzioni che aiutano ad attivare il bordo, mettendo insieme paesaggi differenti anche nei loro usi, e ad attivare luoghi attrattivi per molteplici utenti. *"Encore une fois, une forte relation avec le paysage est normalement un élément de valorisation des immeubles qui en profitent. Dans ce sens le projet utilise cette potentialité de valorisation pour introduire une mixité sociale et fonctionnelle dans des parties de l'agglomération qui sont aujourd'hui parmi les plus pauvres."*⁸⁶ (Studio 09). Il paesaggio in questa proposta e in quella precedente di Nouvel è il soggetto principale da cui partire per attuare le trasformazioni. La sua

⁸⁵ Studio 09, *Espaces verts et agricoles: appropriation et biodiversité*, Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne. Consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne. *La ville "poreuse": chantier 2*, Parigi 2009.

⁸⁶ Ibidem

tutela e la sua valorizzazione aiutano a generare ambienti tra urbano e natura attivi e quindi abitabili. Il progetto dei margini secondo questa lettura è l'occasione per preservare le diversità paesaggistiche e per arricchire ulteriormente il sistema ecologico di modo da far diventare la biodiversità il vero catalizzatore per la socio-diversità.

"On imagine d'utiliser les nouveaux développements pour définir la marge de certains espaces ouverts de façon à créer des périmètres de mixité qui puissent aider à activer leurs utilisations." (Studio 09). Immagine tratta da Studio 09, *Espaces verts et agricoles: appropriation et biodiversité*, cit. pp. 103-105



3.2.3 Il progetto di margine della città

Il progetto urbano tra città e campagna: Steven Holl, *Edge of a City*

Il progetto del margine periurbano oltre a essere una buona occasione per la tutela degli spazi naturali delle frange urbane secondo un fine ecologico, può diventare lo spunto per pensare a nuove forme urbane di contenimento e conclusione della città. Partendo sempre dal paesaggio e dalla sua conservazione, il margine può caratterizzarsi con spazi edificati che tracciano il confine tra città e campagna e diventano condensatori di nuovi modi di vita sociale. Gli scenari che si propongono mirano principalmente a contrastare l'urbanizzazione diffusa delle periferie, ma anche a definire in maniera chiara l'inizio e la fine della città con progetti che diventano le nuove porte o le nuove mura della città.

S. Holl, tra il 1988 e il 1990, ha elaborato una serie di progetti teorici, *Edge of a City*, partendo proprio dal presupposto di voler bloccare lo *sprawl* urbano e di voler definire nuovi spazi con costruzioni ibride. Queste poste al margine della città diventano non solo semplici oggetti iconici ma soprattutto sistemi capaci di stabilire nuovi scenari tra città e campagna. Sebbene le sue teorie prendano le mosse dallo studio della città americana, caratterizzata maggiormente e storicamente dal fenomeno dello *sprawl*, le proposte risultanti dai suoi progetti definiscono scenari applicabili in tutte quelle realtà urbane (ormai sempre più diffuse) dove non è più percepibile la separazione tra la città e l'ambiente naturale intorno. La preoccupazione di Holl per le questioni legate al margine della città deriva dall'individuazione, nelle periferie più esterne, della diffusione di oggetti isolati come case basse suburbane, centri commerciali, recinti di uffici, ecc., non relazionati tra loro e dispersi nel territorio. In *Anchoring* spiega con queste parole i presupposti e le finalità dei suoi progetti teorici: *"ai margini della città moderna si depositano dei frammenti privi di relazioni intrinseche con l'organizzazione esistente che non siano quella delle curve e degli svincoli delle freeways.(...) Questi spazi richiedono visioni e previsioni capaci di delineare il confine tra la città e la campagna. Su un territorio quasi esausto è possibile tracciare le visioni del futuro di una città, liberando il paesaggio naturale che ancora resiste e salvaguardando l'habitat di centinaia di specie animali e vegetali minacciate di estinzione. È possibile preservare ciò che resta della natura incontaminata; è possibile*

⁸⁷ S. Holl, *Anchoring*, in *Anchoring*, Princeton Architectural Press, New York 1989, p. 9, in K. Frampton, *Steven Holl architetto*, Electa, Milano 2002, p. 33-34

⁸⁸ K. Frampton, *Steven Holl architetto*, cit., p. 33

⁸⁹ S. Holl, *Edge of a city*, in *Design Quartely*, 1988, p. 15, in K. Frampton, *Steven Holl architetto*, Electa, Milano 2002, p. 34-35

*restaurare il territorio che è stato privato della vegetazione. Si può sperare che tra la città e la campagna si sviluppino una nuova sintesi, nuovi modi di vita urbani e una nuova forma urbana. I metodi tradizionali dell'urbanistica non sono più efficaci. Ripensando alla città dal punto di vista del paesaggio, questi progetti propongono programmi e nuovi tipi di spazi urbani.*⁸⁷(Holl). Frampton nell'analizzare il lavoro di S. Holl riconosce come i temi del limite e della congiunzione non solo alla scala architettonica ma anche a quella urbana siano sempre al centro delle sue ricerche progettuali, sebbene siano distanti dalla cultura urbana americana: *"Anche se le onnipresenti autostrade occupano vaste porzioni di territorio, ciò che si è perduto a livello urbano, infatti, è un confine, simile a quello che in passato separava nettamente la città dalla campagna, anche se sappiamo che una forma di delimitazione di questo tipo, fatta eccezione per Manhattan che è circondata dall'acqua, non ha mai caratterizzato l'urbanizzazione americana."*⁸⁸(Frampton). Ad ogni modo Holl sente questo problema come principale tanto da dedicare due anni della sua ricerca a definire nuovi scenari urbani ai margini più esterni delle fasce suburbane delle città americane. I nuovi scenari pensati da Holl, sono caratterizzati dalla progettazione sui margini delle città di *megaforme* urbane, che, volendo essere dei condensatori sociali, contengono funzioni miste per stabilire una complessità di usi e di persone. *"La tipica condizione suburbana che si realizza nelle periferie delle città contemporanee, è sostituita in questi progetti da edifici ibridi con funzioni differenziate. Si tratta di uno sforzo compiuto in favore della complessità funzionale (...) realizzato attraverso una combinazione e giustapposizione di attività di diversa natura."*⁸⁹(Holl). I quattro progetti, illustrati di seguito, rappresentano quattro differenti variazioni del progetto del margine periurbano definito con altrettante variazioni del tema della megaforma urbana.

Spatial Retinings Bars a Phoenix

Il primo progetto, *Spatial Retaining Bars*, è stato pensato per l'area marginale che era nel 1989 quella più esterna della periferia di Phoenix in Arizona. Il tema di progetto è la definizione del confine tra la città e il deserto con un sistema di *"barre spaziali di contenimento"*. Le barre costituiscono una struttura di quadrati bucati che inquadrano le montagne all'orizzonte e fanno da cornice al paesaggio del deserto. Nei bracci delle barre sono inserite le unità residenziali. *"In queste gigantesche porte che, dall'alba al tramonto, costruiscono con lo sfondo un nuovo paesaggio, gli alloggi sono organizzati in loft*

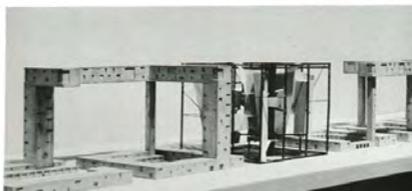
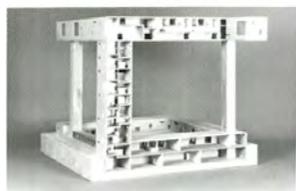
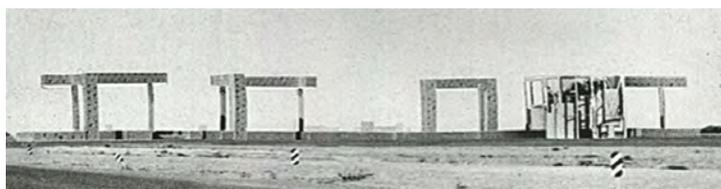
sospesi sui bracci superiori delle strutture, nell'isolamento e nel silenzio."⁹⁰ (Holl). I loft sono collegati con i luoghi del lavoro e accessibili dalle corti leggermente inclinate al piano terra. Le corti costituiscono gli spazi pubblici che favoriscono la socialità. L'architetto, a proposito degli edifici, sostiene: "Le sezioni 9m x 9m dell'edificio funzionano come delle "travi cave" portanti in calcestruzzo. Gli esterni sono di calcestruzzo faccia a vista colorato, le superfici inferiori dei bracci invece, sono lucide fino a risplendere. Al mattino e alla sera, queste superfici lucide sono illuminate dal rosso del sole del deserto."⁹¹ (Holl).

⁹⁰ S. Holl, *Intertwining*, Princeton Architectural Press, New York 1996, p. 18

⁹¹ S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, LIBRIA, Melfi 2010, p. 85

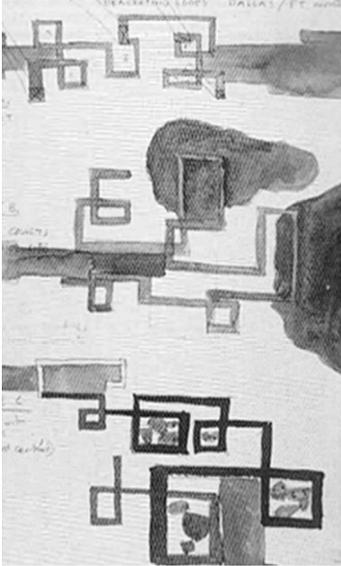


Steven Holl_ SPATIAL RETAINING BARS, Phoenix, Arizona 1989, panimetria generale, formontaggi e plastico delle barre. Immagini tratte da S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, cit.



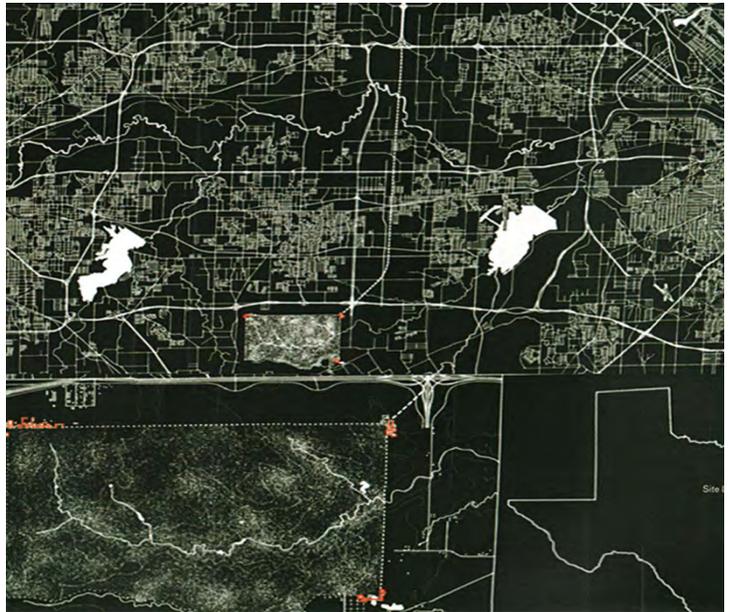
Spiroid Sectors a Dallas

⁹² Ivi, p. 89



Steven Holl, SPIROID SECTORS, Dallas-Forth Worth, Texas 1989, planimetria generale, fotomontaggio e schizzo di progetto dei settori spiroidali. Immagini tratte da S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, cit.

Anche il secondo progetto, *Spiroid Sectors*, è caratterizzato da settori, in questo caso di forma spiroidale, concepiti come megastrutture al margine di Dallas in Texas. I settori fanno da riferimento e mediazione tra la città diffusa e la prateria e si configurano come edifici complessi con torri gemelle e bracci a spirale, pensati per proteggere l'area naturale della prateria texana e per accogliere molteplici funzioni legate agli ambiti domestici, produttivi e al loisir. I settori, punti di riferimento nella megalopoli americana, sono connessi tra di loro e al centro della città tramite un sistema ad alta velocità che supera la difficoltà data dal percorrere le grandi distese territoriali suburbane. Ogni settore urbano è una piccola città dove si sviluppa un'eterogeneità di funzioni: stazioni dei trasporti, centri benessere, cinema e gallerie negli elementi spiroidali più grandi. In quelli più piccoli, invece, si trovano le funzioni legate alle attività domestiche. "Le spirali più piccole definiscono i cortili residenziali a basso costo e sono costruite con un sistema sperimentale che alterna pareti sottili a pareti spesse."⁹² (Holl). Gli spazi pubblici sono distribuiti secondo una gerarchia ottenuta dagli spazi conduttori, che si avvolgono su se stessi e favoriscono la connessione verticale e orizzontale tra gli spazi esterni e quelli interni al settore. I percorsi sono pensati, infatti, su piani inclinati e orizzontali delle coperture, così da rendere variabili gli attraversamenti a quote diverse.



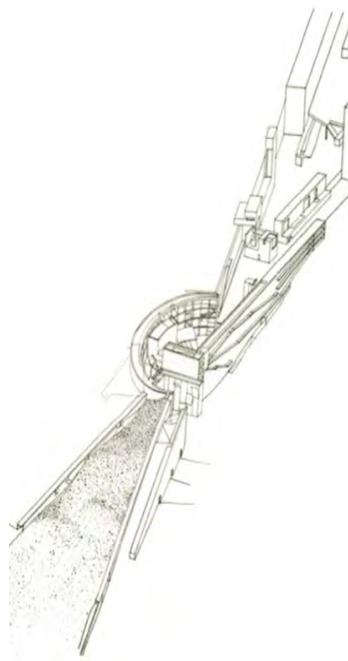
Pensato anch'esso come progetto di raccordo tra città e paesaggio naturale l'intervento, *Stitch Plan*, per la periferia suburbana di Cleveland in Ohio, si configura come un insieme di cinque X disposte secondo un ritmo regolare intorno alla città. Le zone a X, come *punti di sutura*, definiscono nel loro complesso il margine tra l'urbano e la campagna in tutte le direzioni, tranne che verso nord dove la sponda del lago Erie fa da margine alla città. Il pezzo urbano della X è costituito da edifici che accolgono diverse funzioni: hotel, cinema, palestra e centro sportivo. In uno di questi pezzi urbani la parte centrale è formata da una diga con funzioni miste che segna un punto immaginario di passaggio dalla città alla campagna. La metà della X rurale accoglie attività legate alla natura, come un vivaio ittico, un acquario, giardini botanici e dove c'è la diga si forma anche un lago artificiale con una grande area ricreativa.

Stitch Plan a Cleveland



Steven Holl, STITCH PLAN, Cleveland, Ohio 1989, panimetria generale, schizzo di progetto, fotomontaggio.

Immagini tratte da S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, cit.

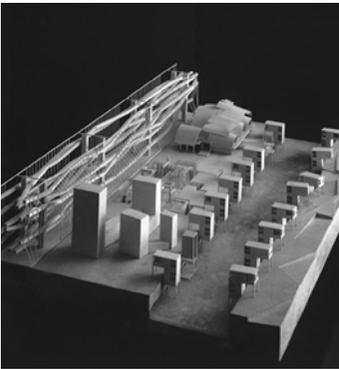


Canal House a Rochester

Il quarto progetto, *Canal House*, sull'Erie Canal nella città di Rochester nello stato di New York, consiste nella ridefinizione della forma del canale, ora un fossato indistinto, grazie al disegno della sezione trasversale dell'edificio progettato. Sul bordo del canale si attestano le residenze, che sulla riva sud verso la campagna hanno un ritmo meno lineare e più aperto, invece verso la città hanno un fronte continuo. *"Le case sul canale si appoggiano sull'argine, come se fossero cani accorsi a una tavola imbandita. Sulla riva nord del canale, le case si dispongono formando un fronte unico con ritmo regolare; sulla riva sud, sono disallineate e aperte verso la campagna circostante."*⁹³ (Holl). Un edificio lineare a nord, poi, accentua la chiusura verso la città e accoglie attività legate al mondo del lavoro ed è contraddistinto da passerelle inclinate che assomigliano ai passaggi di servizio pedonali che si trovavano sul fiume. Tra l'edificio lineare e le residenze sul canale, c'è una fascia di attività sociali e culturali (cinema, scuola di musica, casa di riposo, gallerie), che rafforza ulteriormente il margine nord verso la città.

⁹³ Ivi, p. 77

Steven Holl, CANAL HOUSE, Rochester, New York 1989, panimetria generale, schizzo di progetto, fotomontaggio. Immagini tratte da S. Holl, *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, cit.



La ricostituzione della forma urbana: Bergamo e Stoccolma

Fino ad ora si è indagato come il progetto dei paesaggi del margine periurbano si confronta con un'interfaccia urbano-agraria coinvolgendo spazi dalla forte complessità e dalle diverse dimensioni. Se da un lato il progetto del margine prevede la riqualificazione e la definizione di porzioni di territorio di dimensioni definite ai confini della città; dall'altro il progetto del margine tra città e campagna diviene anche l'occasione, dichiarata soprattutto nelle strategie di pianificazione degli ultimi anni, per ridare senso a una forma urbana complessiva, dove lo spazio edificato e quello non edificato sono studiati insieme. In altre parole il progetto del margine diviene la volontà di una definizione del bordo della città secondo modi contemporanei ed è inserito all'interno di un quadro strategico di pianificazione unitaria urbana. Il progetto assume allora un respiro più ampio, avvicinandosi alla scala urbanistica e appagando, in qualche modo, sia la volontà di porre fine alla diffusione illimitata delle città sia il desiderio di ritrovare una forma urbana compiuta con un suo carattere definito. Le pianificazioni che sono state previste e si sono attuate per Bergamo e Stoccolma sono due modi diversi di pensare alla città, ma allo stesso tempo hanno in comune l'obiettivo di voler dare una visione unitaria urbana, fornendo nuove idee per lavorare sui frammenti autonomi e consentire il ritrovamento della forma complessiva. I due piani si basano sulla pianificazione di un sistema strutturato e organizzato di relazioni tra le parti della città, con l'individuazione d'interventi precisi che hanno il fine lavorando sui margini urbani di definire al meglio la loro configurazione.

Il piano per Bergamo, già dalla sua presentazione preliminare, ha posto come obiettivo principale la promozione *"di una nuova idea urbana a cui aspirare come modello ideale"*⁹⁴. Una delle proposte per raggiungere questo obiettivo è quella di ridurre l'occupazione di sistemi urbani vuoti e valorizzarli da un punto di vista ecologico attraverso la costruzione di una *cintura verde*, che nel suo complesso oltre alla tutela ambientale e naturalistica, favorisca anche le relazioni e una migliore qualità di vita degli spazi urbani marginali. Bergamo, divisa in città alta e città bassa, è una città che è ben riconoscibile nella sua parte storica e consolidata e come molte città europee soffre del difficile rapporto tra città, hinterland e provincia. Nel momento in cui ha allargato i suoi margini e ha raggiunto quelli dei comuni limitrofi, la pianificazione futura della città deve spostarsi da considerazioni di chiusura e isolamento a quelle di partecipazione e apertura

Bergamo e la cintura verde

⁹⁴ G. Cavagnis, G. Della Mea, M. Zambianchi, *Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile*, in B. Gaabrielli, G. Cavagnis, *Bergamo: il piano di governo del territorio*, Urbanistica 144/2010, p. 21

a una *mega-city-region*. Per realizzare questo, il tema della cintura verde come proposta di progetto del margine si configura non solo come un tentativo storico di definire la fine della città⁹⁵, ma è anche e soprattutto lo spazio dove incentivare le funzioni ecologiche e ricreative. *"Dalle esperienze contemporanee si fa sempre più evidente l'esigenza di mettere in atto politiche che considerino le cinture verdi non nei termini dell'uniformità geometrica prescrittiva, bensì secondo la conoscenza delle differenze paesistiche strutturali e dei relativi potenziali e limiti di sviluppo quali paesaggi per la compensazione e salvaguardia ambientale, oltre che per le opportunità ricreative che possono offrire"*⁹⁶ (Valentini). La cintura verde, che disegna e mette in relazione gli spazi aperti periurbani e quelli urbani marginali, insieme alla progettazione di ambiti strategici che definiscono le relazioni tra la città consolidata e quella storica, costituisce il progetto d'insieme del piano. Il Pgt (Piano di governo del territorio) considera la cintura verde il sistema integrativo e riqualificante degli spazi aperti al margine della città: *"Un vero e proprio progetto ambientale che integra, collega, ricuce e amplifica le condizioni dei vuoti urbani per ottenere risultati qualitativi"*⁹⁷. La cintura che contorna la città verso sud, da est a ovest, è composta da un parco lineare e da una serie di spazi aperti chiamati le *Stanze verdi*. Il parco lineare ha funzioni di tipo agricole e forestali per realizzare connessioni con il territorio rurale periurbano. Le *stanze verdi* sono tre parchi molto grandi dalle differenti caratteristiche: il parco della Trucca è a vocazione agricola, quello della Martinella è più d'interesse naturalistico, mentre l'ultimo, Porta Sud, accoglie funzioni urbane di tipo turistico-ricreativo-sportivo. Alla finalità contenitiva della cintura si aggiunge una finalità connettiva grazie all'inserimento di percorsi ciclo-pedonali, che mettono in relazione le aree marginali urbane con tutto il territorio comunale, realizzando così un insieme di spazi molto accessibili e fruibili. *"Le azioni strategiche (...) individuano nei percorsi della mobilità lenta la risposta progettuale alle esigenze di caratterizzazione e fruibilità del progetto ambientale (...). Il sistema della mobilità, inoltre, prevede connessioni tra percorsi ciclopodali e fermate del trasporto pubblico su ferro, ampliando la gamma di offerta anche per chi proviene dalla scala sovralocale."*⁹⁸ La cintura verde, è allora costituita da due sistemi: il sistema dei percorsi e delle piste ciclo-pedonali che ha l'obiettivo di riuscire a mettere in relazione tutta la città e il sistema naturalistico che definisce un nuovo disegno del paesaggio come una linea continua. Come

⁹⁵ Il tema degli spazi verdi come elementi con una funzione non solamente estetica, ma anche contenitiva e compensativa, già si manifesta nell'Ottocento, quando al posto delle fortificazioni, che venivano demolite, si realizzano ai margini delle città europee giardini e percorsi nel verde. Durante il XX secolo con la produzione sperimentale di Howard e l'applicazione della Green Belt di Londra cominciano una serie di progetti per alcune città europee (Ceinture vert di Parigi, grunGurtel in Germania, ecc.), dove la struttura del sistema del verde intorno alla città, definita appunto cintura verde, diviene il sistema per definire i limiti urbani. Durante il XX secolo la configurazione della cintura verde fa passi avanti, non fermandosi a un progetto solo di contenimento ma accogliendo anche spazi per favorire un'integrazione tra città e campagna. Per i casi esemplificativi di cinture verdi del XX secolo, vedere A. Valentini, *"Tesi di dottorato di ricerca in Progettazione paesistica"*, Università degli studi di Firenze, cit.

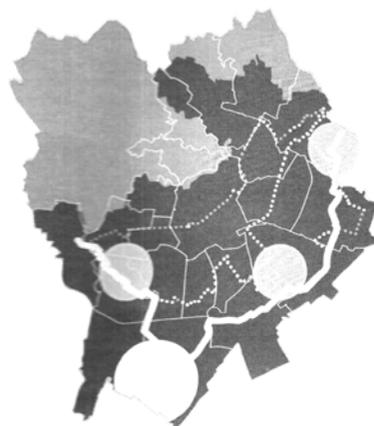
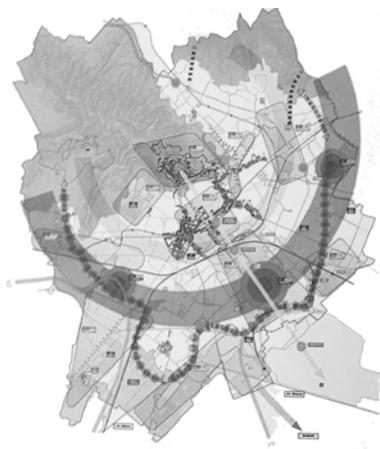
⁹⁶ A. Valentini, *Tesi di dottorato di ricerca in Progettazione paesistica*, Università degli studi di Firenze, cit. p. 143

⁹⁷ G. Cavagnis, G. Della Mea, M. Zambianchi, *Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile*, cit., p. 26

⁹⁸ Ivi, p. 27

segno nel paesaggio, la cintura verde assume il ruolo virtuale di quelle che un tempo erano le mura della città. Superando l'immagine delle mura di cesura e di separazione, la cintura diviene un riferimento mentale e simbolico per l'individuazione di un'identità urbana. In altre parole, la configurazione della cintura verde, ridisegnando il periurbano, aiuta a restituire una visione unitaria della composizione dei tessuti urbani, mettendo insieme le diverse strutture, superando i punti di rottura e superando il concetto di contrapposizione netta tra urbano e non urbano.

Documento di piano: schema strategico alla scala urbana; Schema concettuale della cintura verde. Immagini tratte da G. Cavagnis, G. Della Mea, M. Zambianchi, Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile, cit., p. 28, p. 32



Documento di piano: il progetto della cintura verde. Immagine tratta da G. Cavagnis, G. Della Mea, M. Zambianchi, Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile, cit., p. 27

Di obiettivi simili, raggiunti con strategie diverse, è il piano urbanistico di Stoccolma, l'Översiktplan del 2010. Il piano è stato definito, dopo un processo, che partito nel 2006, mirava a dare una visione futura di crescita sostenibile della città fino al 2030, Vision Stockholm 2030. Una delle strategie del piano è di connettere, densificando e ampliando i confini storici, la città consolidata con la prima periferia. Questa strategia riguarda la rigenerazione di dieci aree, industriali, ferroviarie e portuali, di grandi dimensioni, dismesse o poco utilizzate, che possano accogliere funzioni miste per creare mixité sociale e funzionale. La rigenerazione di una delle aree, Hammarby Sjöstad⁹⁹, iniziata nel 1990 e terminata nel 2012, è diventata un esempio emblematico di riqualificazione di una vasta porzione di territorio, prima insediata da attività industriali, attuata con una forte attenzione allo sviluppo sostenibile ed ecologico dell'area. Tra gli altri progetti quello della riconversione dell'ex stazione ferroviaria, Norra station, in una nuova area residenziale, realizzata con un progetto di densificazione del margine settentrionale, definisce il confine nord del distretto di Vasastaden e mette in relazione la città con l'area naturale del settore nord. Un'altra strategia del piano è di densificare i poli esterni alla città consolidata, per avere un equilibrio nello sviluppo della regione metropolitana di Stoccolma. Inoltre, una terza strategia riguarda il densificare anche i bordi delle aree aperte e pubbliche per innescare relazioni e connessioni tra le diverse parti della città. I distretti periurbani saranno densificati con interventi di completamento, con l'incremento di servizi e spazi per il tempo libero e con una nuova edificazione che non comprometta la visione unitaria dell'insieme. In verità questo piano prende spunto dal piano urbanistico, adottato dopo la Seconda guerra mondiale, nel 1952, dove la politica di espansione della città era prevista già in opposizione alla diffusione urbana. *"Da quella data in poi (la data è il 1932, quando ancora la città era formata da insediamenti di piccole e medie dimensioni dispersi nella natura) l'espansione della città dà luogo alla densificazione e unificazione di un territorio disperso più che al suo sprawl."*¹⁰⁰ (Secchi). Il piano urbanistico del 1952, redatto da Markelius e Sidenbladh, si opponeva alla dispersione con la formazione di una città-arcipelago fatta per nuclei conclusi separati tra di loro e dalle zone della produzione con parchi naturali e corridoi verdi. Il fattore interessante è l'attenzione posta alla definizione dei margini già presente in questo piano: i quartieri hanno densità decrescenti dal centro ai margini, dove sono collocate

⁹⁹ cfr. paragrafo 3.3, *Il progetto di modelli eco-sostenibili*

¹⁰⁰ B. Secchi, *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari, 2008, p. 83

le strutture pubbliche che fanno da elementi di separazione tra la natura e il costruito. L'idea di far diventare Stoccolma una città policentrica grazie a questa politica di espansione si attua con la costruzione di tre generazioni di città satellite (anni '50, '60 e '70), connesse tra di loro attraverso la rete metropolitana che diviene l'infrastruttura primaria. Il tema dei trasporti è presente anche nelle successive pianificazioni programmate per Stoccolma, del 1990 e del 1999, dove l'espansione del trasporto pubblico avviene intorno alla città per ridurre il traffico urbano. Un'altra strategia sempre presente nei piani è quella per lo spazio aperto, la cui attenzione del piano a partire dalla tutela delle aree boschive e delle riserve naturali, mira anche alla definizione del rapporto tra edificato e natura, dai parchi urbani più piccoli interni alla città ai corridoi verdi che separano le isole, fino ai grandi spazi naturali esterni. Come per Bergamo il piano del 2010, a differenza di quelli precedenti, guarda al sistema naturale, non solo come un elemento di contenimento e delimitazione, ma anche come un sistema dove conservare la natura e attivare spazi per la socialità, evitando così attraverso nuovi modi d'uso di queste aree, l'edificazione di altro suolo.

Piano strutturale di Stoccolma, 1999: localizzazione delle aree di sviluppo strategico e planimetria.

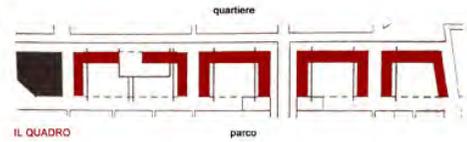
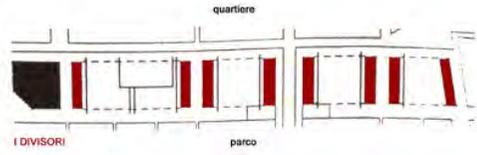
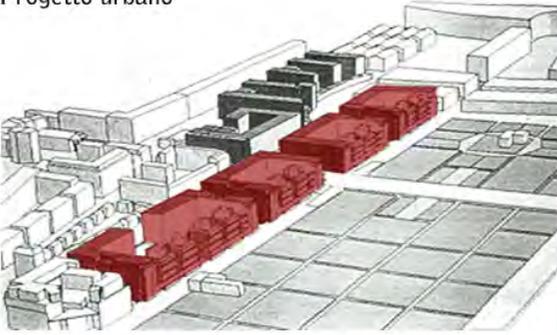
Immagine tratta da D. Mittner, *Pianificazione e grandi progetti urbani: Stoccolma 1990-2025*, in *Urbanistica* 143/2010, p. 37.



capitolo terzo

SCHEDE DI SINTESI 3A- 3B

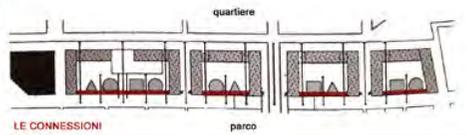
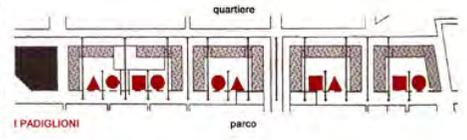
Progetto urbano



Parigi, Zac di Bercy, 1991

il tema principale del progetto è il disegno del fronte tra costruito e parco

il complesso allineato all'isolato con una serie di aperture stabilisce rapporti d'interazione tra il costruito retrostante, gli edifici progettati e il verde



Nuovi cluster



Breda, Nuovo quartiere Chassé Terrain, 1996

il progetto di rigenerazione di un'enclave agricola dismessa, chiusa tra luoghi edificati della città disegna un villaggio indipendente dagli insediamenti circostanti.

lo spazio pubblico aperto progettato è il coagulante tra le parti progettate e la città



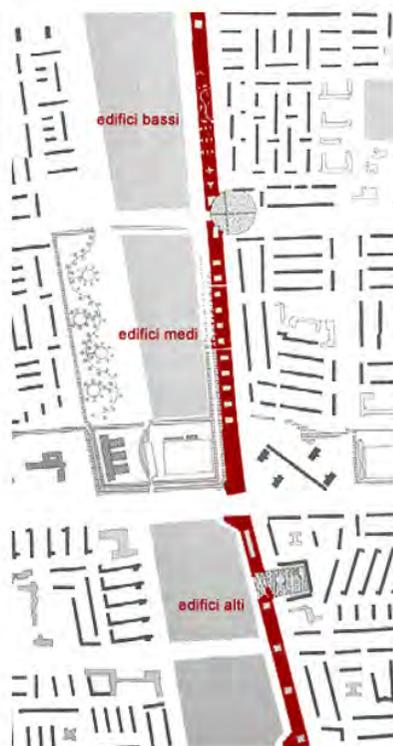
Progetto urbano



L'Aja, Complesso residenziale lungo la Dedemsvaartweg, 1987

una striscia stretta divisa in tre parti con tre programmi formali e funzionali diversi diviene un luogo di riferimento per i successivi interventi da attuare nelle isole intorno

gli edifici sono disposti perpendicolarmente alla direzione della striscia in modo da operare una continuità visiva tra le parti della città separate



Nuovi cluster



Pechino, Linked Hybrid Complex, 2003

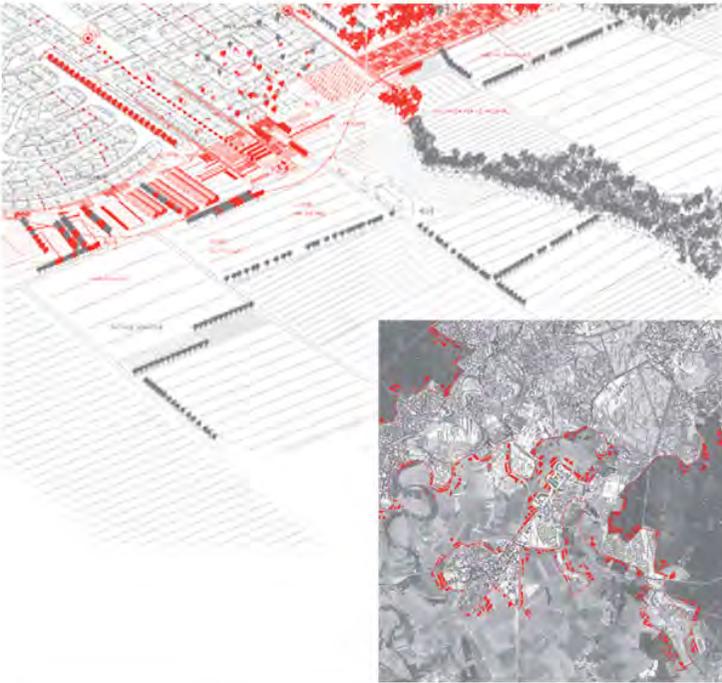
torri isolate e recinti chiusi formano un sistema ibrido di edifici alti e connessioni orizzontali

il progetto definisce un bordo poroso e accessibile così da stabilire una continuità spaziale tra interno ed esterno

I passaggi orizzontali sono alla quota del piano terra e a quella dei piani superiori dove ponti-sospesi connettono circolarmente le torri e aprono visuali sull'ambiente urbano



Il margine della campagna

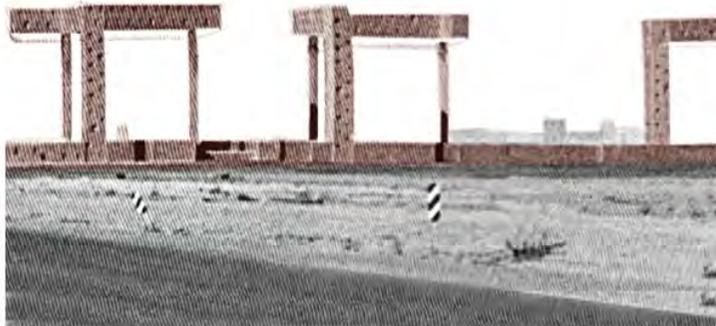
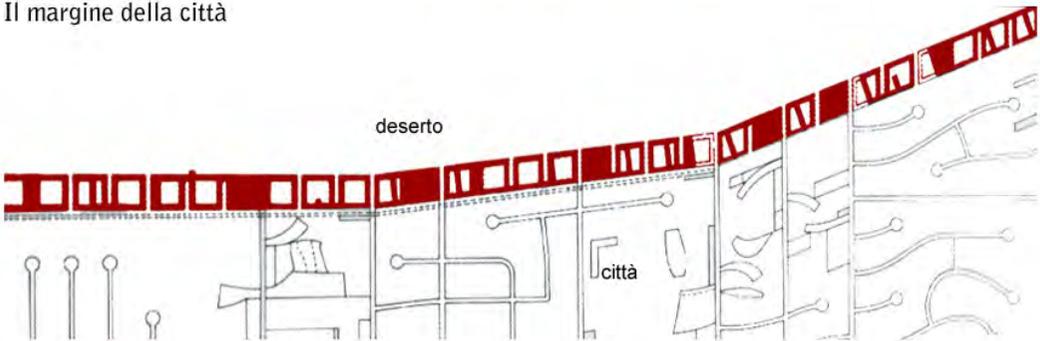


Parigi, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, 2009

il margine tra città e campagna è un nastro, che ospita funzioni e attività mancanti nell'ambito urbano e in quello rurale

il margine è uno spazio con una sua vocazione funzionale, data da nuove pratiche e usi che fanno da connettivo tra città e campagna

Il margine della città



Phoenix, Arizona, Spatial Retainings Bars, 1989

la definizione del confine tra la città e il deserto avviene con un sistema di "barre spaziali di contenimento"

le barre costituiscono una struttura di quadrati bucati, che inquadrano le montagne all'orizzonte e fanno da cornice al paesaggio del deserto

Il margine della campagna



Parigi, Consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, 2009

i margini degli spazi aperti naturali sono i luoghi della tutela e gli spazi attivi di connessione tra le parti che circondano i residui naturali

il paesaggio è il soggetto principale da cui partire per attuare le trasformazioni

gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio naturale aiutano a generare ambienti tra urbano e natura attivi e quindi abitabili



Il margine della città

Dallas-Forth Worth, Texas, Spiroid Sectors, 1989

i settori di forma spiroidale, concepiti sono megastrutture che fanno da mediazione tra la città diffusa e la prateria

li settori spiroidali sono edifici complessi con torri gemelle e bracci a spirale, pensati per proteggere l'area naturale della prateria texana e per accogliere molteplici funzioni domestiche, produttive e ricreative



Cleveland, Ohio, Stitch Plan, 1989

un insieme di cinque X sono disposte intorno alla città

le zone a X sono punti di sutura e definiscono il margine tra l'urbano e la campagna



3.3 I recinti industriali

Le politiche urbane contemporanee pongono al centro della loro discussione l'importanza di non consumare altro suolo, di contrastare lo *sprawl* urbano e quindi di costruire all'interno del costruito per avvicinarsi a un modello di città compatta, che si opponga al fenomeno di diffusione. In quest'ottica, di grande importanza sono le aree lasciate vuote, abbandonate o sottoutilizzate, dal processo di deindustrializzazione avvenuto negli ultimi vent'anni, poiché rappresentano una risorsa da un lato per far crescere la città su se stessa, dall'altro per poter aprire e far entrare nella logica urbana tutte queste aree chiuse, recintate e inaccessibili agli abitanti. La riqualificazione delle aree dismesse permette di ripensare alla forma e all'assetto complessivo della città. Infatti i recinti industriali sono generalmente collocati in luoghi, prima periferici ma ora centrali e strategici, che possono formare nuove centralità e completare il sistema urbano con nuovi modelli insediativi che partecipino alla costituzione di una nuova forma urbana.

I caratteri rappresentati dalle aree dismesse all'interno della città sono: di chiusura e d'isolamento nei confronti del contesto, di un forte salto di scala e di dimensioni rispetto ai tessuti sviluppati al loro intorno e di autonomia e specializzazione, che li rendono dei comparti monofunzionali. Questi caratteri individuano le aree dismesse come luoghi irrisolti nell'interno urbano che generano fratture e separazioni tra ciò che dividono e i progetti di riconversione sono pensati proprio per contrastare, mitigare, trasformare le criticità che presentano. Sia che propongano una nuova idea di recinto o un'apertura dei margini verso la città, le proposte progettuali per le aree dismesse intendono liberare porzioni di territorio urbano e sperimentare operazioni di trasformazione riguardanti il rapporto con l'esistente, l'innovazione tipologica ed eco-sostenibile e il disegno urbano. Il tutto per rendere le aree vivibili e accessibili agli abitanti e inserirle nei tessuti urbani e sociali della città, stabilendo con il progetto dei margini, di volta in volta, rapporti diversi con le parti della città che incontrano.

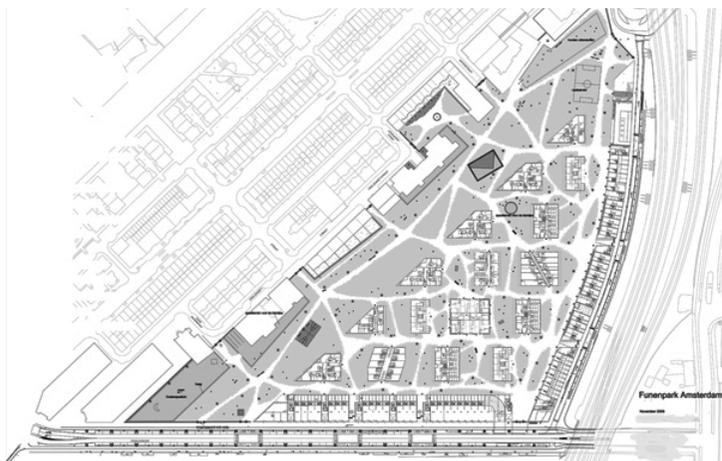
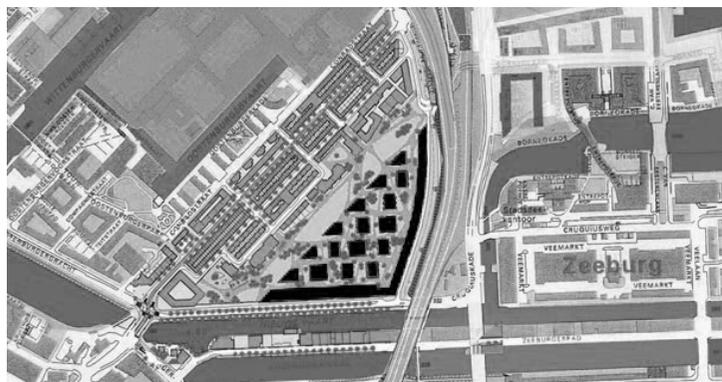
3.3.1 L'apertura dei recinti

Il disegno di un isolato protetto

Het Funen a Amsterdam

Tra i progetti emblematici di riconversione ad uso abitativo e lavorativo di un sito industriale dismesso vi è quello di Het Funen

realizzato ad Amsterdam nel porto commerciale tra il 1998 e il 2005. L'area dismessa si trova lungo una linea ferroviaria al limite tra il centro della città e gli Eastern Docks. È di forma triangolare e confina con il fascio dei binari, il canale d'acqua e il tessuto urbano. I progettisti, de Architekten Cie, immaginano il nuovo sito come un luogo isolato rispetto alla ferrovia e al canale, ma aperto verso la città, attraverso la combinazione dei principi del blocco perimetrale e delle tipologie della città giardino. Questa nuova idea di semi-recinto è realizzata con il progetto di un lungo corpo lineare a "L" di margine che delimita e protegge l'area verso la ferrovia e si poggia sulle sponde del canale. La zona interna protetta, accessibile da diversi punti d'ingresso e aperta visivamente verso l'intorno, accoglie spazi verdi e di sosta, percorsi pedonali e un gruppo di sedici edifici isolati chiamati *Gioie nascoste*. I parcheggi sono collocati sotto il basamento del perimetro, per lasciare l'interno libero al passaggio dei pedoni e una fascia verde di parco più ampia verso la città fa da mediazione tra gli edifici esistenti e quelli nuovi di progetto.



**Villas
in a
Garden**



**Perimeter
block**



Hidden Delights

De Architekten Cie, Het Funen, Amsterdam, 1998-2005, a sinistra inserimento planimetrico e planimetria generale, in alto schemi concettuali.

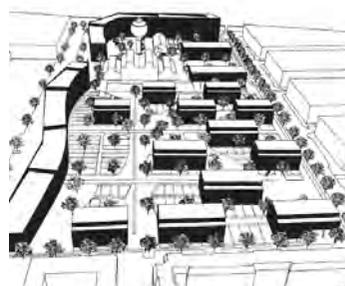
Immagine tratte da Housing prototypes:Het Funen.org

L'intervento, in definitiva, può essere sintetizzato da quattro elementi: il "Funenpark" lo spazio pubblico aperto e condiviso sul lato ovest verso la città, l'"Het Funen" la zona dei piccoli edifici urbani, lo "Sporenboog" l'edificio curvo che abbraccia l'area e protegge dalla ferrovia, il "Cruquiustkade" l'edificio rettangolare che si affaccia sul canale. Gli edifici all'interno, poggiati sullo spazio pubblico, seguono una griglia fissa in planimetria ma, progettati da diversi architetti, ognuno di essi ha un proprio programma e una propria identità nel disegno delle facciate, nell'altezza e nei materiali. Lo spazio pubblico è composto da zone a verde separate da percorsi lastricati dai bordi irregolari, da un gran numero di alberi sparsi e da aree per le attività ricreative. L'isolato è formato da diverse tipologie residenziali per una grande varietà di utenze: il corpo rettangolare accoglie case-studio, appartamenti di piccole dimensioni, alloggi sociali per disabili e anziani, spazi per uffici e i piani terra sono occupati da funzioni commerciali e ricettive. Gli edifici isolati contengono dai 10 ai 24 appartamenti ciascuno. Il programma del progetto è di 565 alloggi di diverse tipologie e dimensioni, parcheggi per 365 automobili e 3000 mq di spazio per uffici e spazio pubblico. La combinazione di spazi pubblici con aree residenziali e uffici è stata interpretata in maniera innovativa, grazie alla sperimentazione di un nuovo modello ibrido che ha messo insieme il blocco perimetrale e la tipologia del tessuto, così da definire un nuovo organismo dalla forte qualità urbana, che realizza una nuova rappresentazione della città.

GWL-Terrein a Amsterdam

Precedente temporalmente al progetto dell'Het Funen e basato sugli stessi principi, è il disegno del quartiere GWL-Terrein ad Amsterdam, realizzato nel 1998 e progettato da Kees Christiaanse con West 8. Nell'area, collocata al confine della città medievale, era insediata un'azienda, la Compagnia Municipale dell'acqua di Amsterdam, che si occupava dell'approvvigionamento idrico e dello smaltimento delle acque reflue. Diviso in due parti da un canale, il sito è stato oggetto di riconversione ad uso residenziale, terziario e commerciale. Il masterplan è stato redatto da Christiaanse e i West 8 si sono occupati del disegno del paesaggio e degli spazi aperti. Gli edifici sono stati affidati ad architetti diversi, che hanno lavorato secondo l'ottica comune di progettare un'architettura sostenibile. A nord del canale si trova la parte a maggiore densità abitativa, dove sono stati recuperati e conservati gli edifici industriali per ricavare una serie di spazi commerciali. A sud del canale, invece, sono disposti gli edifici

isolati con ognuno il proprio giardino e quelli vicino alla strada ospitano spazi per il lavoro, attività ricreative e un asilo. L'area è protetta verso ovest da un lungo edificio lineare che separa l'interno urbano dalle aree industriali accostate e lo scherma dai venti invernali. Tra gli edifici recuperati vi è la torre dell'acqua che è stata conservata così da diventare un *landmark* urbano, simbolo dell'identità e della storia del sito industriale. Gli edifici interni, disposti sull'asse est-ovest, sono di cinque piani, e sono a distanza tale da non ombreggiarsi l'uno con l'altro, per favorire passivamente il guadagno solare. L'obiettivo principale del progetto, richiesto dall'amministrazione pubblica, è di realizzare un quartiere ecosostenibile. Gli edifici sono orientati in modo tale da accumulare molta luce solare, così da evitare la dispersione di energia, i materiali per la costruzione sono stati recuperati dagli scarti della demolizione degli edifici esistenti, il trasporto pubblico è stato incoraggiato, cosicché solo il 20% degli abitanti ha un'automobile propria e il suolo è progettato di modo da garantire una forte permeabilità. Altro elemento importante è la volontà di differenziare l'utenza della comunità residente con la realizzazione di tipologie diverse degli alloggi. Ogni edificio accoglie appartamenti diversi, destinati all'edilizia sociale, agli anziani e ai disabili. Lo spazio pubblico tra gli edifici non è carrabile, ma è attraversato da un sistema di percorsi, sentieri, piste ciclabili e prati e i pochi parcheggi previsti sono sistemati all'esterno. Anche in questo caso si rompe un vecchio recinto industriale, per definire un quartiere innovativo e sperimentale dal punto di vista abitativo ed eco-sostenibile. Il progetto, confrontandosi con l'intorno, definisce un quartiere protetto ma non isolato, dove il tema del muro di protezione, della piazza e del giardino sono reinterpretati così da far dialogare in modo differente l'area con la città.



KCAP, West 8, GWL Terrein, Amsterdam, 1993-1998, schema complessivo dell'intervento: in alto vista aerea dell'intervento e schizzo prospettico, a sinistra planimetria generale. Immagini tratte da www.Kcap.com.

Innesti urbani

A volte il perimetro industriale all'interno dei tessuti urbani risulta un fuori scala rispetto agli isolati circostanti. Allora il progetto dell'area industriale diviene un'occasione importante per stabilire nuove relazioni dimensionali tra le parti esistenti. In quest'ambito di ricerca progettuale s'inserisce il progetto per il Nuovo Portello a Milano.

L'area del Portello s'inserisce nella realtà milanese del quadrante nord-ovest, dove maglie di strade e isolati di matrice tardo-ottocentesca si confrontano con grandi oggetti e recinti monofunzionali. La criticità principale di questa parte di città è la discontinuità dimensionale che definisce fratture tra i tessuti urbani. Il progetto di masterplan di Gino Valle per l'ex area dismessa Alfa Romeo e Lancia propone di realizzare un nuovo tessuto urbano nel vuoto lasciato dalle partizioni industriali, così da connettere i quartieri circostanti attraverso la riconversione dell'area a uso abitativo, commerciale e terziario con un disegno dello spazio pubblico che fa da connettivo. Il recinto è ridato all'uso collettivo con il disegno di una serie di percorsi che strutturano l'area e la ricongiungono con i tracciati degli insediamenti circostanti. L'impianto è definito da un percorso principale, diagonale in direzione nord-sud, che supera il cavalcavia che divide l'area in due parti, le unisce e diventa il tratto determinante del progetto. Il boulevard alberato attraversa l'area composta da cinque parti distinte: il centro commerciale di Gino Valle, i tre comparti residenziali affidati a Cino Zucchi e Guido Canali e il parco della superficie di 70000 mq, ideato da Charles Jencks e Land. Configurato con una serie di alture e di conche a spirale che seguono l'andamento del terreno scavato dai parcheggi sotterranei, il parco crea una continuità di verde con il Monte Stella, che appare dall'area come un *landmark* e definisce così un rapporto visivo tra il tessuto urbano e la natura. La prima parte a essere stata realizzata è il grande centro commerciale di Gino Valle, composto da cinque edifici separati ma collegati da percorsi pedonali, con al centro la piazza da cui parte il percorso principale diagonale. Gli edifici residenziali del comparto adiacente di Cino Zucchi, attraversato diagonalmente dall'asse, sono composti a sud dove passa la circonvallazione da tre corpi in linea di otto piani, disposti in modo tale da creare un fronte urbano verso la strada e schermare le abitazioni dal rumore del traffico. A nord, invece, verso il parco le torri sono disposte seguendo logiche più informali e libere e generano una transizione "porosa" tra la maglia della città e il parco. Al centro

è presente un edificio per uffici ricavato dall'ex mensa dell'Alfa Romeo di cui è stata conservata la facciata. L'altro comparto, progettato da Guido Canali, segue il principio dell'edificazione perimetrale: gli edifici lineari sono disposti ai margini dell'area, lasciando al centro un'ampia corte con uno spazio a verde; verso il parco ci sono poi le sei torri binate che aprono visuali sul verde. I vari comparti, seppur autonomi formalmente, sono relazionati tra loro dai percorsi interni, dagli assi e dal sistema del verde e sono connessi ai tessuti circostanti e aperti alla città grazie alla natura volutamente porosa degli insediamenti collocati verso il parco. Il vero connettivo che rompe i recinti dell'area è lo spazio fluido aperto su cui s'impostano gli edifici; esso, come manufatto autonomo, stabilisce le nuove relazioni con l'intorno. Zucchi nel descrivere il progetto per il Portello afferma l'importanza della sperimentazione nei recinti inutilizzati di nuove forme di disegno urbano per la città contemporanea metropolitana, da attuare nelle aree dismesse che devono trovare nuove relazioni con i caratteri insediativi e i tracciati già esistenti: *"Progetti come le case dei BBPR in via dei Chiostrì e in Corso Buenos Aires, di Gardella al Parco Sempione e in via Marchiondi (...) segnano la via di una Milano Moderna capace di affrontare la sfida della città contemporanea senza rinnegare i caratteri specifici della cultura abitativa milanese. Il progetto per il Portello vorrebbe imparare con umiltà da questa lezione, dando vita a un pezzo di città ben innestato sul tessuto esistente e al contempo cosciente della sua nuova dimensione metropolitana."*¹⁰¹ (Zucchi).

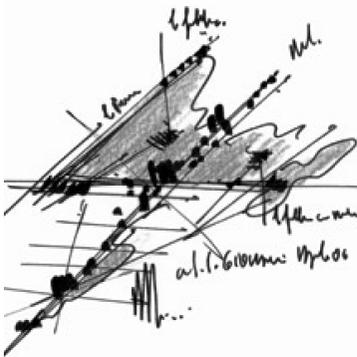


Gino Valle, Piano urbanistico di riconversione delle ex-aree industriali Alfa Romeo e Lancia, Milano, 1998-2001, a sinistra planimetria generale, in alto viste sull'area in corso d'opera. Immagini tratte da architetti valle.net

¹⁰¹ C. Zucchi, *Un nuovo disegno urbano*, in Lotus, n. 120/2004

La riconnessione di frammenti di città

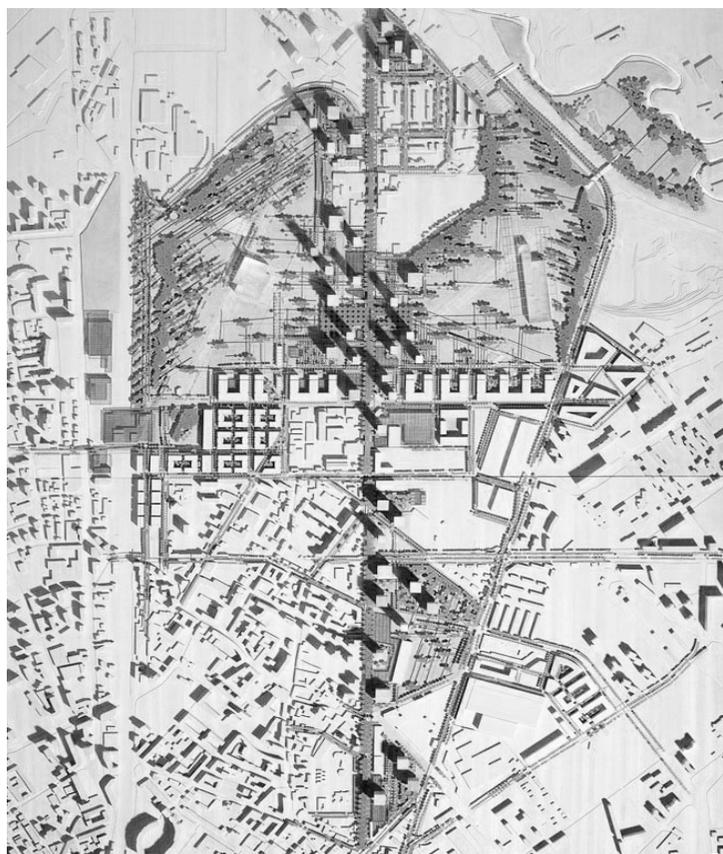
Quando le aree dismesse industriali sono di grandi dimensioni e collocate ai margini più esterni della città, il loro progetto diviene occasione per operare un'estensione e un completamento dei tessuti esistenti con interventi che fanno da mediazione tra il costruito e la natura. A Sesto San Giovanni, città industriale del secolo scorso localizzata al nord del territorio metropolitano di Milano, l'area ex-Falk è un'immensa zona ora dismessa (1.300.000 mq), occupata precedentemente dalle acciaierie Falk e Marelli chiuse nel 1996. Il progetto di riconversione dell'area, ideato da Renzo Piano, propone la riconnessione di parti urbane della città di Sesto prima separate dal recinto industriale e dalla linea ferroviaria. Il piano colloca le aree d'intervento su un asse principale, viale Italia, attraversato perpendicolarmente da un altro asse, che collega l'area alla stazione ferroviaria e alle parti di città circostanti. I due assi alberati sono prevalentemente a percorrenza pedonale o veicolare locale e le funzioni previste dal piano sono soprattutto di tipo residenziale con l'aggiunta di servizi e attività commerciali. Gli altri interventi sono stati predisposti ai margini dell'area per fungere da sistemi connettivi con i tessuti esistenti. Le strade, prima interrotte dai recinti dell'area industriale, sono estese verso i due assi principali del piano, così da ricucire l'area ai quartieri intorno. Il cuore dell'intervento, anche in questo caso, è il sistema dello spazio pubblico aperto. Questo si configura come un parco verde di notevoli dimensioni (916.000 mq) che occupa gran parte della superficie dell'area, grazie anche alla scelta per le residenze della tipologia a torre che consuma meno suolo. Le torri isolate nel verde di 40-90 m., con servizi e spazi commerciali al piano terra, sono allineate lungo l'asse principale, ma a una distanza tale da non definire un fronte stradale continuo e tali da diventare dal punto di vista iconico un segno molto forte nello skyline milanese¹⁰². Oltre alla tipologia a torre sugli assi trasversali sono innestati edifici a corte residenziali che non superano gli otto piani e edifici a livello stradale per il commercio e i servizi. L'ideale di città nella natura deriva dalla volontà di realizzare un progetto ecocompatibile, dove il tappeto verde continuo struttura questo sistema sostenibile e dove gli abitanti sono a stretto contatto con la natura. "Lo spazio verde anziché essere una dotazione di standard, una sorta di accessorio urbanistico, assume il ruolo di elemento principale e strutturante del disegno della città (...) ideato e realizzato in stretto rapporto dialettico con la creazione della nuova forma urbana (...)"¹⁰³. Le direzioni fondamentali



¹⁰² cfr. capitolo 2, paragrafo 2.3, *Margini deboli*

¹⁰³ F. Giorgetta, *RPBW Fabbrica di idee nell'ex area Falck*, in *Abitare* 465/2006, p. 124

del progetto derivano dalle linee direttrici che strutturano il paesaggio esistente: le linee dell'orizzonte lontano dei monti Resegone, Grigna e Monte Rosa, il vecchio impianto delle strutture industriali ancora forte nella memoria del territorio e le direttrici di connessione tra il centro urbano e il paesaggio intorno hanno condizionato la griglia del progetto. Alle linee principali legate alla memoria del luogo si aggiungono quelle nuove di sperimentazione per un progetto di tipo eco-sostenibile, legate all'insediamento di servizi per la ricerca botanica, la fitodepurazione, istituti scientifici e universitari, laboratori per la ricerca e la produzione. Le fabbriche conservate e recuperate saranno elementi appartenenti al paesaggio del parco e immerse nel verde, nascoste tra i boschi, contribuiranno al sistema dell'energia. Il progetto, in definitiva, grazie al ripristino della memoria del vecchio paesaggio, che prima di essere industriale era a carattere agricolo e prima ancora boschivo, restituisce agli abitanti un luogo vivibile, contemporaneo, integrato alla città e che integra a sua volta i frammenti della città diffusa.

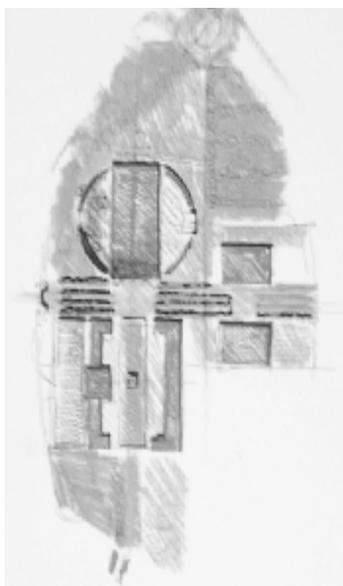


R, Piano, Masterplan for the ex-Falck area, Sesto San Giovanni, 2005, in alto fotoinserimento del plastico, pagina a fianco schizzo di progetto, a sinistra planimetria generale.

"Ever since the closing down of the last Falck steel factories, the area has been dismissed, thus creating a fracture in the town's urban landscape. The project is a masterplan for 1,3 million square meter area, which intends to develop the concept of an enlarged town, by which the city will find an harmonious urban grid." (Piano).

Immagine e testo tratti da <http://www.rpbw.com>

In Belgio a Lovanio, tra il 2000 e il 2005, è stata recuperata l'ex area Philips. Come le Falk, il sito industriale si colloca tra la campagna e la città, tra la cintura ferroviaria e il boulevard ottocentesco, e il progetto di Arassociati si è rivelato una buona occasione per ridefinire, attraverso la memoria, una connessione tra città e territorio e tra antico e moderno. La città, le cui mura si sono trasformate in un viale di cintura è chiusa dal ring della ferrovia ed è formata al suo margine esterno da aree periferiche diluite nel territorio e da grandi recinti industriali. La riconversione dell'ex Philips a centro amministrativo restituisce una di queste aree al mondo civico urbano e ciò viene attuato considerando il luogo come un'estensione del verde agricolo nella città. Viene conservata e recuperata un'unica architettura della vecchia fabbrica, l'edificio a torre principale, e al suo intorno sono sistemati secondo un ordine razionale le nuove costruzioni. Il parco accoglie una serie di percorsi che si riconnettono morfologicamente alle giaciture dei tessuti circostanti. Quest'ultimi sono composti da una serie di isolati di tipo residenziale e da edifici rilevanti come il cimitero e il vecchio carcere. I due assi ortogonali principali del progetto invece derivano dalla griglia preesistente della fabbrica. Gli edifici a carattere pubblico si concentrano sui due assi principali, che si articolano in un viale d'accesso e in una piazza pubblica aperta verso l'esterno della città e che mette in relazione il centro urbano con l'Abbazia du Parc collocata nella campagna. Sulla piazza si affacciano gli edifici dedicati alla pubblica amministrazione, mentre sui viali sono collocati gli edifici destinati a servizi pubblici: la posta, la sede della polizia e il palazzetto dello sport. I percorsi del parco sono interamente pedonali, così da realizzare una miglior connessione con l'intorno, mentre i parcheggi, sia di pertinenza degli edifici sia pubblici, sono interrati e il loro accesso avviene dal tunnel posto sotto l'asse principale tra il cimitero e il boulevard ottocentesco. Il rapporto con la ferrovia, che borda l'area, ha fatto prevedere per il futuro una nuova stazione ferroviaria in rapporto diretto con la piazza, da dove poi partirà un treno navetta, che collegherà sia l'area di progetto che l'intero quartiere al centro della città. La stazione diventerebbe, in questo modo, una nuova porta di accesso al centro urbano e allo stesso tempo potrebbe essere anche il punto di collegamento verso il paesaggio agricolo e naturale della campagna, un modo per raggiungere con il trasporto pubblico l'Abbazia du Parc. In pratica, la trasformazione dell'area industriale si presenta come un punto di partenza per



pensare all'evoluzione della piccola città di Lovanio, guardando al paesaggio e in termini di connessione tra la città e il territorio, tra nuove costruzioni e recupero dell'esistente.



Arassociati, Riconversione dell'area ex Philips, Lovanio, Belgio, 2000-2005, pagina a fianco foto dell'area prima dell'intervento e schizzo di progetto, a sinistra planimetria generale. Immagini tratte da c. Bolognesi, *Palazzo dello sport e piscina nell'area ex Philips a Louvain, Belgio*, in CIL 91, p. 24

Il progetto di modelli eco-sostenibili

I progetti di riconversione dei siti industriali, muovendosi tra riconnessione morfologica e sostenibilità, mirano sempre, secondo la logica contemporanea di creare luoghi ecologicamente sostenibili, a sperimentare strategie per un approvvigionamento energetico a emissioni zero. La sperimentazione per una città sostenibile si accompagna alla ricerca di un disegno urbano di grande equilibrio tra elementi naturali ed elementi antropici, con il disegno di una serie di spazi pubblici pensati per una mixité sociale, economica, funzionale, tipologica e culturale. In pratica il progetto urbano nelle aree industriali dismesse tenta di operare gerarchie spaziali e architettoniche che ricollocano queste zone nell'organismo urbano e più in generale nel territorio. L'apertura dei recinti, con il progetto dei margini delle aree dismesse, aiuta a definire questa nuova cultura urbana, ormai diffusa in questo secolo, dove le nuove esperienze per realizzare quartieri ecosostenibili devono fare sempre i conti con la vicinanza a tessuti complessi e stratificati.

Un esempio della ricerca di nuove prospettive per la città del XXI secolo, secondo queste teorie, è il progetto per il quartiere di Hammarby Sjöstad a Stoccolma, dove *"per la prima volta tutte le ricerche sulla città sostenibile sono verificate, sperimentate e calibrate, alla scala urbana. Per la*

Hammarby Sjöstad a Stoccolma

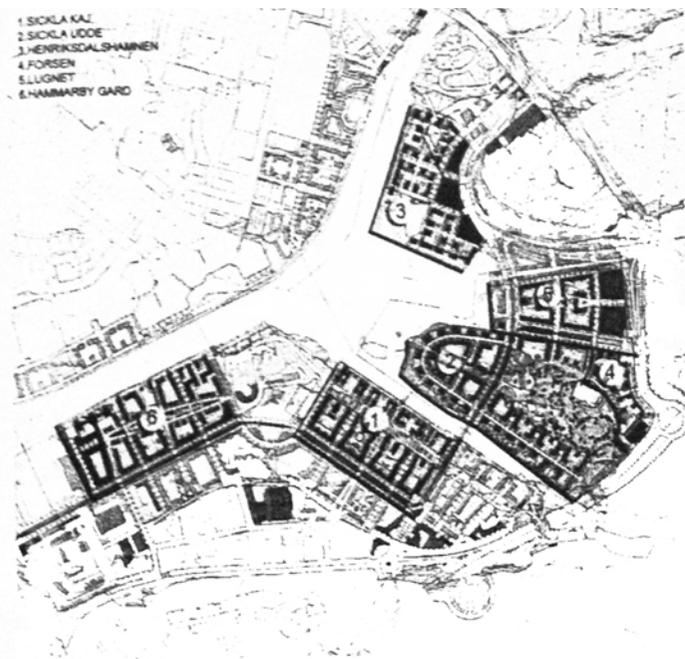
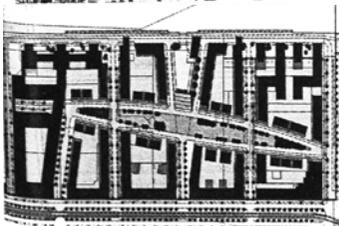
*prima volta (...) parti di città vengono progettate in tutta la loro completezza, consapevoli del loro ruolo paradigmatico in quanto portatrici di una nuova cultura urbana.*¹⁰⁴ (Maretto). Il progetto per Hammarby Sjöstad, realizzato tra il 1993 e il 2005, ha reso questo quartiere un modello ecosostenibile di riciclo delle risorse prodotte e consumate all'interno di esso. L'area situata a sud della città, sulla sponda del lago Hammarby Sjö di origine artificiale, era una vecchia zona industriale e portuale da riconvertire in area residenziale, commerciale e terziaria per un totale di 30000 residenti e impiegati. Il piano particolareggiato per il quartiere del 1991 rientrava nell'ottica generale del piano generale per Stoccolma del 1990, dove la riqualificazione di un brano di città costituiva un'opportunità per estendere la zona centrale della città e connetterla con la prima corona periferica superando i margini interni rappresentati dall'area industriale¹⁰⁵. Il quartiere di fatto ora costituisce un'estensione delle parti di città formate sulla base della griglia ottocentesca e più vicine al centro e costituisce un organismo unitario formalmente riconoscibile e uniforme nella distribuzione delle sue funzioni e del suo disegno. Il progetto per raggiungere questi obiettivi formali ha preso i suoi riferimenti dalle logiche del *new urbanism*, dove gli elementi fondamentali per il disegno sono il perimetro dell'isolato con le sue variazioni, il rapporto edificio-strada e la strada stessa come boulevard principale di riferimento¹⁰⁶. Per sviluppare, invece, un modello eco-sostenibile, l'intervento sin dall'inizio ha fatto leva sull'importanza dell'acqua come fattore rilevante per lo sviluppo dell'area. Il lago artificiale, collegato al mar Baltico da un canale costruito contestualmente nei primi anni del Novecento, ha rappresentato un elemento fondamentale della pianificazione con l'obiettivo di sfruttare al massimo le risorse climatiche con il minimo impatto ambientale. La gestione dell'acqua, dell'energia e dei rifiuti è stata pensata in modo tale da ridurre le emissioni inquinanti con l'utilizzo di tecnologie integrate al progetto complessivo. L'obiettivo di riduzione delle emissioni del 50% è raggiunto con la diminuzione del consumo di suolo, la trasformazione dei territori già fortemente urbanizzati, il ricorso a energie rinnovabili con il controllo dei consumi, un sistema efficiente di smaltimento delle acque, il riciclo dei rifiuti e l'incentivazione del sistema di trasporto pubblico con la diminuzione dell'uso di quello privato. Lo stimolo per la trasformazione di Hammarby Sjöstad, in verità, era stato dato dalla candidatura di Stoccolma alle Olimpiadi del 2004, ma l'insuccesso della candidatura non ha comunque fermato

¹⁰⁴ M. Maretto, *Ecocities ed ecoquartieri: tra morfologia e progetto urbano*, in *L'industria delle costruzioni* 419/2011, p. 14

¹⁰⁵ cfr. paragrafo 3.2, *La ricostituzione della forma urbana: Bergamo e Stoccolma*

¹⁰⁶ cfr. paragrafo 3.1, *Il ridisegno del margine urbano*

l'amministrazione nel realizzare il progetto di riconversione del sito ad uso residenziale a media e alta densità, che dal 1993 al 2012 è stato compiuto in massima parte. Partendo da sud sono stati realizzati in quattro fasi gli interventi di trasformazione delle prime sei unità urbane. Gli interventi nell'insieme hanno riconfigurato il fronte d'acqua urbano e hanno ridefinito le connessioni con il centro città, grazie al progetto della linea metropolitana e di una variante stradale di connessione con il ring di Stoccolma. I quartieri realizzati durante le quattro fasi presentano caratteri di apertura e di chiusura verso i fronti strada e il waterfront, dettati dal fattore climatico, dalla volontà di una connessione con la città e dalla ricerca di una qualità urbana ed architettonica. Per questo motivo le unità sono orientate in maniera diversa e le tipologie edilizie, in linea, a blocco e a torre, sono composte e incrociate in modo da contrastare le avversità climatiche. Sebbene siano dotate ognuna di una propria riconoscibilità formale e autosufficienza energetica, sono comunque unità coordinate tra di loro a creare un ampio organismo urbano parte integrante della città di Stoccolma.



Legenda

Limite di piano	Attività scolastiche
Residenza e annessi alla residenza	Aree a Parco
Edifici residenziali esistenti	Spazi pubblici e piste ciclopedonali
Edifici produttivi esistenti	Linea tramviaria
Uffici e attività produttive	

Hammarby Sjöstad, 1991 progetto, 1993-2015 realizzazione, planimetria generale e stralci delle sei unità urbane che compongono il quartiere. Immagini tratte da *Hammarby Sjöstad, Stoccolma, Svezia*, in *L'industria delle costruzioni* 419/2011, p. 41

3.4 Le infrastrutture

Le città contemporanee con l'abbattimento delle mura hanno perso ai loro margini la netta cesura con la campagna intorno, ma nuove mura non più solo tra costruito e natura ma anche tra costruito e costruito si sono sviluppate nelle aree periferiche e marginali, quando si è costruito il sistema della viabilità a scorrimento veloce intorno alla città, andato sempre più inglobandosi nei tessuti urbani con la loro espansione.

Le infrastrutture durante il XX secolo si sono sviluppate in maniera sempre più rapida e incontrollata stabilendo a volte dinamiche strane tra i tessuti costruiti esistenti e in crescita tali da rompere gli equilibri del territorio. Questo problema è tuttora irrisolto, anzi molte arterie stradali e autostradali di separazione e frattura nelle metropoli contemporanee dequalificano i rapporti tra i tessuti edificati e rendono difficili se non impossibili le relazioni tra gli ambiti urbani, i vuoti residuali lasciati intorno alle reti e il costruito al margine di esse. All'interno delle metropoli è facile costatare come il centro benefici di un tessuto continuo e permeabile, mentre andando verso l'esterno il paesaggio è sempre più frammentato. Le barriere (autostrade, statali, fasci di binari) isolano interi quartieri e limitano, con la loro poca permeabilità, le trasformazioni e le possibili evoluzioni di grandi parti di città.

Davanti a questo problema, è sorta la necessità di recuperare o sostituire le connessioni, di integrare le reti del trasporto privato con quelle pubbliche e di connetterle con i tessuti urbani circostanti, attraverso gli strumenti della pianificazione e del progetto urbano. Recenti interventi, infatti, pongono il problema dell'infrastruttura in primo piano, proponendo il ridisegno del suo spessore e attribuendo a essa maggiore qualità architettonica. La strada diviene con il progetto un manufatto dai caratteri molteplici e include funzioni e attività nei suoi spazi di pertinenza in modo da superare il carattere di limite che ha sviluppato nel suo passato. Il disegno dello spessore dell'infrastruttura mira a trasformare il nastro asfaltato e i vuoti laterali di pertinenza residuali in luoghi atti ad accogliere attività legate all'abitare contemporaneo. Il disegno, secondo questi obiettivi, va a modificare e a qualificare non solo l'infrastruttura in sé ma anche le condizioni che si trovano all'intorno.

I progetti analizzati di seguito riguardano la modificazione nel senso longitudinale e lineare delle reti e le nuove configurazioni ibride, come le nuove stazioni-ponte, che superano i limiti

infrastrutturali e rendono migliori qualitativamente i modi dell'attraversamento trasversale.

3.4.1 Lo spessore dell'infrastruttura

L'urbanizzazione dell'infrastruttura

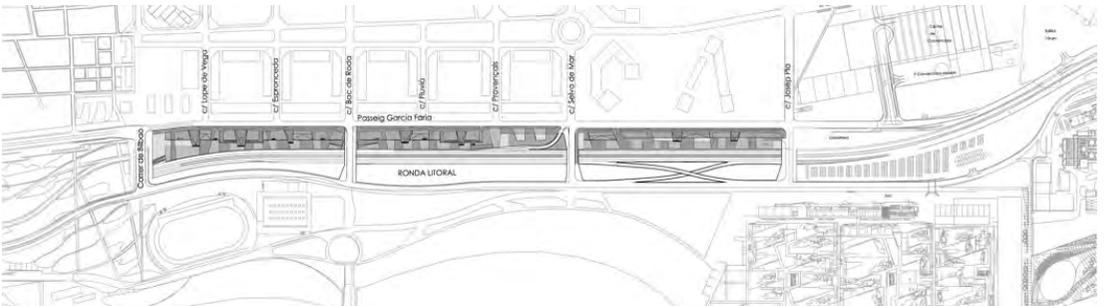
A Barcellona negli ultimi vent'anni si sono succeduti grandi interventi di trasformazione urbana, tra questi quello della Ronda Litoral ha ridato alla città circa sei chilometri di mare e spiaggia. La conquista del litorale è avvenuta grazie all'integrazione del progetto urbano con quello infrastrutturale. *"Nel 1984, il completamento del Moll de la fusta inaugurò, con la prima tratta della Ronda Litoral, un intervento di trasformazione che in venti anni ha conquistato sei chilometri di mare e spiagge (...) offrendo alla città un paesaggistico spazio pubblico (...) dimostratosi realmente capace di depositare segni stabili nella forma urbana"*¹⁰⁷. La costruzione dello spessore dell'infrastruttura ha permesso di coniugare la viabilità con l'intorno dei tessuti urbani, col fine di definire e di riorganizzare nuove spazialità urbane e valorizzare le zone intorno alla rete stradale. Il progetto di recupero di queste aree dismesse nel centro della città di Barcellona ha generato lo sviluppo di nuove strategie per la ricerca di compatibilità tra una viabilità veloce di tipo extraurbano e la morfologia della città e il paesaggio intorno. Incluso nel grande progetto di recupero della Ronda Litoral è il disegno paesaggistico di Pere Joan Ravetllat Mira e Carme Riba Seix per il Passeig de Garcia Faria. L'intervento ricopre uno spessore di 40 metri per una lunghezza di 1,3 Km ed è costituito da due *strips* parallele divise da una strada di circolazione nel mezzo. La prima *strip* è formata da un giardino dalle forme trapezoidali tra la strada e la parete del parcheggio, la seconda *strip* accoglie i parcheggi interrati sotto un asfalto colorato, dove non si è potuto costruire altro in superficie per l'analisi dei carichi ammissibili. Per il resto, percorsi perdonali trasversali connettono il litorale alla piazza e ai giardini fino a dentro la città. Il progetto si oppone alla separazione, dovuta al taglio della viabilità veloce tra due parti della città non così distanti. Il rapporto con il litorale è recuperato, grazie alla passeggiata, non solo fisicamente nei punti in cui si congiunge ai percorsi trasversali, ma anche visivamente, quando sulla piattaforma asfaltata si aprono visuali sul mare o quando nelle aree del giardino sopraelevate si incontrano piattaforme verdi che guardano di là della strada. Lo sconfinamento dei muri delle

Ronda Litoral a Barcellona

¹⁰⁷ G. Marinoni, *La mediazione della città, Barcelona: Ronda Litoral e intorno/and environs*, in *Lotus* 131/2007, p. 80

infrastrutture avviene quindi anche in maniera percettiva: il progetto in questo caso sperimenta un nuovo tipo di apertura dei margini, dove la ricerca di percorsi e punti strategici permette di trovare aree panoramiche che restituiscono in un contesto frammentato una visione complessiva e riconoscibile dell'insieme.

Pere Joan Ravetllat/Carme Ribas, architects, Urbanization of Passeig Gracia Faria, 2003-2004, planimetria generale, vista dell'intervento. Immagini tratte da Landscape Architecture Work, landezine.com



Giovanni Basta, ricercatore e curatore della pubblicazione della ricerca *"in.fra. Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri e metodi per il progetto"*, nel suo contributo dal titolo *Dicotomie del paesaggio*, nel descrivere i limiti e gli sconfinamenti possibili dell'infrastruttura pone l'attenzione proprio sull'importanza dei superamenti anche di tipo percettivo: *"La rete viaria su gomma e su ferro traccia nel territorio delle perimetrazioni e dei tagli che negano, in molti tratti, una vera e propria relazione fisica tra le parti. (...) Gli sconfinamenti di tipo percettivo possono legare parti diverse e distanti dell'intero settore, attraverso l'individuazione di percorsi naturalistici e visuali privilegiate."*¹⁰⁸

Un progetto recente che persegue obiettivi simili è stato promosso dal Governo del Québec, per riattivare un'area percorsa da un'arteria veloce e per connettere Québec City al fiume San

¹⁰⁸ G. Basta, *Dicotomie del paesaggio*, in G. Basta, P. Posocco (a cura di), *in.fra. Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri e metodi per il progetto*, Edizioni Kappa, Roma 2006, p. 65. La ricerca nazionale *"in.fra. Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri e metodi per il progetto"*, svolta tra il 1999 e il 2001, con coordinatore Aimaro Isola, nello svolgere indagini sul campo della progettazione infrastrutturale, come modo di

Lorenzo. Gli obiettivi proposti dal progetto di Lestage sono di contenimento delle criticità dell'arteria carrabile, attraverso l'urbanizzazione e l'integrazione al contesto e il disegno degli immensi spazi vuoti di scarto. La lunga pista ciclabile e i percorsi pedonali attraversano le tre aree tematiche di progetto, la cultura, lo sport e la documentazione, che scandiscono i 2,5 Km di percorso, con punti privilegiati dove è possibile avere la percezione dell'insieme del paesaggio fluviale con la sua storia naturale e portuale.

modificazione del paesaggio per una ridefinizione complessiva degli ambiti urbani, ha fornito indicazioni su nuove possibilità di trasformazione del paesaggio. Tra i temi sviluppati c'è proprio quello del problema della viabilità come barriera tra parti di città e quindi il come progettare il superamento delle fratture per avvicinare isole urbane divise dalle reti.



Promenade Samuel-De-Champain a Québec city

D. Lestage, Promenade Samuel- De Champlain, Québec City, Québec, 2005 -2008, planimetria generale. Immagine tratta da Passeggiata urbana sul fiume a Québec City, Québec, in L'industria delle costruzioni 412, pp. 82-87



¹⁰⁹ West 8, *Sagrera linear Park*. 2011, Barcelona, Spain, in <http://www.west8.nl/projects/>.

parco Sant Andreu-Sagrera a
Barcellona

I grandi parchi lineari di connessione

Ritornando agli interventi ideati per Barcellona, un altro progetto che prevede la trasformazione di un'infrastruttura per una più ampia modificazione dell'ambiente urbano è il grandioso intervento di Sant Andreu-Sagrera, voluto dall'amministrazione regionale per rendere Barcellona una metropoli più attrattiva a livello globale. Il grande piano paesaggistico, infatti, prende le mosse dall'esigenza di una riforma radicale del sistema infrastrutturale ferroviario per far arrivare l'alta velocità al centro della città. Quattro chilometri di binari sono interrati per far posto sopra di essi a una nuova parte di città, caratterizzata da un grande parco lineare di 45 ettari progettato da West 8. Il progetto del parco andando a colmare il vuoto tra i tessuti della città crea nuove relazioni tra di loro. Il parco è progettato come un percorso naturale per i pedoni e le biciclette e assume un ruolo importante come polmone ecologico della città utile a migliorare la biodiversità. Il parco lineare fa da connettivo non solo trasversale tra i tessuti ma mette in relazione la natura e la città, la montagna e il mare. Attraverso il progetto si può andare dai Pirenei catalani al cuore della città. Il parco lineare, come spiegano i progettisti, è un modo per scoprire lungo il suo percorso i diversi ambienti che s'incontrano dall'esterno di Barcellona fino al centro-città: *"This green track enters the city through the Besós natural valley finding continuity in the new Cami Comtal park or La Sagrera linear park. A generous shaded way for pedestrians, bicycles and skaters who will discover the different environments through Sant Andreu and Sant Marti neighbourhoods, El Clot park, historical gardens of Ciutadella to finally end up at the sea."*¹⁰⁹ (West 8). Le relazioni tra i tessuti intorno al parco sono rese ancora più forti con la costruzione ai suoi bordi di residenze per 9000 abitanti, uffici, edifici pubblici e servizi che con le loro giaciture si ricuciono ai quartieri attorno. Il progetto paesaggistico e il progetto urbano collaborano per operare un recupero morfologico all'interno della città esistente, facendo da contrappunto alla frenesia urbana, con un lungo tappeto verde che fa da porta e da benvenuto alla città.





West 8, Sagrera Linear Park, Barcellona, 2011, ipagina a fianco planimetria generale, a sinistra vista del parco.

Immagini tratte da <http://www.west8.nl/projects/>.

M-30, Madrid-Rio a Madrid

In un'altra città spagnola, a Madrid, il progetto d'interramento dell'arteria stradale M-30 ha rappresentato un'occasione importante per rinnovare e migliorare l'ambiente urbano. Il progetto d'interramento dell'infrastruttura si è concentrato nella parte della circonvallazione che corre internamente alla città, in un'area a un passo dal Palazzo Reale abbandonata a se stessa e molto inquinata. Il progetto si è posto come obiettivo non solo quello di sotterrare la calle 30 per motivi d'inquinamento, ma anche di riqualificare le aree sovrastanti e di bonificare il Rio Manzanares, al quale la tangenziale correva parallela. L'amministrazione comunale madrilenza nel 2005 ha indetto un concorso vinto da un gruppo di architetti unitosi occasionalmente per questo progetto, lo studio Burgos&Garrido, lo studio Rubio&Alvarez Sala e lo studio West 8. La loro proposta ha trasformato l'autostrada in un parco lineare, che integra l'ambiente urbano con quello paesaggistico, ridando valore qualitativo all'area d'intervento sia alla grande scala che alla piccola con un sistema di 47 sottoprogetti di parchi, giardini, piazze, viali, centri culturali, servizi pubblici, ecc. Di particolare interesse sono, oltre al disegno del parco con un'ampia varietà di funzioni, i punti che uniscono le due sponde del fiume e integrano i quartieri ai lati prima separati. Sicuramente il progetto migliora il traffico e gli accessi alle diverse parti della città anche grazie al recupero dei ponti di Segovia e Toledo e alla costruzione di nuovi ponti: i Ponti gemelli, il ponte a Y e il ponte elicoidale progettato da Dominique Perrault. Il parco si presenta come uno spazio senza ostacoli adatto a tutti e le previsioni nei prossimi vent'anni sono di una riduzione sostanziale delle emissioni di CO₂, grazie alla piantumazione nel parco di 47 specie diverse di alberi, di 38 specie di arbusti e di grandi superfici di prato verde esteso. Inoltre, il fiume acquista nel progetto un'importanza

fondamentale, perché con la sua riqualificazione diviene un elemento importante e strutturante per Madrid ovvero uno spazio di ricucitura tra la parte settentrionale e sud-orientale della città¹¹⁰.



Burgos&Garrido, Rubio&Alvarez Sala, West 8, Madrid-Rio, Madrid, 2006-2011, planimetria generale, foto dell'intervento. Immagini tratte da <http://www.west8.nl/projects/>.



Residenza per studenti a Utrecht

La protezione dall'infrastruttura

In alcuni casi, dove l'infrastruttura non è una cesura netta interna alla città ma un elemento di attraversamento veloce esterno, il progetto mira a definire gli spazi di margine della strada con elementi, non di connessione ma di rafforzamento del senso di barriera dato dalla strada. I progetti disegnano muri di protezione tra il mondo della rete e dei flussi e il mondo che si vuole realizzare. In Olanda un progetto di notevole interesse che segue questo tema è una residenza per studenti di Koen Van Velsen. L'intervento è un muro abitato, posto sullo spazio al margine di una strada a scorrimento veloce e accoglie alloggi per studenti. Verso la corte interna e protetta sono distribuiti gli alloggi, verso la strada sono collocati, invece, gli spazi di distribuzione e quelli comuni. Il muro diviene non solo un'icona

¹¹⁰ Per visionare in maniera completa il progetto di Madrid Rio, si consiglia il sito dell'amministrazione comunale: <http://www.esmadrid.com/en/madridrio>

lungo la strada ma anche un modo per proteggere l'ampliamento del Campus dall'inquinamento acustico. L'intervento, in questo caso, non tende, come si è visto nei progetti precedenti, a qualificare l'infrastruttura in sé e nei suoi rapporti con l'intorno, ma ricerca con il disegno del margine dell'infrastruttura di recuperare le aree di risulta irrisolte per ibridare mondi accostati totalmente differenti.



Koen Van velsen, Casa per studente, Muurhuzein, Utrecht, 2000-2002. Immagine tratta da *NL abitare prossimo venturo*, Lab. di dottorato, 2006, XX-XXI ciclo, Dipartimento di progettazione dell'Architettura, Politecnico di Milano

Anche il chilometro rosso di Jean Nouvel si può ritenere appartenente a questo filone di ricerca. Il muro rosso ideato per dividere l'area artificiale dell'autostrada e del parcheggio dallo spazio naturale retrostante è un landmark lungo l'A4 Milano-Venezia e rappresenta un nuovo modo di trasformare aree marginali residuali infrastrutturali con funzioni di tipo contemporaneo. Il parco scientifico tecnologico di Brembo è un insediamento destinato ad accogliere uffici, laboratori per il design e per lo sviluppo di prototipi per freni ad alta tecnologia. Jean Nouvel ne progetta il masterplan, il muro rosso e il Centro ricerche e sviluppo. Il muro è costituito da una struttura in cemento armato e acciaio, rivestita da lamelle metalliche di colore rosso, e fiancheggia l'autostrada per un chilometro diventando la quinta architettonica dietro la quale si dispongono in un giardino paesaggistico gli edifici di vetro destinati alle varie attività di ricerca. Il principio dettato dal muro interpreta il tema della demarcazione e del limite dell'infrastruttura che simultaneamente separa e permette l'accesso allo spazio attorno. Il lungo muro è un segno lineare, un diaframma interposto fra il parcheggio e gli edifici nel parco, una barriera fonica contro le emissioni inquinanti e rumorose dell'autostrada e, dilatandosi di spessore, anche una strada di distribuzione pedonale. I mille metri smaltati di rosso sono intenzionalmente un simbolo architettonico che trasmette al

Kilometro Rosso a Bergamo

¹¹¹ J. Nouvel, *Le kilomètre rouge*, in <http://www.jeannouvel.com>

transito veloce un'immagine netta e rappresentativa del centro ricerca. Concetto che lo stesso autore suggerisce con queste parole: *"Bremllo, prestigieuse marque de freins automobile, de luxe et de compétition, implante bureaux de recherche et ateliers à Bergame, le long de l'utoroute Milan-Venise...pour être vu. (...)L'identité de ce site industriel et commercial est créée par la mise en place d'un trait rouge d'un kilomètre de long, parallèle à l'utoroute, rouge vif, tel l'image de Bremllo, trait rutilant d'aluminium laqué et rainuré pour le mur qui protège des bruits l'ensemble des activités qui se développent au milieu des arbres avec de larges vues sur le paysage. L'écran rouge est construit sur un socle-parking, lui aussi... rouge."*¹¹¹ (Nouvel).

J. Nouvel *Kilometro rosso*, Bergamo, 2004-2007, ortofoto, fotoinserimento del progetto, foto dell'intervento. Immagini tratte da <http://www.jeannouvel.com>



3.4.2 Le connessioni trasversali

La ricucitura di parti di città

Un modo diverso di superare le infrastrutture urbane è quello di non modificare la quota delle infrastrutture, ma di superare il "muro" costruendo un suolo soprastante, formato da edifici di natura multifunzionale e cerniera per una rete di relazioni locale e transnazionale. Il modello del "ponte abitato", secondo una logica contemporanea, mira a ibridare l'elemento di superamento dell'infrastruttura con l'edificio, e si può realizzare grazie alla coordinazione del progetto urbano con quello infrastrutturale. L'approccio olandese per il progetto di Zuidas ad Amsterdam tende a definire nuove relazioni tra parti urbane divise dalla presenza dello spessore dei fasci di binari con la realizzazione di piastre artificiali, sulle quali installare nuovi edifici indipendenti dagli impianti ferroviari e stradali sottostanti ma legati ai tessuti urbani circostanti. Zuidas è un settore del Sourthen Axis, ovvero l'area del piano di espansione a sud di Amsterdam di Berlage. L'amministrazione comunale ha proposto dal 1998, anno in cui commissionò a De Architekten Cie il masterplan del quartiere, una serie di strategie urbane, che si sono poste l'obiettivo di realizzare un nuovo suolo di isolati e blocchi urbani, per mettere in relazione i quartieri di Berlage a nord e l'espansioni di Van Eastern a sud, divisi dalla ferrovia. Il programma di una molteplicità di usi e di una mescolanza di modelli urbani coinvolge i quartieri circostanti grazie alla costruzione di un suolo sopra l'autostrada e l'alta velocità ferroviaria. Con il progetto si modificano e si rendono attive anche le aree urbane al limite dell'infrastruttura con la costruzione di sistemi urbani al suo fianco. Il nuovo progetto di Zuidas dal forte carattere ibrido sarà portato a termine nel 2023 e su una superficie di 2,5 Km² accoglierà residenze, servizi, uffici, commercio, ma anche parchi e giardini. Nel suo complesso renderà attiva una parte molto ampia di città, combinando l'infrastruttura, le piastre e le torri con i tessuti urbani esistenti dell'intorno urbano.

Zuidas a Amsterdam



De Architekten Cie, Zuidas, Amsterdam, 1988, vista d'insieme, plastico di progetto, planimetria generale.

Immagine tratta da <http://www1.cie.nl/projects/>



Cino Zucchi, nell'ideare il Masterplan di Pasila a Helsinki nel 2003 con l'obiettivo di costruire un nuovo porto per dismettere lo scalo ferroviario di divisione del quartiere, determina un nuovo ordine all'interno di un'area ricca d'infrastrutture. Il nuovo ordine è realizzato attraverso il disegno di una connessione trasversale fluida e diretta tra le parti urbane spaccate dai fasci di binari. Il ponte esistente è trasformato in un ponte abitato, ospitante diversi edifici, con affianco altrettanti nuovi volumi di tipo commerciale attraversati da una serie di percorsi che arrivano a una piazza centrale connessa al ponte e coperta da una pensilina. Verso sud si stagliano un insieme di torri di vetro, attraversate da uno spazio pubblico poroso, che degrada verso la quota della strada e della ferrovia. Verso nord in un'area marginale, spazio d'interstizio tra binari e quartiere, si sviluppa secondo un asse parallelo ai binari un nuovo quartiere residenziale. Due isole, poi, sono pensate vicino all'area della fiera e dell'arena sportiva, per una destinazione terziaria e per l'intrattenimento. Tutto il progetto, come afferma lo stesso autore: *"Il profilo di questo nuovo complesso urbano agisce come un fondale per il lungo parco lineare di Helsinki."*¹¹² (Zucchi), è connesso visivamente e idealmente al piano più ampio per il parco di Helsinki. Il nuovo masterplan, quindi, non solo risponde alla necessità di superare la divisione del quartiere data dal grande scalo ferroviario, ma diventa un modo passando dalla scala urbana a quella territoriale per essere un sistema di cerniera tra centro e periferia. Le nuove modalità di accesso all'area e il disegno di architetture in grado di aprire visuali rendono possibile la connessione fisica e percettiva tra il centro e la periferia. Zucchi stesso dice di essere interessato *"agli spazi tra le cose. L'architettura deve organizzare i ritmi della sequenza stanza-spazio comune-esterno-città-paesaggio"*, per *"(...) produrre un'alterazione significativa dei rapporti tra parti conosciute."*¹¹³ Michele Costanzo, nell'articolo di Controspazio su Cino Zucchi e la sua ricerca progettuale, afferma come per l'architetto milanese sia fondamentale per la definizione di nuove relazioni urbane lavorare con il progetto del suolo sia come spazio d'identità dove recuperare i valori relazionali del passato alle diverse scale sia come parterre su cui poggiare gli interventi architettonici materici che spesso sono volumi collocati liberamente nello spazio urbano. *"(...) il vuoto urbano e la pesantezza materica dei volumi architettonici (...). Due entità urbane opposte, ma in realtà reciprocamente necessarie per acquisire rispettivamente senso. (...) riportando la questione architettonica ai suoi*

¹¹² C. Zucchi, *Masterplan Central Pasila con One Works, Helsinki- 2003*, descrizione del progetto in <http://www.zucchiarchitetti.com>.

¹¹³ G. Vraganz, *Intervista a Cino Zucchi, Piranesi*, n.15/16 vol.9 Fall 2012, in M. Costanzo, *Cino Zucchi. Architettura tra landmark ed enclave*, Controspazio 113/2005, p. 22

fondamentali valori dell'abitare, del lavorare, di vivere associato, escludendo interferenze e possibili intrecci con il mondo della comunicazione(...)"¹¹⁴ (Costanzo).



C. Zucchi, Masterplan Central Pasila, Helsinki 2003, pagina a fianco planimetria, a sinistra vista d'insieme. Immagine tratta da <http://www.zucchiarchitetti.com>

Le nuove stazioni ferroviarie

I concorsi per le nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità hanno messo in campo un modo di affrontare le tematiche riguardanti le problematiche date dall'attraversamento dell'infrastruttura con progetti di edifici-ponte, che come nuove porte della città connettono parti urbane separate dai binari. Le nuove stazioni mirano a essere parti integranti dei tessuti urbani ponendosi come soluzioni alle vecchie stazioni di testa, che dapprima ubicate all'esterno del centro urbano ed entrate poi con l'espansione urbana a far parte della città, generano separazioni all'interno del costruito. Da un lato ci sono i binari con le coperture delle banchine e dall'altro l'atrio, reso vivibile negli ultimi anni con attività commerciali e servizi per gli abitanti, che è l'unica soglia alla città del margine rappresentato dalla stazione. Di natura diversa sono, invece, i progetti per le nuove stazioni, che tendono con la loro configurazione a edificio-ponte a far interagire l'utente con l'idea di movimento che attraversa la stazione amplificando i modi dei suoi spostamenti da e verso la città e le sue relazioni con il contesto urbano.

Risultato di un concorso del 1996 è il progetto per l'ampliamento della stazione ferroviaria a Basilea in Svizzera operato da Cruz & Ortis + Giraudi. Un nuovo edificio di 250 m sostituisce il vecchio sottopassaggio e superando i binari connette i due quartieri divisi dalla ferrovia. La soluzione alla chiusura data dalla stazione di testa viene trovata con la realizzazione dell'aggiunta di una

stazione ferroviaria a Basilea

114 M. Costanzo, Cino Zucchi. *Architettura tra landmark ed enclave*, cit., p. 24

stazione di transito a ponte, che assume la valenza di un percorso pedonale urbano con attività commerciali e servizi per gli abitanti. La struttura trasversale ha una copertura dalla sagoma irregolare, che specifica ogni situazione interna alzandosi e abbassandosi e che indirizza con le sue geometrie i passeggeri alle diverse parti della stazione. Il profilo frastagliato, che accompagna la promenade lungo la sequenza degli spazi interni, conferisce una forte singolarità all'edificio, che assume un ruolo urbano forte e riconoscibile.

Cruz y Ortis, SBB Train Station, Basilea, 1996, foto dell'intervento. Immagini tratte da <http://www.cruzyortiz.com>



stazione Tiburtina a Roma

Il primo concorso in Italia per le stazioni ad alta velocità è stato quello del 2001 per la Stazione Tiburtina a Roma, progettata da ABDR e inaugurata nel 2011. L'obiettivo principale di concorso, rispettato poi dal progetto, è il ruolo importante che l'edificio-ponte deve assumere come cerniera per la definizione e lo sviluppo del contesto urbano. Costruito sopra l'impalcato di attraversamento dei binari, il progetto della stazione si pone come elemento di ricucitura del quartiere nomentano e di Pietralata. La struttura reticolare che si appoggia su piloni circolari fa da sostegno al sistema vetrato laterale e alla superficie di copertura per una lunghezza di 240 m. La galleria vetrata interna è uno spazio a tutta altezza e accoglie otto volumi verdi appesi visibili

dall'esterno poiché fuoriescono dalle vetrate e sono destinati ai servizi per i passeggeri, alle attività commerciali e al ristoro. La stazione diviene un grande *boulevard* urbano di connessione, luogo di scambio non solo intermodale, ma anche sociale. In pratica si configura come una nuova centralità urbana, connessa alla città e che connette i tessuti circostanti.



ABDR, Stazione tiburtina, Roma, 2011 inaugurazione, vista dell'intervento. Immagine tratta da <http://www.abdr.it>

stazione ferroviaria a Afragola

A nord dell'hinterland napoletano, ad Afragola, il progetto della stazione per l'alta velocità di Zaha Hadid, ancora non realizzata, propone anch'esso una tipologia a ponte per riconnettere due parti di territori e per definire nuove relazioni tra i due versanti connessi. Il progetto rientra nel più ampio piano di un parco tecnologico e naturalistico, nel quale la stazione assume un ruolo importante e iconico oltre a quello di scambio tra le linee ferroviarie ad alta velocità e quelle regionali. Il concetto di base del progetto è legato al flusso e al movimento e con le sue linee sinuose rende partecipi attivamente e percettivamente i passeggeri alle dinamiche di spostamento e di passaggio dei treni nella stazione. Rampe inclinate lambiscono i binari da entrambi i lati e consentono la salita alla galleria di attraversamento, caratterizzata da un corpo sagomato che segue le direttrici dei percorsi. Vetrata in copertura, la galleria accoglie al suo interno gli affacci degli spazi commerciali e i servizi posti al livello superiore.



Zaha Hadid, Napoli-Afragola High Speed Train Station, 2003 progetto, fotoinserimento del progetto. Immagine tratta da <http://www.zaha-hadid.com>

Altro concorso bandito da RFI per la realizzazione di una stazione per l'alta velocità è quello vinto da Arep con S. D'Ascia e A. Magnaghi per la stazione di Porta Susa a Torino inaugurata nel gennaio del 2013. Anche in questo caso l'intervento ha l'obiettivo di ricucire due brani di città, inserendosi come il punto di partenza del progetto della Spina centrale prevista dal Piano Regolatore di Gregotti Associati¹¹⁵. Il nuovo edificio viaggiatori sarà una galleria composta da acciaio e vetro di circa 400 m di lunghezza e larga 30 m, attraversata trasversalmente da ponti che seguono i tracciati viari esistenti dei tessuti circostanti. Come un lungo *passage*, la galleria alta 12 m è composta da diversi livelli a seconda delle diverse funzioni e delle modalità di spostamento dei passeggeri. I livelli inferiori sono di accesso alla metropolitana e alla ferrovia, quelli superiori accolgono gli spazi di servizio e commerciali e gli accessi ai ponti di attraversamento. Il progetto sulla testata sud della stazione prevede anche una torre ad uso terziario, commerciale e alberghiero, che affiancherà la torre degli Uffici comunali. I progettisti descrivono così le loro intenzioni progettuali: *"Il progetto del nuovo fabbricato viaggiatori di Torino Porta Susa è il progetto di un vuoto urbano, di uno spazio pubblico, dove la stazione, vera e propria galleria coperta, diviene passage, strada, continuum spaziale, luogo di una nuova urbanità. La città entra in stazione....e la stazione diviene essa stessa città."*¹¹⁶ (Arep). Dal testo si rileva proprio la volontà da parte dei progettisti di dare un nuovo carattere urbano ai sistemi legati all'infrastruttura per creare nuovi scenari urbani, dove le strade, le ferrovie, ecc. con i tessuti esistenti definiscono organismi urbani dal carattere compiuto e non più frammentato.

¹¹⁵ cfr. paragrafo 3.1, *Torino 2006 e Londra 2012. Due eventi ridisegnano i margini urbani*.

¹¹⁶ Arep, S. D'Ascia, A. Magnaghi, *Torino Porta Susa. Stazione Alta Velocità*, descrizione del progetto in <http://europaconcorsi.com/projects/120584-Torino-Porta-Susa>.

Arep, S. D'Ascia, A. Magnaghi, *Torino Porta Susa. Stazione Alta Velocità*, Torino, 2013 inaugurazione, vista dell'intervento. Immagine tratta da <http://www.arep.fr>.



3.5 Le "enclaves" urbane

Le conseguenze della diffusione degli insediamenti a macchia d'olio sul territorio urbano sono da un lato la formazione di un'uniformità del paesaggio costruito, che elimina le differenze e le peculiarità dei luoghi e porta alla perdita di una riconoscibilità della logica aggregativa di un territorio e dall'altro la formazione d'isole urbane così chiuse tanto da assumere l'aspetto di "enclaves" urbane con una loro forte autonomia.

L'enclave urbana è una parte di territorio definita e regolata da sue leggi specifiche legate alla sua morfologia, alla sua funzione e che la pongono come un elemento di discontinuità rispetto all'intorno. In un ambiente urbano caratterizzato dall'isotropia dell'espansione del costruito, l'enclave è un'isola staccata dal resto, che definisce separazioni delle parti urbane e non, tra le quali essa s'interpone.

L'enclave ha aspetti negativi e positivi: è espressione, sicuramente, delle minoranze, sia di quelle sottomesse sia di quelle dominanti; è un sistema che produce sia un'idea buona di comunità sia una cattiva di segregazione; è un modello sia di democrazia sia d'imposizione.

Negli Stati Uniti dal 1973 una nuova filosofia di urbanizzazione suburbana porta alla nascita di associazioni di cittadini, che realizzano delle proprie comunità a carico loro e non più dello Stato: si formano così le *gated community*. Espressione più radicale delle "enclaves", le *gated community* sono dei veri e propri insediamenti, racchiusi tra mura di cinta e vigilate grazie a sistemi di controllo, che non permettono l'accesso a tutti i cittadini agli spazi appartenenti ai territori delimitati. Di positivo c'è la volontà di sentirsi una comunità appartenente a un luogo che ha una sua riconoscibilità e una sua identità, di negativo è la chiusura, dovuta alla volontà di difesa delle comunità nei confronti dell'esterno con l'erezione di barriere per isolarsi dal resto della città e creare esclusioni.

Su questo doppio registro si muovono le proposte dei progetti urbani per l'"enclaves" interne alla città: da un lato la ricerca di definire o conservare sistemi, dotati di una propria autonomia morfologica contro un'ideale di un mondo panottico; dall'altro la necessità di liberare l'"enclaves", progettando i loro margini per l'apertura di queste porzioni di territorio alla città, per una circolazione e un'accessibilità democratica dei cittadini in tutto l'ambiente urbano.

3.5.1 Il controllo e la protezione spaziale

Zucchi e l'“enclaves” urbane

Cino Zucchi fa della definizione di margini territoriali per progettare ambiti protetti e contenuti, una propria modalità d'intervento nei suoi progetti urbani, col fine di contrapporsi al fenomeno contemporaneo della diffusione di tessuti ripetitivi e poco riconoscibili. L'obiettivo dell'architetto milanese è di stabilire strategie progettuali, che mettano in primo piano il senso della collettività in un luogo progettato di cui è possibile riconoscerne le proprie caratteristiche e i propri valori identitari. *“Organizzare interventi per comparti, consente di mantenere l'attenzione circoscritta ad un insieme di valori non generalizzabili, provenienti da rapporti localistici portatori di una loro specifica identità.”*¹¹⁷ (Costanzo). Per mettere in pratica quest'obiettivo, Zucchi progetta spazi dove figure eterogenee sono riconoscibili e visibili all'interno dello sprawl urbano. *“La struttura dell'enclave si fonda sul controllo spaziale: essa svincola il funzionamento della parte da quella del tutto. In un ambiente urbano caratterizzato dalla babele di linguaggi, essa pone delle convenzioni narrative limitate.”*¹¹⁸ (Zucchi).

quartiere fieristico, Abbiategrosso

Il progetto per la ristrutturazione del quartiere fieristico di Abbiategrosso, realizzato tra il 1997 e il 2000 di C. Zucchi, capogruppo di un team di architetti, è un chiaro esempio della volontà progettuale di costruire un pezzo di città contenuto e protetto, ma allo stesso tempo connesso alla città, attraverso scelte progettuali mirate agli spazi di margine dell'area. Il vecchio recinto viene aperto e gli spazi di pertinenza sono ridisegnati con elementi aggiunti, che cercano la relazione con l'intorno, tra cui vi è una nuova tettoia a sbalzo pensata per segnalare l'ingresso. Una nuova recinzione in rete metallica, però, sostituisce la vecchia cinta muraria e un grande muro, elemento principale del progetto, unifica e nasconde gli edifici industriali esistenti, accogliendo in sé gli spazi di distribuzione e i servizi. Il muro si configura come uno schermo traforato, composto da mattoni tessuti a fasce alternate, in modo da lasciare una certa permeabilità visiva tra interno e esterno. È staccato dai padiglioni retrostanti, per nascondere lo spazio interstiziale dove sono collocati la distribuzione e i servizi. Si sviluppa su due diverse altezze, presenta aperture di diverse dimensioni che lo rendono più leggero e la parte più alta sostiene la pensilina di protezione dell'entrata al complesso fieristico. L'interno, dalla circolazione molto flessibile è composto da spazi per esposizioni

¹¹⁷ M. Costanzo, *Cino Zucchi. Architettura tra landmark ed enclave*, cit., p. 20

¹¹⁸ C. Zucchi, *Landmarks, enclaves. Visione e struttura nella città contemporanea*, in *Architettura-intersezioni* 3/1996

ed eventi: una caffetteria-ristorante, una sala conferenze e una galleria soppalcata ricavata nella volta del padiglione più grande e utilizzata sempre per le esposizioni. Il progetto, quindi, propone azioni che mirano all'apertura dell'area verso la città con la demolizione della vecchia cinta muraria, con la progettazione degli spazi di margine e con l'aggiunta di elementi di connessione con le strutture industriali esistenti. Ma propone anche azioni che confermano la volontà di definire un ambito protetto e controllato come la sostituzione del vecchio recinto con uno nuovo e la progettazione del muro che diviene l'intervento più rilevante del progetto.

spazio aperto, Milano

Sul tema del muro come elemento ordinatore si sviluppa anche il progetto di riqualificazione di uno spazio urbano aperto nella prima periferia Milanese, realizzato nel 2000 e progettato sempre da un team capitanato da C. Zucchi. L'intervento mira a dare a questa parte di città una logica unitaria per contrapporsi alla frammentazione della prima periferia storica. L'obiettivo è raggiunto con il disegno di un parterre che disegna l'area e con la progettazione di pareti basse rivestite con lastre e piccoli cubi di porfido. La piazza si colloca sul tracciato di un'antica via romana, che andava verso Pavia e il muro che la contorna collega i resti di una cascina, un mercato comunale e la fermata del tram. All'interno uno spalto verde, rivestito al colmo da una linea di pietre bianche che fa scendere l'acqua in una vasca lungo il percorso, scherma dai binari esterni. Le facciate del muro verso l'esterno sono rivestite da cemento a vista e scritte che si relazionano con il paesaggio metropolitano intorno. La realizzazione del muro intorno alla piazza, con le sue declinazioni compositive, materiche e funzionali attua la volontà dell'architetto Milanese di *"recuperare un nuovo ordine attraverso la realizzazione di ambiti urbani attentamente studiati, dotati di un loro determinato carattere in sintonia con la storia del territorio"*¹¹⁹ (Costanzo).

ex-Jungans, Venezia

Il progetto di recupero per l'area industriale dismessa ex-Jungans alla Giudecca, realizzata tra il 1995 e il 2003 a Venezia, diviene un'altra occasione per Zucchi di lavorare su un'enclave urbana, in questo caso, però, con l'intento principale di aprire questa parte di città al paesaggio circostante. *"(...) Secondo un principio di continuità in senso Nord-Sud con la forma urbis della Giudecca, definendo un nuovo rapporto con la Laguna ed eliminando il senso di estraneità morfologica e di 'impenetrabilità', che la destinazione industriale le ha conferito. Un'enclave separata restituita alla città, attraverso*

¹¹⁹ M. Costanzo, *Cino Zucchi. Architettura tra landmark ed enclave*, cit.

¹²⁰ C. Zucchi, Trasformazione dell'area ex Jungans alla Giudecca, Casabella 629/1995

¹²¹ C. Zucchi, *Area industriale Ex-Junghans. Programma di recupero urbano. Venezia. Giudecca-1996-1997*, descrizione del progetto, <http://www.zucchiarchitetti.com>

¹²² M. Costanzo, *Cino Zucchi. Architettura tra landmark ed enclave*, cit.

*la continuità degli accessi e delle percorrenze, l'apertura delle vedute, l'accesso dal mare*¹²⁰(Zucchi). S'intende recuperare con il progetto quindi il rapporto con la laguna veneziana, così da superare il senso di separazione dell'area rispetto alla città, dovuta a ragioni morfologiche e funzionali e che hanno reso il sito inaccessibile. Il recinto è aperto e l'affaccio sulla laguna è recuperato *"con una lunga piazza che borda il giardino esistente e un nuovo canale che attraversa il tessuto residenziale a sud."*¹²¹ (Zucchi). L'intervento, che si compone di 5 nuovi blocchi residenziali e della ristrutturazione degli edifici industriali esistenti, secondo un'operazione microchirurgica e sviluppa sia una decisa trasformazione di alcune parti dell'area sia piccole modificazioni degli edifici e degli spazi esistenti. *"Si tratta di un progetto affrontato da Zucchi con grande impegno per lo stimolante confronto che offre all'architettura moderna in rapporto al generale tema delle preesistenze storiche e, in termini più specifici, a quello della 'chiusura' della maglia urbana veneziana con i suoi tortuosi e stretti percorsi e le grandi dimensioni delle sue "enclaves", e alla fragile bellezza del suo paesaggio lagunare."*¹²² (Costanzo).



C. Zucchi, Ristrutturazione del quartiere fiero in centro culturale ed espositivo, Abbiategrasso, 1997, viste dell'intervento dall'interno dell'area di progetto e dall'esterno Immagini tratta da <http://www.zucchiarchitetti.com>



C. Zucchi, Riqualificazione degli spazi pubblici al quartiere Gratosoglio, Milano, 2000, vista della piazza protetta dal muro. Immagine tratta da <http://www.zucchiarchitetti.com>



C. Zucchi, Area industriale Ex-Junghans, Programma di recupero urbano, Venezia, Giudecca, 1996-1997, planimetria generale e modello di progetto. Immagini tratte da <http://www.zucchiarchitetti.com>



Microcosmi autonomi della città

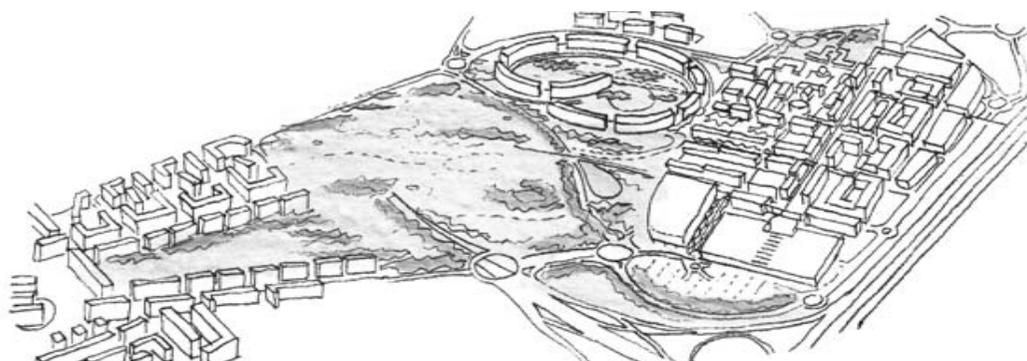
Il progetto di ambiti urbani protetti e autonomi rispetto all'intorno urbano che li circonda è una pratica d'intervento sempre più diffusa nell'ambito della progettazione di riqualificazione urbana. Il modello promosso da questa pratica di costruire microcosmi autonomi nella città conferma la volontà di definire porzioni di città comprensibili e riconoscibili, dotate di una propria coerenza interna e che si oppongono alla diffusione totale e ripetitiva delle periferie contemporanee.

Santa Giulia a Milano

A quest'ambito di ricerca appartiene il progetto di risanamento degli ex stabilimenti Montedison e delle acciaierie Redaelli nell'area a sud-est di Milano, il quartiere di Santa Giulia, ideato da N. Foster con un gruppo di architetti e avviato nel 2005 con *"la stipula della convenzione per l'attuazione del Programma integrato d'intervento tra il Comune di Milano e il gruppo Risanamento spa."*¹²³ Il piano del quartiere è composto da un parco centrale, al cui intorno si distribuiscono gli insediamenti che nell'insieme formano un organismo autonomo e allo stesso tempo integrato alla città grazie alla vicinanza d'infrastrutture di collegamento importanti. Il sistema delle tangenziali, gli assi di collegamento tra le autostrade e tra la ferrovia e l'aeroporto, la linea metropolitana di collegamento alla città e la stazione ferroviaria dell'alta velocità fanno in modo che l'enclave sia connessa alle diverse scale con il territorio, mantenendo comunque una sua indipendenza. L'interramento interno delle cesure stradali e la predisposizioni di parcheggi contribuiscono a determinare l'autonomia del quartiere, che in questo modo è formato da un'area interamente pedonalizzata, che concorre a raggiungere una condizione ambientale unica in quella parte di territorio. Come una piccola città nel verde, l'area è composta da una grande varietà di attività e funzioni distribuite intorno al parco centrale. La parte sud-ovest, quella vicino alla stazione ferroviaria dell'alta velocità di Milano Rogoredo, accoglie prevalentemente residenze e servizi e accanto alla stazione è progettato un nuovo centro di produzione Sky. L'area è attraversata interamente da un viale pedonale, Montecity Avenue, su cui passa una linea tramviaria che fa da elemento di connessione tra le parti del quartiere. Il parco centrale di 33 ettari è stato progettato dai West 8 e connette la zona sud-ovest a quella nord-est del quartiere. Questa zona accoglie, invece, attività terziarie, commerciali e ricreative: un centro congressi, un exhibition hall, un'area commerciale, un cinema multisala e un centro multimediale. Sull'ampio boulevard si affacceranno

¹²³ Santa Giulia. Risanamento, Foster and Partners, Caputo Partnership, Urb.A.M., RAUM, West 8, in Lotus 131/2007, p. 110

strutture a più livelli, ai piani inferiori saranno disposte le attività culturali e ricettive, ai piani superiori le residenze e gli uffici. Il progetto è stato studiato prestando attenzione alla piccola e alla grande scala, agli spazi aperti e alle soluzioni architettoniche e all'importanza, infine, di definire una parte di città caratterizzata sia da propri valori identitari improntati sul modello di metropoli nel verde sia da sistemi che permettono collegamenti con l'intorno metropolitano e quindi connessioni alla città.



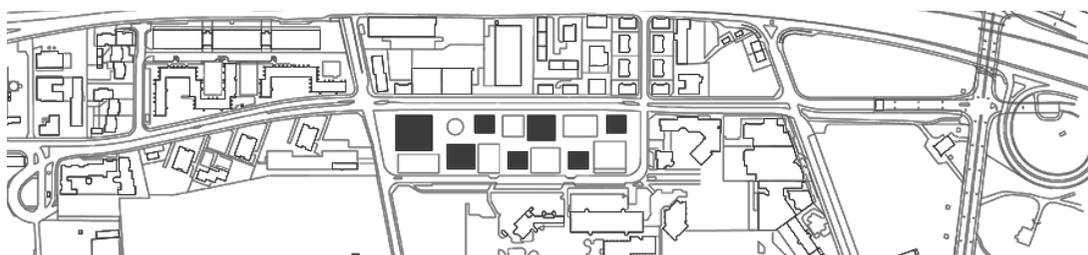
N. Foster, Santa Giulia Masterplan, Milano, 2003, a sinistra planimetria generale, in alto schizzo di progetto. Immagini tratte da *Santa Giulia. Risanamento*, Foster and Partners, Caputo Partnership, Urb.A.M., RAUM, West 8, in *Lotus* 131/2007, pp.108-109, <http://www.fosterandpartners.com>

¹²⁴ N. Braghieri, *Variazioni sul tema, Zurigo, Quartiere Werwies a Grünau, Adrian Steich*, in Casabella 774/2009, p.23



A. Steich, Wohnsiedlung Werdwies, Zurigo, 2001-2007, planimetria generale, vista dell'intervento dall'esterno.
Immagine tratta da <http://www.adrianstreich.ch>

A Zurigo una variazione su questo tema è proposta per il progetto del quartiere di edilizia sociale Wohnsiedlung Werdwies, nella zona di Grünau, all'estrema periferia occidentale. L'area chiusa tra l'autostrada e l'alveo del fiume Limmat è isolata rispetto alla città. "Piccole fabbriche, autorimesse, il depuratore municipale, un lungo edificio residenziale a forma di serpente, una torre, una scuola elementare, orti urbani disseminati di baracche, un campo da calcio, sterpaglie, un bosco..."¹²⁴(Braghieri) sono elementi che caratterizzano il paesaggio di quest'area marginale della città, più vicina per le sue caratteristiche all'immagine globale delle periferie che ai caratteri peculiari della città di Zurigo. Nel 2001 viene indetto un concorso aperto per la costruzione nella zona di Grünau di un nuovo quartiere residenziale. Adrian Steich, vincitore del concorso, propone un progetto dall'impianto riconoscibile e ben definito, così da realizzare un quartiere come un nuovo pezzo di città dalla forte identità che si oppone al disordine della periferia. Sette edifici, medio-alti, tra la tipologia a torre e quella a isolato con le facciate uguali ma con impianti planimetrici delle diverse dimensioni, si dispongono nel sito di progetto a formare con l'alternanza dei vuoti una vera e propria città nella città. L'alternanza di pieni e vuoti compone uno spazio a scacchiera, costituito da sei piazze ognuna con una propria identità e collegate tra loro attraverso lo spazio agli angoli. La differenza planimetrica degli edifici comporta una mixité tipologica: l'edificio di dimensioni più grandi è una casa a corte con ballatoio interno, i due medi presentano un cavedio centrale per la distribuzione e i più piccoli hanno la tipologia consueta della palazzina. Ai piani terra sono collocati le attività e i servizi per gli abitanti: una scuola materna, negozi, supermercati, uffici e atelier. Logge allungate presenti per tutti gli alloggi definiscono le facciate e permettono differenti scorci sull'ambiente urbano circostante. Il quartiere ad alta densità spaziale definisce un microcosmo insulare che s'impone con la sua regolarità morfologica d'impianto sull'ambiente circostante omogeneo e disorganizzato.



3.5.2 L'apertura delle "enclaves"

"Desenclaver les enclaves"¹²⁵

Un approccio diverso per contrastare il disordine dei territori marginali della città contemporanea viene da ricerche progettuali, che si pongono l'obiettivo di aprire i quartieri costruiti nelle periferie urbane separati sia tra loro sia con il resto della città. L'obiettivo principale è quello d'inserire le isole urbane all'interno di un sistema connettivo per sopprimere l'effetto di enclave, che è presente in molti tessuti urbani marginali costruiti senza alcuna attenzione nel definire relazioni di tipo connettivo, morfologico, funzionale, ecc. con l'ambiente circostante. Quartieri di questo tipo nati dalle politiche abitative del dopoguerra e di dimensioni tali da assumere in alcuni casi l'aspetto di vere e proprie città, si trovano diffusi nelle aree di margine delle città europee. Nel pensare alla città del futuro per il Grand Pari(s), Potzamparc immagina una metropoli aperta democratica, senza territori bloccati e chiusi in sé, separati dal resto: *"Un objectif pour le Grand Paris serait donc de mettre en oeuvre le désenclavement progressif et général des quartiers. Tout ce qui est en impasse, en zones enfermées par des grands réseaux, en poches fermées, tout ce qui a une faible ou difficile connectivité avec le système général des voies publiques, devrait être retraversé de voies, réouvert, reconnecté. Des ponts, des trouées, afin de supprimer les effets d'enclaves. Les enclaves sont les gisements des ghettos de demain."*¹²⁶. L'apertura dei quartieri non deve comportare la perdita dell'identità e della riconoscibilità di quella parte urbana, ma deve rendere la città pubblica. In altre parole si deve dare la possibilità a tutti i cittadini di vivere, abitare, attraversare e traguardare queste porzioni isolate e chiuse della città. Nella periferia diffusa si trovano ormai sempre più tasche di costruito residenziale, lontane dalle infrastrutture del trasporto ferroviario, vicine ad autostrade impenetrabili, escluse da qualsiasi forma di collegamento e lontane e separate tra loro da corridoi residuali. L'enclaves residenziali urbane costituiscono la causa della crisi sociale e urbana delle aree marginali, poichè sono ricettacoli di logiche di precarietà, esclusione, violenza. Per trasformare queste parti di territorio, bisogna progettare strategie urbane speciali dalla doppia valenza ovvero che preservino da un lato le caratteristiche e le identità dell'enclaves, dall'altro che le rendano partecipi dell'ambiente urbano circostante e della città. L'introduzione di variazioni tipologiche degli alloggi, di funzioni, attività e servizi per gli abitanti, può attivare e rigenerare

¹²⁵ *Enclave* è una parola francese che deriva dal verbo *enclaver*, che significa "chiudere a chiave" e ha origine dal latino *inclavare*, composto da *in* e *clave*. *Desenclaver*, nel linguaggio diplomatico francese significa: cessare l'isolamento di una regione. In questo caso, con questi termini, si vuole fare riferimento a un ambito della ricerca progettuale urbana, che mira ad aprire le parti isolate della città all'ambiente urbano circostante.

¹²⁶ C. de Potzamparc, *Laboratoire C.R.E.T.E.I.L. Consultation Internationale pour l'avenire du Paris Metropolitain*, Chantier 2, p. 86

queste aree, riposizionandole nel sistema urbano come luoghi d'influenza alla scala metropolitana. Bernardo Secchi, nel descrivere il quartiere d'iniziativa pubblica, Les Hauts de Rouen¹²⁷, grand ensemble costruito tra gli anni Cinquanta e Settanta, si sofferma sulle possibili azioni di rigenerazione e apertura verso il contesto da compiere in questi quartieri dispersi nelle città. Si tratta di operazioni che generano mixité sociale, funzionale e che connettono le reti viarie, per formare tessuti omogenei e permeabili, che rafforzano l'identità alla scala del quartiere, ma allo stesso tempo che lo integrano con un insieme di relazioni con l'area metropolitana: "(...) lasciare, come peraltro già avviene in molte parti della città europea, che modi di vita e attività si sviluppino coerentemente alle culture delle popolazioni che abitano il quartiere; s'infiltrino (...) entro le geometrie del disegno originario (...) modificando destinazioni d'uso, aggiungendo o togliendo volumi, densificando e rendendo meno rigida la stereometria del quartiere."¹²⁸.

Theresienhohe a Monaco

Per il nuovo insediamento dell'ex fiera di Monaco di Baviera, l'architetto Otto Steidle, tra il 1997 e il 2005, riprendendo la lezione dell'open-block di Potzamparc¹²⁹, libera quest'area di un terzo delle dimensioni del centro storico e posta ai margini della città, con l'apertura dei suoi margini e operando la riconnessione alla città tramite una configurazione morfologica riferita all'intorno e con un sistema d'integrazione infrastrutturale. Steidle reinterpreta il tema dell'isolato urbano tradizionale, gli allineamenti su strada e il tema dei giardini e delle corti racchiusi tra edifici e blocchi, portando i temi della ricostruzione critica della città sperimentati a Berlino¹³⁰ verso un confronto con l'intorno sia costruito che naturale. Sono posti in primo piano, quindi, anche i valori paesaggistici dell'area: il nuovo parco centrale diventa un'importante risorsa ambientale per il quartiere, ma anche un dispositivo per nascondere e superare le infrastrutture a scorrimento veloce che separavano l'insediamento. Il nuovo impianto morfologico ricuce l'area con il tessuto urbano circostante e s'integra con il nuovo parco urbano grazie alla scelta di una tipologia a scacchiera che permette l'alternanza tra costruito e stanze verdi. L'obiettivo riuscito per Theresienhohe era di creare un comparto urbano autonomo e riconoscibile integrato alle aree urbane circostanti. L'introduzione di nuove funzioni e modi d'uso, quali scuole, strutture per bambini e giovani e spazi urbani pubblici ha attivato e vitalizzato un luogo, fino a quel momento chiuso e marginalizzato. Si sono create condizioni

¹²⁷ B. Secchi, *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari 2008, p. 101

¹²⁸ Ivi, p. 102

¹²⁹ cfr. paragrafo 3.1, *Il progetto urbano*

¹³⁰ cfr. paragrafo 3.1, *Il modello tradizionale*

di vivibilità integrando i valori tradizionali del vivere urbano con quelli più recenti di vivere nel verde.



O. Steidle, Stadtebau Theresienhohe, Monaco, 1997-2005; a sinistra planimetria generale, in basso vista dell'intervento dal parco. Immagini tratte da www.steidle-partner.de, www.alfredopasseriarchitetto.eu



quartiere Sant'Elia a Cagliari

Un quartiere molto difficile in Italia, a Cagliari, è tuttora oggetto di un programma di riqualificazione urbana il cui masterplan è affidato a OMA. Sant'Elia, quartiere degradato del capoluogo sardo, è separato socialmente e fisicamente dal resto della città. In questa zona, negli anni si sono succeduti interventi di edilizia residenziale, mai ultimati del tutto, e che hanno quindi lasciato abbandonati i luoghi progettati per la collettività, le piastre sopraelevate che avrebbero dovuto ospitare servizi pubblici e commerciali. Il quartiere così è rimasto chiuso in sé, afflitto da un forte degrado architettonico e sociale e allo stesso tempo caratterizzato da grandi potenzialità, come la sua localizzazione sul fronte mare della città. Il progetto proposto da OMA prende le mosse da un'analisi sociale delle richieste e dei problemi degli abitanti, effettuata con una serie di interviste che hanno rilevato che non fosse utile intervenire solo sulle architetture, ma che la criticità più importante derivasse proprio dalle piastre abbandonate. *"Ci siamo convinti che fosse necessario distruggerle per riconnettere tra loro gli edifici e ricreare un rapporto fra i residenti. Ogni caseggiato era come un'isola all'interno di un quartiere già isolato; ai piani terreni c'erano solo box e garage, il controllo sociale inesistente."*¹³¹ (Alkemade). Il progetto di

¹³¹ F. Alkemade, ex socio di OMA, *Presentazione del Masterplan per Sant'Elia*, Aprile 2008, in F. Bertamini, *Un miracolo per Sant'Elia*, Costruire 9/2009, p. 30

¹³² Ibidem

¹³³ F. Bertamini, *Un miracolo per Sant'Elia*, *Costruire* 9/2009, p. 31

¹³⁴ F. Alkemade, ex socio di OMA, *Presentazione del Masterplan per Sant'Elia*, Aprile 2008, cit.

apertura del quartiere prevede la demolizione delle piastre e l'attivazione dei piani terra degli edifici con funzioni e servizi pubblici per rendere abitabile e vivibile l'area agli abitanti e per far funzionare meglio il quartiere: "Del resto ai piani alti, da cui si gode una vista superba del mare, non ci sono problemi. Anzi, lì è il paradiso"¹³²(Alkemade). Il masterplan di OMA non si ferma solo a riqualificare il quartiere, ma ha anche un obiettivo a più ampio respiro di spezzare l'isolamento con la trasformazione dell'infrastruttura di collegamento che corre ai margini dell'area. La strada a scorrimento veloce determina la ghettizzazione del quartiere e per questo lo studio OMA ha pensato a una sua modificazione, facendola diventare un *boulevard*, attraversato da una metropolitana di superficie, simbolo della ricucitura urbana e utilizzabile anche dai pedoni. Altro elemento, oggetto dell'intervento, è il recupero del rapporto con il mare, attuato con il rilancio del lungomare attraverso scuole, negozi, servizi e funzioni temporanee, che lo trasformano in un nuovo centro di aggregazione urbana. "Qui potrebbe trovare spazio il nuovo stadio di calcio, un polo fieristico, bretelle stradali e una linea tranviaria (...) il museo Betile di arte nuragica e contemporanea, progettato da Zaha Hadid (...)"¹³³ (Bertamini). Il progetto per Sant'Elia è un'opportunità importante per fare ragionamenti su come attuare le riqualificazioni dei quartieri degradati e isolati nella città, considerando il loro ruolo e la loro influenza, secondo un approccio a grande respiro che guarda alla città pubblica non per segmenti ma all'interno di un contesto più ampio. "L'ambizione del Master Plan non è solo quella di riqualificare una zona sottovalutata e la sua comunità" dice Alkemade, "ma in una visione più allargata prevede la valorizzazione, a beneficio di tutta la regione, del potenziale del suo lungomare spettacolare, migliorando al contempo le condizioni sociali ed ambientali degli attuali residenti, nonché il contesto naturale circostante."¹³⁴(Alkemade).



OMA, Riqualificazione del quartiere Sant'Elia, Cagliari, 2008; a destra planimetria generale, in alto fotomontaggio dell'intervento sui piani terra e particolare della planimetria
Immagine tratta da <http://oma.eu>

3.6 I margini tra edificato e spazi aperti a vari gradi di naturalità

La città contemporanea frammentata, man mano che ci si sposta dal centro verso l'esterno, è caratterizzata da un numero sempre maggiore di spazi aperti residuali che s'interpongono come corridoi di separazione tra il costruito¹³⁵. Gli spazi aperti di transizione e separazione all'interno della città decompongono il tessuto urbano, formando isole ognuna con proprie caratteristiche peculiari. Queste zone sono molto importanti, perché sono i luoghi dove, grazie al progetto urbano dei margini, si può intervenire per sperimentare spazialità urbane contemporanee legate al tema dello scambio, della commutazione e della mediazione scalare tra artificio e natura. In questi spazi si possono definire nuove forme urbane e nuovi programmi funzionali ibridi e di conseguenza nuovi tipi di socialità e di abitabilità. I vuoti residuali, mentre ci si avvicina alla campagna, acquistano maggiori gradi di naturalità, divenendo tasche di verde abbandonato e degradato in attesa di trasformazione. Sono quei luoghi del periurbano ancora non urbanizzati, ma che hanno perso il loro carattere naturale e rurale. Essi non appartengono né alla campagna, né alla città. Il progetto dei loro margini e gli interventi proposti per le aree stesse per generare funzioni d'integrazione tra il mondo agrario e quello urbano consentono di attivare questi spazi non utilizzati in modo da consegnarli alla collettività.

Sul periurbano i vuoti ai margini della città possono assumere dimensioni territoriali, allora il progetto oltre a confrontarsi con la scala urbana, si confronta anche con quella del paesaggio. La progettazione dei vuoti, messi poi a sistema, assume l'obiettivo di definire un modo per contenere la città con la tutela e la valorizzazione del carattere naturale di questi luoghi non ancora compromessi dal costruito. I margini, allora, diventano il sistema di connessione agli spazi naturali e la loro definizione permette da un lato la conservazione della naturalità di questi luoghi e dall'altro rende possibile la fruibilità delle aree da parte dei cittadini urbani.

Gli interventi sugli spazi aperti urbani possono prevedere anche la progettazione di nuovi quartieri residenziali e di sistemi complessi che consentono di dare un senso e un'identità ai vuoti residuali. Essi diventano, con questa lettura, i luoghi che da un lato permettono di limitare il consumo di suolo e dall'altro con il progetto dei margini di organizzare parti disomogenee della città.

¹³⁵ cfr. paragrafo 3.2, *Il margine periurbano della città contemporanea*

3.6.1 Il progetto degli spazi aperti urbani

Nuovi quartieri residenziali

Nel progettare gli spazi aperti urbani è essenziale attuare una lettura dei tessuti urbani decomposti da questi corridoi di separazione: l'analisi delle caratteristiche peculiari delle isole da un punto di vista storico, tipologico, funzionale e morfologico permette di formulare proposte d'intervento adeguate alla finalità di voler trasformare questi luoghi in spazi dello scambio e dell'integrazione.

social housing a Milano

Il progetto del Quartiere residenziale Abitare a Milano dei Mab Architectura nelle sue declinazioni formali, funzionali e tipologiche si propone come un intervento d'integrazione con il contesto urbano esistente. Il progetto è il vincitore del concorso "Abitare a Milano", indetto dall'amministrazione comunale, il cui tema era proprio quello di dare a uno spazio aperto di scambio tra il costruito esistente a sud e le trasformazioni in corso a nord un nuovo ruolo. Il progetto del nuovo quartiere si colloca in un lotto stretto e lungo, che fa da margine tra il quartiere residenziale del Gallaratese e le aree rurali a nord in trasformazione. Quattro edifici composti ognuno di loro da un corpo a torre e un parallelepipedo basso e gli spazi aperti a giardino intermedi generano con il loro impianto relazioni diversificate con il contesto. L'assetto urbano propone la chiusura a nord, verso la strada del Sempione e l'apertura a sud, verso il quartiere residenziale del Gallaratese, così da evitare l'effetto enclave e integrare il nuovo quartiere con quello esistente. Verso il corso Sempione la chiusura è prevista con la realizzazione di un muro, che fa da barriera, in cemento a vista e con portali in ferro, sagomato a formare onde geometriche così da evitare la monotonia di un recinto uniforme. Verso sud l'apertura è realizzata con la connessione dei percorsi del parco all'impianto esistente e con la disposizione degli edifici orientati con la torre verso sud e il corpo basso verso nord. I quattro edifici geometrici di colore bianco e grigio grazie alla loro ripetizione a intervalli acquistano una grande forza visiva, affermandosi come *landmark* sull'intorno. Al rigore geometrico degli edifici segue all'interno una variazione tipologica dei 184 alloggi ben distribuita nel perimetro rigido delle facciate. I piani terra accolgono servizi di quartiere, locali commerciali, un asilo nido, un centro per anziani e un centro socio-culturale, gli spazi pubblici, con parchi attrezzati e aree gioco fruibili sia dai nuovi abitanti sia da quelli del Gallaratese, si alzano formando colline artificiali di protezione



verso nord così da definire un ambito schermato dalle polveri e dal rumore dovute alla strada del Sempione. In definitiva il tema della ricerca di nuove relazioni con il contesto nello spazio vuoto urbano di progetto è realizzato attraverso l'intervento sullo spazio pubblico del parco, che definisce connessioni e passaggi da un lato, e dall'altro, innalzandosi fino al muro-barriera di protezione, ricerca relazioni visive con il paesaggio rurale. In questo modo, il progetto del margine costruito con un muro non ha solo una funzione di chiusura e protezione rispetto al rumore e all'inquinamento della strada a scorrimento veloce ma è anche un pretesto per articolare topograficamente lo spazio vuoto.



MAB architettura, Social housing in Via Gallarate, Milano, 2005-2009; in basso planimetria generale, a sinistra e pagina a fianco viste dell'intervento. Immagini tratte da <http://www.mabarquitectura.com>

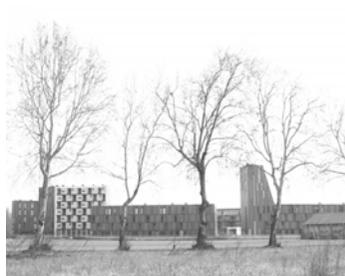




Un altro progetto vincitore del concorso "Abitare a Milano" nel 2005 è il nuovo complesso residenziale in Via Senigallia a Milano, progettato da Remo Dorigati. Anche questo progetto affronta il tema di progettare uno spazio aperto in un contesto urbano discontinuo e frammentato, posto alla periferia settentrionale della città. Il sito si trova in un grande isolato caratterizzato da edifici residenziali anonimi, da un centro terziario e da forti infrastrutture viarie, che definiscono fratture e margini invalicabili e non rendono possibile l'aggregazione sociale. Il progetto ha affrontato queste problematiche ricercando integrazioni tra le residenze e i servizi e relazioni con il centro abitato vicino esistente.

Le soluzioni trovate mirano a generare uno spazio complesso e poroso, che definisce nuove soglie tra lo spazio pubblico e privato. Lo spazio esterno ai bordi dell'area funziona da connettivo a livello urbano. Sulla fascia occidentale del sito sono piantati una serie di alberi, che fungono da parco pubblico e da schermo acustico alla strada sovracomunale e dal lato opposto una piazza pubblica lineare fa da elemento di connessione tra la strada principale e il lotto di progetto. Lo spazio interno definisce un sistema protetto ma non chiuso ed è strutturato su un percorso principale, caratterizzato da un forte rapporto con il suolo, su cui si articolano e distribuiscono il sistema dei giardini, quello di sosta e le strutture collettive e grazie al quale si mettono in relazione le residenze e i servizi. Padiglioni per attività culturali, spazi commerciali, uffici, un poliambulatorio, una palestra e orti urbani sono le funzioni pubbliche collocate ai piani terra o in edifici appositi a disposizione degli abitanti e della comunità. Gli alloggi sono di diverse dimensioni e tipologie per una grande varietà di utenti: simplex, duplex e trilocali sono distribuiti da un ballatoio nei piani superiori degli edifici, piccole abitazioni a patio sono poste agli ultimi livelli, monocali e bilocali per uso temporaneo sono collocati in due volumi a nord e ai piani di terra degli edifici in linea si trovano gli alloggi per anziani e disabili.

La varietà tipologica degli alloggi e degli edifici, l'organizzazione morfologica dello spazio aperto interno e il progetto dei margini dell'area definiscono un ambito urbano caratterizzato da una forte integrazione degli elementi di progetto del sito e definiscono relazioni differenziate tra l'area di progetto e l'ambiente circostante.



R. Dorigati_OdA associati, Progetto di via Senigallia, Milano, 2005-2011; a sinistra planimetria generale, in alto vista dal parco del complesso, pagina a fianco planimetria piano terra e vista del plastico.

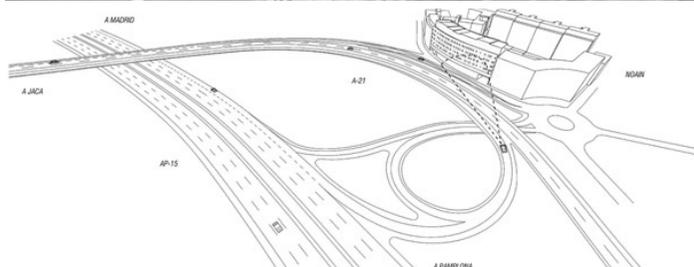
Immagine tratta da europaconcorsi.com/projects/20281-Progetto-Di-Via-Senigallia

Residenza a Pamplona

Facendo un salto di scala, un vuoto di piccole dimensioni tra un'infrastruttura a scorrimento veloce e un tessuto urbano a carattere residenziale è stato progettato nei pressi di Pamplona in Navarra, da Zon-e Arquitectos. L'intervento si compone di un edificio grande residenziale curvo, lungo 60 m e alto sette piani. Il complesso è stato progettato con l'obiettivo di conciliare il mondo della velocità dell'infrastruttura con quello domestico del tessuto residenziale. Il dualismo di relazione con l'esterno è stato risolto con un diverso trattamento delle facciate: sul lato verso l'autostrada è stata ideata una facciata compatta, segnata da una forte orizzontalità, rivestita con pannelli di acciaio a curvatura doppia e con un sistema di persiane colorate di rosso, sul lato opposto si affacciano, invece, ampie finestre verticali che generano con i pannelli in fibrocemento un ritmo di facciata più frammentato e astratto. La forma dell'edificio e la sua volumetria definiscono la chiusura del lotto verso l'autostrada e l'apertura verso il tessuto esistente, ma la composizione delle facciate permette anche eccezionali viste panoramiche verso l'autostrada di collegamento che connette Pamplona con Madrid e Barcellona. Anche in questo caso la richiesta di una mixité sociale è stata accolta con la progettazione di dieci diverse tipologie di alloggi, che soddisfano una grande varietà di utenze: famiglie con pochi membri, coppie, lavoratori, studenti, single, ecc. Questo progetto, a differenza degli altri, collocato in un corridoio residuale definisce relazioni e scambi tra parti differenti della

città, sfruttando in questo caso non il disegno dello spazio aperto di margine del luogo, ma la composizione architettonica delle facciate, che istaurano relazioni e connessioni con l'intorno attraverso la pelle dell'edificio.

Zon-e Arquitectos, 52 Apartment Block close to the Highway, Noain Navarra, 2004-2007; in basso schizzo d'insieme dell'intervento, a destra vista della facciata sull'autostrada. Immagine tratta da <http://www.zon-e.com>



Progetto di spazi urbani complessi

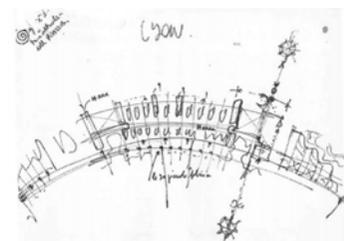
Cité Internationale a Lione

Oggetto di un piano di rigenerazione urbana complessa è stata un'area di circa 15 ettari a Lione, soggetta a devastanti inondazioni fino alla metà del 1800 e collocata tra due elementi naturali, il fiume Rodano e il parco Tete d'Or. Quest'area, prima destinata a Fiera nel 1916 e poi dismessa nel 1980, per la decisione di spostare la fiera, ha lasciato alla città un grande vuoto dal forte carattere sovralocale più che urbano. L'area difatti si caratterizza per la sua attitudine a essere un centro internazionale e per l'appartenenza a un ambiente geografico territoriale più ampio. Le scelte urbane, proposte dall'architetto Renzo Piano, vincitore del concorso per la Cité Internationale bandito dall'amministrazione comunale nel 1985, sono state orientate non solo a mantenere questo carattere di centralità territoriale dell'area con l'inserimento di grandi funzioni, ma anche a integrare l'area con la struttura urbana della città attraverso nuovi servizi e infrastrutture alla scala del quartiere. Questo doppio obiettivo, indicato dalle richieste del concorso, è stato sviluppato nel progetto con strategie di recupero dei padiglioni fieristici e di costruzione di un nuovo palazzo congressi e di una torre destinata al terziario e a funzioni ricettive. Il progetto sin dall'inizio ha tenuto in forte considerazione le presenze naturali

del fiume e del parco come parte strutturante e fortemente legata agli elementi costruiti. Infatti, grazie alla modellazione del suolo si è definita un'estensione degli elementi geografici già esistenti, il fiume e il parco. Il progetto vincitore subisce, poi, delle modificazioni, dove però l'impianto preesistente rimane un punto fermo: la torre scompare, i padiglioni sono tutti demoliti tranne l'Atrium d'ingresso e si costruisce un sistema di blocchi binato, orientati lungo la linea del fiume e permeabili verso il parco. Il sistema binato si sviluppa su ottocento metri, definendo un pezzo di città percorribile a piedi, che accoglie funzioni diverse, uffici, residenze, un centro congressi, un hotel, un casinò, un cinema multisala e un museo d'arte contemporanea e diviene così uno spazio dell'incontro e della collettività. L'impianto, dal punto di vista geografico, segue la natura: la linea del fiume e il limite del parco definiscono i margini dell'ambito composto dai tracciati viari, dagli edifici e la galleria interclusa tra loro e dai muri di contenimento. La Cité, che non è una piccola città conclusa in sé come si direbbe dal nome, è invece un grande progetto urbano che disegna un vuoto in maniera omogenea e non uniforme, definendo uno spazio urbano complesso. Complesso per la sua storia, per la sua dimensione, per la sua vocazione funzionale e per la stretta vicinanza a elementi naturali che lo inglobano nella geografia del luogo. *"Qui il bassorilievo non modella la natura, "è" il sito stesso. La costruzione si piega a questa gerarchia come la strada si piega all'ansa del fiume. È una creatura leggera che si appoggia al parco senza ferirlo né inciderlo."*¹³⁶ (Piano). In questo progetto, guidato da Renzo Piano dal 1985 fino ad ora, è stata messa in pratica la sfida del disegno degli spazi vuoti urbani, come luoghi complessi deputati a predisporre dinamiche d'integrazione e a diventare centralità e spazi dello scambio, infatti dopo venticinque anni, il processo di realizzazione che sta finalmente finendo prevede un elemento fisico di connessione e di superamento con la costruzione di un passarella sul fiume Rodano.



¹³⁶ R. Piano, *Giornale di bordo*, Passigli Antella, Firenze 2005, p. 120



R. Piano, Cité Internationale, Lione, Francia, 1986-2006; a sinistra vista dell'intervento, in alto schizzo di progetto. Immagini tratte da <http://www.rpbw.com>

3.6.2 I parchi urbani e periurbani a vocazione agricola

Shelby Farms Park a Memphis

Il progetto di grandi aree verdi residuali

Ai margini di Memphis, negli stati Uniti, si estende un'ampia area verde, nota storicamente come una delle prime fattorie penali autosufficienti. Da dopo la chiusura della fattoria, negli anni sessanta, lo spazio verde, composto da un parco diviso dagli spazi di allevamento, è rimasto senza un programma specifico fino al 2008, quando è stato indetto un concorso per lo Shelby Farms Park. I vincitori, Field Operations, con a capo il paesaggista James Corner, hanno proposto un masterplan dove lo Shelby Farms Park è immaginato come uno spazio ibrido per la salute e il divertimento focalizzato sulla sua vocazione agricola. Il progetto del parco di 1800 ettari prevede punti di connessioni alla città da diversi accessi e un milione di nuovi alberi piantati che contribuiranno alla formazione di dodici paesaggi diversi, sette dei quali saranno dedicati ad attività educative agricole e gastronomiche. Ci sarà un campo di allevamento con mucche e capre in mostra, un ampio giardino agricolo, un lago con un ristorante adiacente e una scuola che si dedicherà principalmente all'insegnamento di materie ambientali e agricole. Trecento ettari di parco saranno utilizzati per la ricerca e la sperimentazione delle più recenti tecniche di coltivazione e saranno affiancati da un mercato ortofrutticolo. Altri cento ettari saranno coltivati a frutteto e anche questi supporteranno il mercato. Il progetto delle diverse parti del parco è composto da un'articolazione e un'alternanza di aree più specializzate e più fortemente caratterizzate da attività agricole con parti più tipicamente legate ai caratteri del parco urbano, con il fine di portare i cittadini e i visitatori, grazie anche a uno studio accurato degli ingressi e dei percorsi, a utilizzare e fruire il parco in modo innovativo. Il parco con la sua posizione ai margini della città e con la sua apertura al mondo agricolo rappresenta una grande opportunità per gli abitanti di poter accedere alla natura della campagna. La grande dimensione del parco circa cinque volte Central Park apre a opportunità di utilizzo, che sono impossibili nei compresi parchi urbani interni alla città. La commutazione tra il mondo agricolo e quello urbano offre la possibilità di definire un'identità di queste ampie aree tra città e campagna nel periurbano con il recupero delle peculiarità della geografia, della storia, dell'ecologia e della cultura locale. Il progetto di un parco agricolo ai bordi della città permette di superare le problematiche presenti nei territori

marginali, caratterizzati dall'assenza di una forte identità, dalla presenza di spazi privatizzati recintati, dalla frammentazione dei tessuti e dalla mancanza di connessioni e accessi pubblici al mondo agricolo.



J. Corner Field Operations, Shelby Farms Park, Memphis 2008-2012, planimetria generale. Immagine tratta da J. Corner Field Operations, *Shelby Farms Park*, in *Lotus 149/2012*, *Lotus in the fields, Suburbia*.

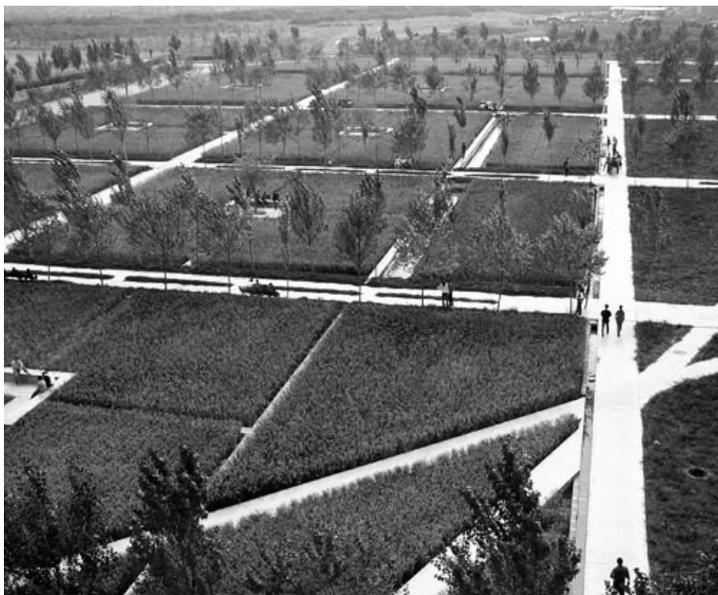
Dall'altra parte del mondo, in Cina a Shenyang, nel 2004 ai margini tra città e campagna nel 2004 si è realizzato un nuovo campus universitario suburbano, di ottanta ettari, che accoglie la facoltà di Architettura e dove un paesaggio bello e produttivo ha messo in contatto diretto gli studenti con l'agricoltura. Il nuovo sito del campus era in origine un campo di riso; poiché il suolo si conservava ancora buono e il sistema d'irrigazione era ancora in situ, si è deciso di mantenere il paesaggio produttivo, con piantagioni di riso, piante autoctone e altre colture, ma anche di trasformarlo in un ambiente adatto per l'apprendimento con l'introduzione di passerelle per attraversare i campi agricoli. Il progetto di Turenscape si è posto l'obiettivo di incrementare la consapevolezza e la conoscenza del territorio, di far vivere gli studenti in un ambiente agricolo e di dimostrare quanto può essere produttivo e fruibile con pochi interventi un paesaggio rurale, attraverso una precisa progettazione e un'attenta gestione dello spazio. Gli studenti e i docenti sono spinti a conoscere non solo l'aspetto produttivo dell'agricoltura, ma anche il legame tra l'uso sostenibile del territorio e la produzione di cibo. La partecipazione deriva dalla trasparenza e dall'accessibilità totale del settore agricolo agli studenti, che possono partecipare così al processo produttivo. Il riso prodotto è raccolto e venduto, come "Golden Rice", ed è diventato un marchio d'identità del nuovo campus suburbano. Questo progetto dimostra come gli spazi vuoti residuali ai margini della città possano far nascere

Shenyang Campus a Shenyang

Turescape, Shenyang Campus, Shenyang 2004, vista dall'edificio universitario dell'intervento. Immagine tratta da <http://www.turescape.com>



paesaggi ibridi che da un lato continuano la tradizione del territorio e dall'altro integrano nuovi usi come ad esempio la formazione dei giovani architetti cinesi.

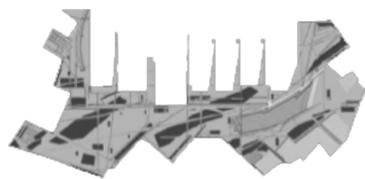


Riem Park a Monaco

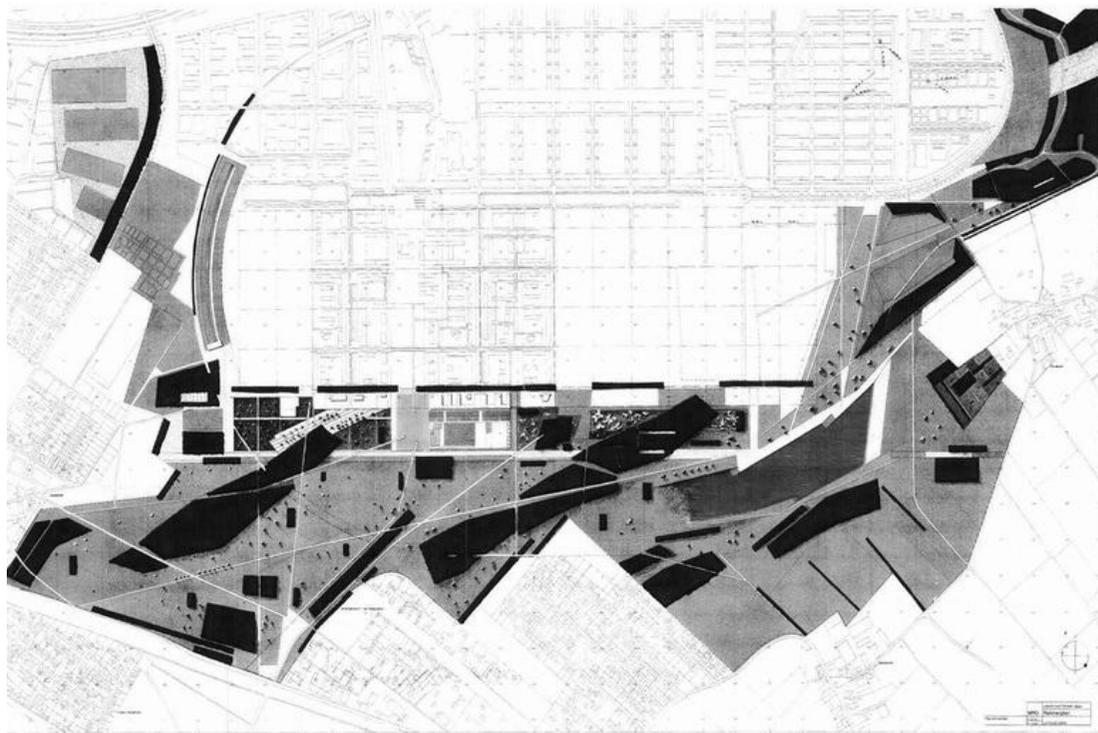
Un progetto singolare di un'area vuota ai margini periurbani della città è l'intervento Riem park, dei paesaggisti francesi Gilles Vaxlard e Laurence Vacherot, di trasformazione di una vasta zona vuota, prima occupata dall'ex aeroporto di Monaco e dismessa poi nel 1992. Il progetto è stato realizzato in due fasi distinte: durante la prima fase, cominciata nel 1998, si sono formate due masse boschive di grandi dimensioni, che hanno impegnato quasi tutta l'area. Esse, posizionate ai bordi dei tracciati principali, sono diventate la struttura basilare del progetto. L'obiettivo della prima fase d'intervento è stata quella di risanare l'area e di integrarla alla città con la rottura del recinto aeroportuale e la trasformazione dello spazio in un parco per eventi. Ormai sempre più si sfruttano aree verdi marginali delle città per ospitare manifestazioni temporanee, che una volta finite lasciano l'area libera e fruibile per i cittadini. Gli alberi, piantati secondo la direttrice diagonale nord-est/sud-ovest e orientati secondo confini storici preesistenti, determinano da un lato con i fusti più alti una barriera alta verso la città, dall'altro con le caducifoglie più piccole un'apertura verso il paesaggio rurale di futura urbanizzazione. I boschi sono sia elementi di bordo dei grandi prati sia elementi che permettono la chiara lettura dei percorsi che arrivano al perimetro del parco e alla città. La seconda

fase del progetto ha riguardato poi la sistemazione di tutte le attrezzature per l'apertura del parco al pubblico e nel 2005 vi è stata organizzata l'esposizione di giardinaggio e floricoltura BUGA¹³⁷. Le aree a prato ricoprono grandi zone e sono connesse con la campagna intorno verso ovest, di cui i campi agricoli e i pochi alberi in prossimità dei bordi esterni fanno da transizione tra il parco e il tessuto urbano a bassa densità. Il parco fa parte di un progetto più ampio di riqualificazione, che riguarda l'area di Messestadt Riem di 560 ettari programmato dal 1991 dove le aree da edificare (una parte residenziale per 16000 abitanti, un comprensorio ricreativo, fieristico e terziario) compenetrano dal verde del parco sono disposte in modo da connettere il nuovo quartiere e il parco ai tessuti urbani circostanti.

¹³⁷ BUGA è un'esposizione nazionale in programma ogni due anni in Germania



Latitude Nord, Gilles Vaxlard e Laurence Vacherot, Riem Park, Monaco 2005, planimetria generale, schema del verde. Immagini tratte da <http://www.latitudenord.org>



Gli interventi nel periurbano milanese

Parco nord

A Milano, durante il primo periodo di esperienza di pianificazione intercomunale, alla fine degli anni Sessanta si è individuata nel settore settentrionale metropolitano un'area naturale molto grande e ancora abbastanza compatta, quindi poco urbanizzata, da poter tutelare e valorizzare come polmone verde della città. Si è cominciato a studiare l'area, a proporre progetti e nei primi anni Ottanta si è dato avvio alla costruzione del parco. Con l'acquisto delle aree private si sono sanate le zone degradate, formati i prati, piantati gli alberi e tracciati i percorsi. Il parco, lasciato naturale al centro, è stato poi bordato ai margini dalle attrezzature, come orti e giochi, dalle barriere anti rumore per proteggerlo dal traffico circostante e per renderlo più accessibile agli abitanti e si sono realizzate passerelle per superare le infrastrutture e per collegare il nuovo polmone verde della città ai percorsi ciclo-pedonali dei tessuti urbani circostanti. Il sistema cui si è dato vita in questi anni, ancora in fase di completamento, non è solo una vasta area verde, ma è un organismo alla scala sovracomunale, che acquista vita grazie agli interventi di riqualificazione e diviene una nuova centralità metropolitana ai margini della periferia milanese. L'azione di bordare il parco, che abbiamo visto anche in teorie¹³⁸ e progetti precedenti, permette una migliore vivibilità urbana dell'area intorno al parco e del parco stesso, perché con l'inserimento di funzioni ai margini non si creano situazioni di abbandono, isolamento e di pericolosità, come generalmente succede in queste aree soprattutto nelle ore serali e notturne. Il parco nord così è diventato un centro periurbano destinato a essere fruito da un grande numero di cittadini come luogo dove passare il loro tempo libero ed è anche un sistema compensativo per l'equilibrio ecologico della città. Sebbene sia caratterizzato da vaste dimensioni, il parco è comunque ben strutturato e ha un disegno forte e calibrato tra spazi aperti e percorsi che lo rendono riconoscibile alla grande scala. *"La gente ha capito che fare un grande parco (...) significa reinventare, riprogettare, riqualificare un settore vasto di città, di area metropolitana; significa innescare un processo che trasforma aree marginali di periferia in parti vive e vivibili della città"*¹³⁹ (Borella).

¹³⁸ cfr. , paragrafo 3.2, *Il margine a spessore variabile*

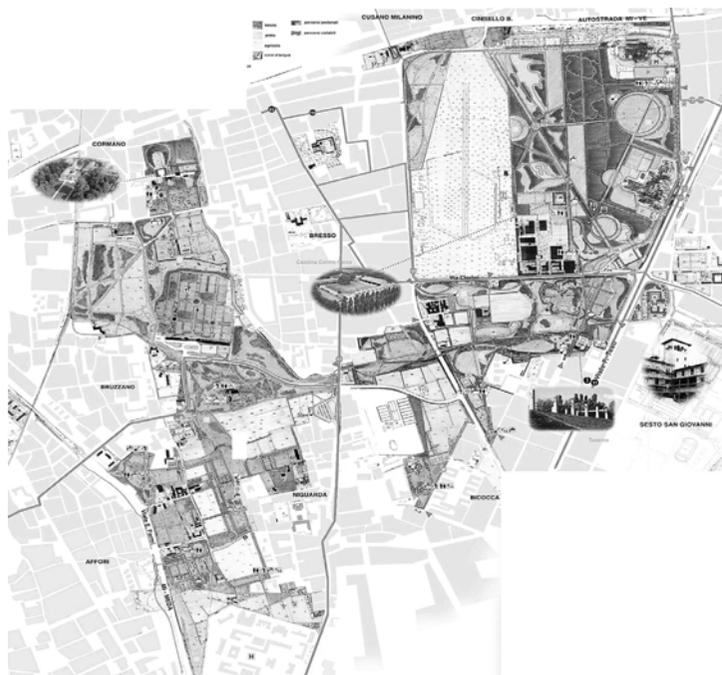
¹³⁹ F. Borella, progettista ed ex direttore del Parco nord di Milano, *Parco nord di Milano, un work in progress*, in *Abitare* 465/2006, p. 118

Parco agricolo sud

A forma di semianello, a sud di Milano, si sviluppa un'altra area, il parco Agricolo Sud, più esteso e frammento di quello a nord. È un parco regionale, che insiste sul territorio provinciale, ai margini meridionali della città: a ovest il parco agricolo si congiunge al Parco del Ticino e a est al Parco dell'Adda. In pratica nel

suo insieme è una delle fasce verdi agricole (ha una dimensione di 47mila ettari) più grandi d'Europa. Il parco interessa 61 comuni e la presenza di numerose preesistenze storiche, cascine, abbazie, mulini e borghi intatti lo rendono un patrimonio unico, testimonianza dell'integrazione tra il sistema produttivo agricolo e la storia del territorio. Il progetto di salvaguardia e valorizzazione del parco intende tutelare le attività agricole, le colture, i boschi e allo stesso tempo rendere fruibile il patrimonio storico architettonico con il recupero dell'ambiente delle aree degradate e il disegno di percorsi che possano guidare i visitatori e gli abitanti al corretto uso delle risorse naturali. Il parco risulta così configurato dalla maglia agricola, dalla rete di corsi d'acqua naturali, da canali artificiali, da filari d'alberi che segnano i confini dei campi e costeggiano i corsi d'acqua e i percorsi ed è punteggiato da cascine e nuclei rurali d'importanza storica. Come un nastro di verde tra le città, il parco svolge il ruolo di modello di parco agricolo d'integrazione tra la cultura cittadina e quella rurale: l'apertura dei recinti dei campi e l'organizzazione all'interno delle cascine di punti vendita dei prodotti ortofrutticoli permettono ai cittadini di conoscere non solo il patrimonio culturale del periurbano milanese ma anche quello produttivo¹⁴⁰ col fine di recuperare quel rapporto, ormai in parte interrotto, tra campagna e città.

¹⁴⁰ In vista dell'Expo 2015, che avrà come tema proprio "Nutrire il pianeta, Energia per la vita", risulta estremamente importante far conoscere ai cittadini il ruolo fondamentale che ha il parco agricolo con il suo immenso patrimonio sulla vita degli abitanti della città. Il progetto quinquennale "La strada del latte e dei formaggi", lanciato dalla FAI e iniziato nel 2011 in collaborazione con Expo 2015, nasce proprio dalla volontà di rendere consapevoli gli abitanti di come la qualità dell'agricoltura periurbana sia importante per lo sviluppo sostenibile della metropoli milanese e di come sia fondamentale favorire la ricostruzione di un rapporto tra città e campagna per i vantaggi che questo può portare in ambito sociale e ambientale.



Regione Lombardia, Parco nord Milano, 1975-2011, planimetria generale. Immagine tratta da www.parcnord.milano.it

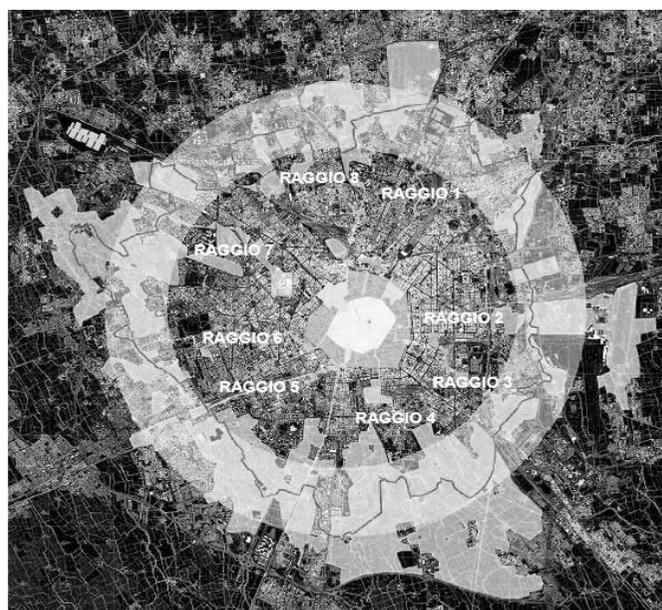


Provincia di Milano, Parco agricolo sud, Milano 1979-2009, vista d'insieme. Immagine tratta da <http://www.provincia.mi.it/parcosud/>

Il recupero di questo rapporto, ritenuto ormai fondamentale, è uno dei temi principali nei progetti di recupero delle vaste aree verdi nel periurbano metropolitano e si traduce con il disegno di cinture verdi intorno alla città, di contenimento del costruito e di tutela della natura¹⁴¹. Per Milano, infatti, è stato approvato un progetto di riqualificazione urbana, affidato all'architetto tedesco Andreas Kipar, che prevede di collegare, con nuovi alberi, nuovi percorsi e nuove aree verdi, i parchi ai margini della città. Si forma una *Cintura Verde* (nome del progetto) per aumentare la biodiversità della città, avvicinare gli abitanti alla natura, garantire luoghi naturali per lo svago, abbattere le emissioni di CO₂ e limitare il consumo di altro suolo. Questa strategia si accompagna a un altro progetto chiamato *Raggi Verdi*, degli

¹⁴¹ cfr. paragrafo 3.2, *La ricostituzione della forma urbana: Bergamo e Stoccolma*

studi di progettazione AIM, Land e AISTP, composto da otto direttrici che, partendo dal centro della città, si collegano ai parchi della cintura verde, così da connettere tutti i parchi urbani dall'interno fino all'esterno. Queste due strategie insieme permettono di pensare agli spazi vuoti con differenti gradi di naturalità non più per frammenti e chiusi nei loro margini ma aperti e appartenenti a un unico sistema. Quest'ultimo restituisce un'immagine della città non più divisa da residui naturali interni ma come un organismo unitario connesso e riconoscibile nelle sue diverse parti.

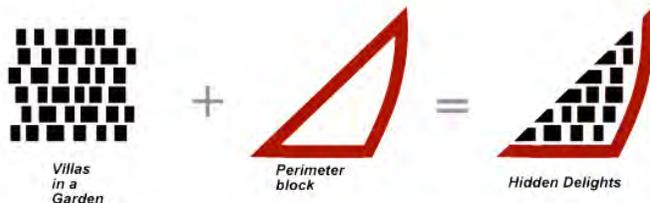


Comune di Milano, Cintura verde e raggi verdi, Milano 2007-2015, schemi di progetto. Immagini tratte da <http://www.comune.milano.it>

capitolo terzo

SCHEDE DI SINTESI 3C- 3D- 3E- 3F

Isolati protetti



Amsterdam, Het Funen, 1998-2005

il progetto prevede la sua chiusura verso la ferrovia e il canale e l'apertura verso il tessuto urbano limitrofo

i principi del blocco perimetrale sono combinati con le tipologie della città giardino e si genera un semi-recinto dato da un lungo corpo lineare a "L" di margine e da una zona interna accessibile e aperta visivamente verso l'intorno

Innesti urbani



Milano, Piano urbanistico di riconversione delle ex-aree industriali Alfa Romeo e Lancia, Nuovo Portello, 1998-2001

un nuovo tessuto urbano nel vuoto lasciato dalle partizioni industriali connette i quartieri circostanti all'area prima separati



la riconversione funzionale dell'area a uso abitativo, commerciale, terziario e il disegno dello spazio pubblico rendono aperta e connessa l'area con la città

il recinto è ridato all'uso collettivo con il disegno di una serie di percorsi che l'area ricongiungono con i tracciati degli insediamenti circostanti

Isolati protetti

Amsterdam, GWL Terrein, 1993-1998

il progetto definisce un quartiere da un lato protetto da un edificio-muro lineare di protezione e dall'altro aperto verso la città

a nord del canale sono stati recuperati e conservati gli edifici industriali, a sud del quartiere al di là del canale sono disposti edifici isolati che dialogano con la città, a ovest un lungo edificio lineare, che separa l'interno urbano dalle aree industriali accostate e lo schermo dai venti invernali



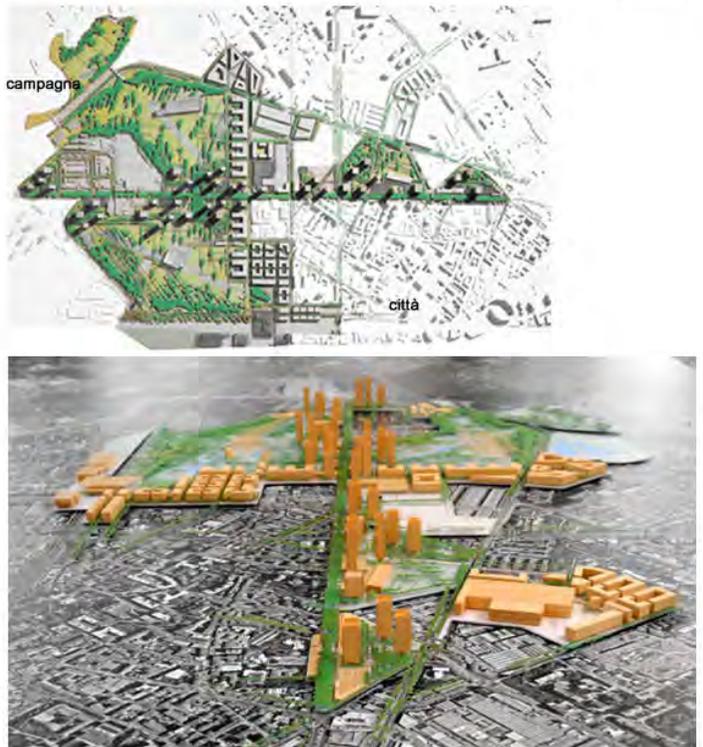
Innesti urbani

Sesto San Giovanni, Masterplan for the ex-Falck area, 2005

il progetto opera un'estensione e un completamento dei tessuti esistenti con interventi che stabiliscono mediazioni tra il costruito e la natura

le direzioni fondamentali d'derivano dalle linee direttrici che strutturano il paesaggio esistente

le linee dell'orizzonte lontano dei monti Resegone, Grigna e Monte Rosa e il vecchio impianto delle strutture industriali compongono le direttrici di connessione tra il centro urbano e il paesaggio intorno



Spessori longitudinali



Barcelona, Urbanization of Passeig Gracia Faria, 2003-2004

il disegno di un parco di spessore di 40 metri su una lunghezza di 1,3 Km costituito da due strips parallele divise da una strada di circolazione nel mezzo restituisce la vivibilità di una porzione di città inutilizzata agli abitanti

Madrid, Madrid-Rio, 2006-2011

l'intervento della Calle 30, la riqualificazione delle aree sovrastanti e la bonifica del Rio Manzanares rigenerano nell'insieme un luogo fortemente critico e di margine della città

di particolare interesse sono i punti che uniscono le due sponde del fiume e integrano i quartieri ai lati prima separati



Connessioni trasversali



Amsterdam, Zuidas, 1988

un "ponte abitato" supera l'infrastruttura con un sistema di edifici e spazi aperti

il progetto stabilisce nuove relazioni tra parti urbane divise dalla presenza dello spessore dei fasci di binari

la realizzazione di piastre artificiali sulle quali s'innestano nuovi edifici è indipendente dagli impianti ferroviari e stradali sottostanti ed è collegata ai tessuti urbani circostanti



Spessori longitudinali



Bergamo, Kilometro rosso, 2004-2007

il muro rosso divide l'area artificiale dell'autostrada e del parcheggio dallo spazio naturale retrostante

è un landmark lungo l'A4 Milano-Venezia

è un diaframma interposto fra il parcheggio e gli edifici nel parco

è una barriera fonica contro le emissioni inquinanti e rumorose dell'autostrada



Connessioni trasversali

Basilea, SBB Train Station, 1996

le nuove stazioni con la loro configurazione a edificio-ponte attraversano i binari e relazionano il contesto urbano

un nuovo edificio di 250 m rigenera una stazione di testa e connette i due quartieri divisi dalla ferrovia



Torino, Torino Porta Susa. Stazione Alta Velocità, 2013

il nuovo edificio viaggiatori, una galleria di acciaio e vetro di circa 400 m di lunghezza e larga 30 m, copre i fasci di binari su diversi livelli che variano le modalità di spostamento dei passeggeri

gli attraversamenti trasversali sono costituiti da ponti le cui giaciture derivano dai tracciati dei tessuti esistenti

Microcosmi protetti



Abbiategrasso, Ristrutturazione del quartiere fiero in centro culturale ed espositivo, 1997

un pezzo di città contenuto e protetto è messo in contatto con la città con il disegno degli spazi aperti di margine dell'area

una nuova recinzione in rete metallica sostituisce la vecchia cinta muraria e un grande muro unifica e nasconde gli edifici industriali esistenti



Enclaves aperte



Monaco, Stadtebau Theresienhohe, 1997

la riconnessione alla città avviene con la configurazione morfologica dei nuovi tessuti integrati con quelli esistenti

l'area è ricucita con il tessuto urbano circostante e s'integra con il nuovo parco urbano grazie alla scelta di una tipologia a scacchiera che permette l'alternanza tra costruito e stanze verdi



Microcosmi protetti



Santa Giulia Masterplan, Milano, 2003

una porzione di città comprensibile, riconoscibile e dotata di una propria coerenza interna si oppone alla diffusione totale e ripetitiva della periferia contemporanea

un parco centrale con gli insediamenti distribuiti all'intorno forma nell'insieme un organismo autonomo e allo stesso tempo integrato alla città grazie alla vicinanza d'infrastrutture di collegamento importanti



Enclaves aperte

Cagliari, Riquilificazione del quartiere Sant'Elia, 2008

il progetto di rigenerazione e di apertura del quartiere spezza l'isolamento di questa parte di città con la trasformazione dell'infrastruttura di collegamento che corre ai margini dell'area



I margini degli spazi aperti urbani



Milano, Social housing in Via Gallarate, 2005-2009

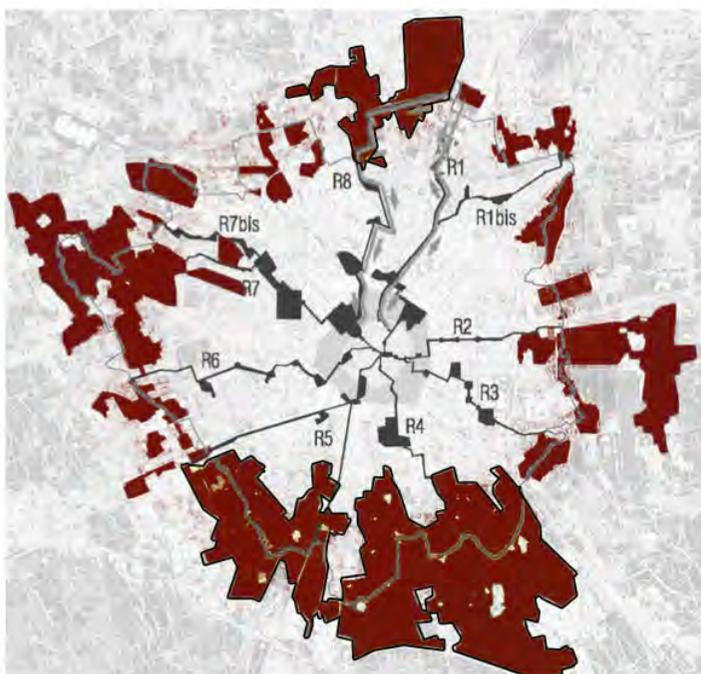
il nuovo quartiere si colloca in un lotto stretto e lungo, che fa da margine tra un quartiere residenziale e un insieme di aree rurali a nord



l'assetto urbano di progetto propone la chiusura a nord verso la strada e l'apertura a sud verso il quartiere residenziale per evitare l'effetto enclave e integrare il nuovo quartiere con quello esistente

l'intervento sullo spazio pubblico del parco definisce passaggi da un lato e dall'altro s'innalza fino a formare un muro-barriera verde di protezione

I margini degli spazi aperti periurbani

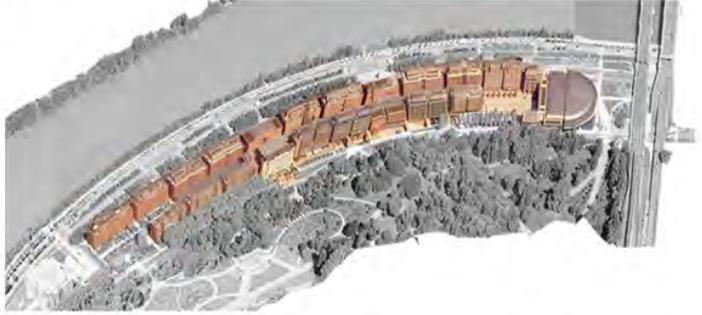


Milano, Parco agricolo sud e Parco nord, 2009 e 2011

il sistema del verde intorno alla città è un vasto organismo alla scala sovracomunale intento a divenire una nuova centralità metropolitana ai margini della periferia milanese

il recupero del rapporto città-campagna nelle vaste aree verdi nel periurbano metropolitano si traduce con il disegno di cinture verdi intorno alla città con finalità di contenimento del costruito e di tutela della natura

I margini degli spazi aperti urbani



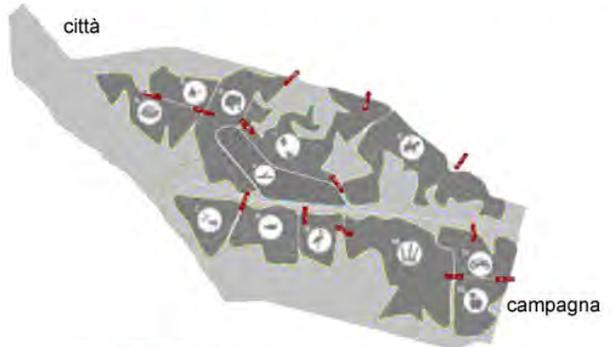
Lione, Cité Internationale, 2006

un grande vuoto, dal forte carattere sovralocale inserito in un ambiente geografico territoriale è progettato per mantenere il carattere di centralità territoriale con l'inserimento di grandi funzioni

l'aggiunta di servizi e infrastrutture integrati alla scala del quartiere genera anche connessioni con la struttura urbana della città



I margini degli spazi aperti periurbani



Memphis, Shelby Farms Park, 2012

il nuovo parco è uno spazio ibrido per la salute e il divertimento focalizzato sulla sua vocazione agricola

il parco di 1800 ettari è connesso alla città da diversi punti di accesso

il parco, con la sua posizione ai margini della città e con la sua apertura al mondo agricolo, si offre come una grande opportunità per gli abitanti di poter accedere al mondo della campagna



capitolo quarto

APPLICAZIONI-SCENARI PROGETTUALI: CASI STUDIO

4.1 Progetti di ricerca

4.1.1 Rigenerazione dei tessuti urbani. Strategie e metodi per lo sviluppo. Caso studio: Quadrante est di Roma tra via Casilina e il tratto urbano dell'Autostrada A1.

Ricerca universitaria, Sapienza Università di Roma, 2010

Descrizioni

La rigenerazione dei tessuti urbani nella periferia diffusa e progettata di Roma è un tema di ricerca molto importante, affrontato all'interno del Dipartimento di Architettura e Progetto della facoltà di Architettura della Sapienza-Università di Roma. In particolare l'HousingLab, coordinato dalla Prof.ssa Alessandra De Cesaris, ha portato avanti negli ultimi anni ricerche per individuare strategie e metodi per lo sviluppo dei tessuti urbani dei quartieri di edilizia residenziale pubblica e della città diffusa nella periferia est di Roma. Lo studio dell'area del Piano di Zona Giardinetti, allargato poi a tutto il quadrante est di Roma tra via Casilina e il tratto dell'Autostrada A1, ha raggiunto il fine di definire strategie generali di rigenerazione sia per recuperare e/o attivare questa parte di territorio sia per stabilire una serie di azioni possibili da poter considerare valide per le periferie più marginali delle città.



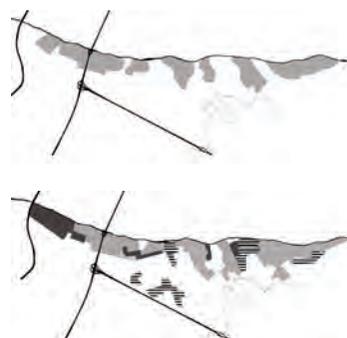
Area di studio: ortofoto



Area di studio: sistema dei trasporti pubblici e arterie principali

L'area, oggetto di studio della ricerca, che si estende a ridosso e al di là del GRA, è situata all'estrema periferia est di Roma tra la via Casilina, il primo tratto di autostrada A1 e il confine amministrativo di Roma con il comune di Frascati. Caratterizzata dalla presenza della centralità di Tor Vergata, presenta al nord, attaccate alla via Casilina una serie di borgate appartenenti storicamente alla campagna romana e poi inglobate nel comune romano. Le borgate a sud sono limitate dalla grande zona a servizi dell'Università di Roma-Tor Vergata, separata dalla realtà circostante da un'arteria di scorrimento che cinge il campus e ha funzione di rendere possibile l'accesso alle differenti strutture dislocate sul territorio per una lunghezza maggiore di 2 Km. Aree residenziali, definite ex-zone abusive, sono emerse tra le strutture del campus come isole indipendenti totalmente estranee all'ambiente circostante. Altro elemento costruito che collabora a definire il carattere frammentario del territorio è il fuoriscala dell'edificio di Calatrava, facente parte del Piano per la Città dello Sport di Roma, che non è mai stato completato.

Le isole del costruito (le borgate, l'edilizia residenziale pubblica, l'edilizia spontanea, gli edifici dell'università, le industrie) dialogano con i principali segni del territorio che sono quelli a carattere naturale: i tre fossi presenti fungono da limiti tra le borgate impedendo la loro completa saturazione e preservandone la loro individualità. Due dei fossi, quello del Giardino tra Torre Nova e Giardinetti e l'altro del Cavaliere al confine della borgata di Torre Gaia, sono ancora funzionanti e rappresentano segni forti riscontrabili e visibili sul territorio; il terzo, quello della Torre, è stato interrato sia per permettere la costruzione di edilizia spontanea sia per quella grande convenzionata, tuttavia in alcuni suoi punti è ancora visibile.



Schemi rappresentanti la saldatura delle isole. Stato di fatto 1930-1970



Isole di costruito del quadrante di studio. In evidenza gli interventi di edilizia pubblica residenziale



Università-fosso-residuo di campagna

Margini

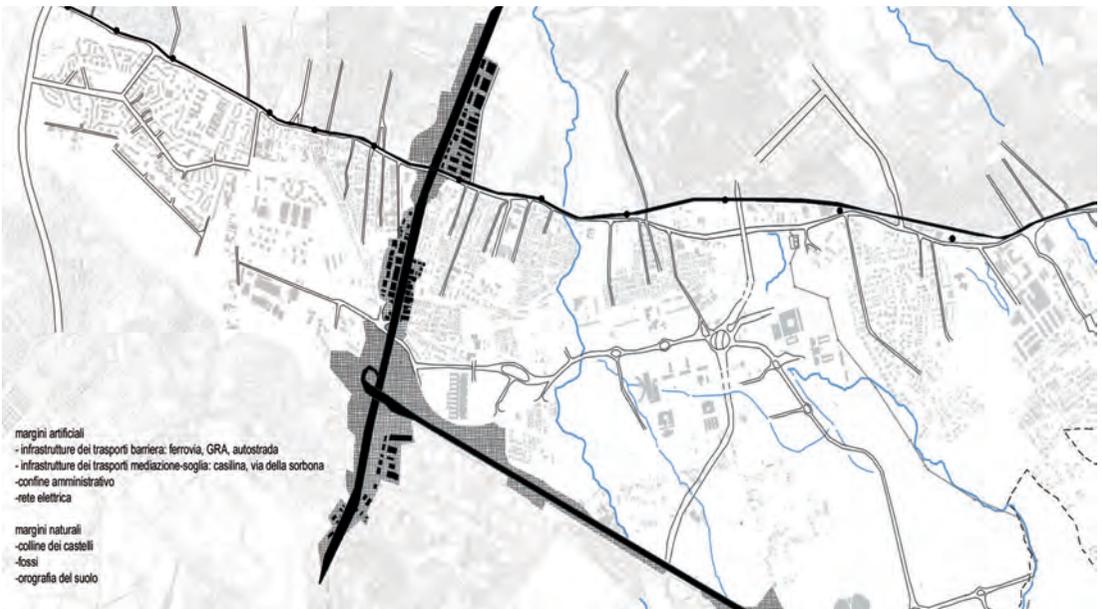
L'area è descrivibile come un insieme di isole accostate, che dialogano difficilmente tra loro sia per la presenza di margini visibili e forti, che definiscono cesure e non permettono gli attraversamenti, sia per la coesistenza di attività differenti che per i diversi caratteri del costruito, le sue dimensioni e la posizione non trovano punti di contatto. L'indagine dei margini, accompagnata da quella delle isole, del costruito e dei vuoti nell'ambito della ricerca ha evidenziato questo carattere di frammentarietà interna all'area e in aggiunta ha individuato i diversi margini fisici come elementi trasformabili per rigenerare l'area e per attuare modificazioni generali nel territorio. Il primo margine individuato è il confine amministrativo del comune di Roma, che come limite artificiale segna il passaggio da un'amministrazione ad un'altra: nel caso dell'area di studio il confine non definisce un cambiamento riconoscibile tra le due aree a contatto, anzi si rileva una continuità dei caratteri del territorio nel e fuori il comune. Il vero confine, in questo caso, è il margine dato dalla linea d'orizzonte dei Colli Albani sullo sfondo, che possiedono una forte qualità figurale e danno, quindi, un'identità al territorio sovracomunale. Altri margini individuati all'interno dell'area, poi, sono quelli infrastrutturali della via Casilina, come "limite fra" ovvero elemento di mediazione tra le isole a nord e a sud, da cui partono i collegamenti trasversali alle diverse borgate. Essa è affiancata, però, dalla ferrovia Roma-Pantano, che a differenti quote costituisce la vera barriera a Nord del quadrante di studio, separandolo dalle altre borgate periferiche e dal quartiere residenziale pubblico di Tor Bella Monaca. Margine che crea cesure impermeabili è quello definito dal GRA, grande asse infrastrutturale, affiancato da un insieme di capannoni che ne aumentano lo spessore. È un elemento fortemente separatore tra ciò che è interno e ciò che è esterno ad esso. Come il GRA anche l'autostrada A1, con gli spazi vuoti di pertinenza laterali, si configura come una barriera forte a sud della zona di Tor Vergata separata, in



Edilizia residenziale pubblica-Infrastruttura-residuo di campagna

questo modo, dalla centralità Romanina. Oltre a queste tre arterie, la via Casilina e il tratto ferroviario, il GRA e l'Al, c'è una quarta, la via della Sorbona, che corre longitudinalmente nel mezzo dell'area ed è un margine di separazione tra le borgate e l'università. Il suo carattere di elemento di frattura di territorio però ha in sé delle potenzialità, che possono modificarla da infrastruttura di barriera a infrastruttura di mediazione, grazie agli spazi verdi residuali intorno, che possono trasformarsi (e a loro volta trasformare l'infrastruttura) in luoghi di transizione funzionale, percettiva, sociale e spaziale. Anche gli spazi vuoti di margine a una scala più piccola, posizionati intorno alle borgate, si possono considerare aree marginali trasformabili, *limiti in fieri*, luoghi dinamici, che sono in attesa di un cambiamento e deputati a essere modificati per attuare azioni di rigenerazione sul territorio. I margini, quindi, da quello figurale e iconico del paesaggio di sfondo dove si ferma lo sguardo, a quelli di mediazione delle infrastrutture, fino a quelli in attesa di cambiamento delle borgate, sono i luoghi adatti dove attuare il recupero dei tessuti urbani periferici degradati e irrisolti.

Indagine sui margini.
Descrizione dei margini naturali e dei margini artificiali



Sezione descrittiva dei frammenti del territorio e dei suoi margini-spazi di separazione



Strategie

Le strategie progettuali individuate, che nell'ambito della ricerca sono ancora in fase di elaborazione e rappresentazione, evidenziano come sia importante lavorare sui differenti tipi di margini presenti sul territorio per attuare azioni di rigenerazione dei tessuti urbani periferici. In particolare lavorare sui, ai e con i margini, vuol dire pensare ad azioni di completamento di servizi per gli abitanti negli spazi vuoti intorno alle borgate, definire luoghi catalizzatori della società, e conservare il patrimonio naturale e storico-archelologico con l'integrazione di funzioni legate a sistemi di riferimento ecologici. Gli obiettivi sono, quindi, di rafforzare l'identità delle isole e di definire un sistema formato da spazi pubblici e percorsi che possa connettere le diverse realtà urbane esistenti con azioni di infrastrutturazione del suolo e di completamento di attività lungo i margini delle isole. Le strategie proposte danno indicazioni generali di come attivare queste aree di mediazione funzionale, sociale e dimensionale tra gli elementi esistenti e caratterizzanti questa parte di territorio. La presenza di segni riconoscibili e forti appartenenti alla natura e alla storia della campagna romana ha dato modo di pensare a funzioni che siano legate al paradigma ecologico, come la produzione di energia alternativa rinnovabile, l'utilizzo della fitodepurazione e la produzione di biomassa. L'idea è di collocare queste funzioni lungo via della Sorbona, che diviene in questo modo una parkway, che, allacciandosi ai percorsi trasversali che scendono dalla Casilina in corrispondenza delle fermate della linea metropolitana C, crea un sistema connettivo di rete tra le borgate, l'Università, i centri specialistici e i servizi, proseguendo verso l'esterno fino a dissolversi nella campagna romana. Le aree verdi tra le borgate e quelle residuali tra i servizi universitari divengono spazi all'aperto, che, oltre a permettere la passeggiata tra gli elementi rappresentanti il carattere originario della campagna romana (fossi, vigneti, preesistenze archeologiche), possono essere sfruttati per accogliere eventi e festival di tipo contemporaneo, come quello dei giardini o quello degli aquiloni, così da rendere vivi e non lasciare abbandonati questi brandelli ancora esistenti di agro romano. La salvaguardia della biodiversità in queste aree verdi è data anche dall'idea d'intervenire sugli spazi vuoti ai margini delle borgate per inserire funzioni legate al collettivo tra il costruito denso e il paesaggio dell'agro romano. Il tentativo è di definire, grazie alla formazione di spazi legati al pubblico, un bordo sfrangiato dissolvente tra la città e la natura. Il sistema, così definito, lavora sulla mediazione, in altre parole

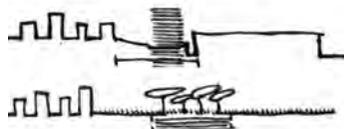
Alcune definizioni dei caratteri dei margini del territorio frammentato contemporaneo



LIMITE FIGURALE/ICONICO

Paesaggio di sfondo come limite visivo, linea dell'orizzonte dove si ferma lo sguardo, quindi possiede una forte qualità figurale, che offre identità al territorio.

Es.: colline, montagne, mari, deserto, elementi naturali ...



LIMITE "FRA"...

Luogo dove avviene una transizione, che può essere di natura funzionale, percettiva, sociale, di mediazione spaziale (scalare)

Es.: spazi dell'attraversamento e collegamento; infrastrutture urbane, spazi cuscinetto "buffer zones"...



LIMITE "IN FIERI"...

Luogo dinamico, che vive in attesa del cambiamento, dal forte grado di rammentazione, come una figura frattale, manca di una vera e propria identità

Es.: gli spazi non ancora città e non più campagna, il cosiddetto "urbano", i margini della città a spessore variabile...



LIMITE DELLE TENSIONI E DELLE RELAZIONI

Luogo dove avviene lo scontro tra realtà diverse chiuse, dove si creano ampiezze non superabili, dove si genera il conflitto, che può trovare soluzione o essere lasciato così.

s.: Grandi assi infrastrutturali, linee ferrate, zone recintate...

sulla trasformazione degli spazi di separazione in luoghi-filtro tra le diverse realtà del territorio. La definizione dei bordi o la loro conferma fa in modo che non ci sia una saldatura ulteriore tra le isole che comporti altro consumo di suolo, anzi restituisce un'immagine identitaria del territorio, composto da frammenti diversi, connesse però da una nuova rete che fa diventare le diverse *enclaves* isole di uno stesso arcipelago.

4.1.2 La Rigenerazione dei quartieri di Edilizia Residenziale Pubblica. Il caso di Tor Bella Monaca a Roma, 2010-2011



Il quartiere di Tor Bella Monaca inserito nella campagna romana

Descrizioni

Il Workshop organizzato dal Dipartimento di Architettura e Progetto-HousingLab, nell'ambito dei seminari del dottorato durante l'anno accademico 2010-2011 ha visto sei dipartimenti di sei facoltà di Architettura (Milano, Parma, Roma, Pescara, Napoli, Reggio Calabria) confrontarsi, per il quartiere di Roma Tor Bella Monaca, sul tema delicato della rigenerazione dell'esistente, assumendo come strategia principale quella del "costruire sul costruito". L'idea del seminario interdipartimentale è nata dalla necessità di mettere in campo la ricerca universitaria per contrastare l'idea proposta dall'amministrazione comunale di Roma che prevede come Programma di riqualificazione urbana per Tor Bella Monaca la sua demolizione e ricostruzione. Il processo di costruzione, demolizione e ricostruzione secondo il Programma di riqualificazione urbana porterà il quartiere di Tor Bella Monaca, costruito negli anni ottanta come insediamento residenziale pubblico per rispondere alle emergenze abitative, ad assumere

un aspetto totalmente diverso. La soluzione di un modello di quartiere intensivo, caratterizzato da vaste aree aperte e dalla divisione tra zone residenziali e aree destinate ai servizi, non convince l'amministrazione comunale, che lo considera un fallimento e che preferisce demolire e proporre una nuova configurazione, invece di trovare soluzioni di rigenerazione dell'esistente facendo leva sui punti di forza che caratterizzano il territorio e il quartiere.

Per questo è stato chiamato Leon Krier a redarre il nuovo masterplan, che vede il nascere di una nuova città a misura d'uomo, secondo tipologie abitative meno dense e spazi aperti più piccoli, in pratica una nuova Garbatella al posto di Tor Bella Monaca.



Progetto di riqualificazione proposto da Leon Krier: occupazione di un'altra porzione di agro romano. Elaborazione dell'Università di Milano per il seminario interdipartimentale.

L'Università si è opposta a questa visione disfattista del piano di zona dell'Ottanta di cui si cancellerebbe totalmente la sua presenza sul territorio anche negli aspetti positivi. Si sono proposte, attraverso la forma del seminario interdipartimentale, strategie per il costruito, gli spazi aperti e le infrastrutture che risolvano le criticità e puntino sulle potenzialità del territorio. L'assunto fondamentale è quello di non consumare altro suolo della campagna romana per costruire. Il contributo del dipartimento romano si è concentrato sul problema fondamentale di superare le difficoltà di attraversamento dell'area, che si presenta frammentata nei suoi diversi comparti residenziali, per la mancanza di una vera progettazione e una gestione adeguata dello spazio pubblico e dei servizi come sistemi connettivi delle diverse isole del quartiere. Le proposte avanzate sono, quindi, di lavorare sul sistema del trasporto pubblico interno al quartiere, collegandolo ai sistemi di collegamento della periferia est con il centro di

Roma, che funziona piuttosto bene e che quindi si rivela una forte potenzialità di questa parte del territorio. Un'altra potenzialità messa in evidenza è la presenza di segni naturali e storici caratterizzanti la campagna romana: il fosso dell'Acqua Vergine con la sua fascia di rispetto all'esterno del margine del piano di zona, le vaste aree archeologiche preservate all'interno del quartiere, e il tracciato della via Gabina ancora evidente sono elementi importanti da salvaguardare e da vitalizzare all'interno di un sistema generale del verde, che rappresenta un elemento connettivo sia interno al quartiere sia tra il quartiere e l'esterno. Oggetto di studio per la rigenerazione sono stati poi gli spazi pubblici, semi privati e privati pavimentati, i piani terra degli edifici connessi ad essi, e gli edifici stessi con le loro tipologie abitative e le loro facciate.



Le isole di Tor Bella monaca

Margini

Il mio contributo all'interno del seminario è stato quello di analizzare e quindi definire strategie riguardanti il tema dei margini. Tor Bella Monaca si configura come una penisola che s'infiltra nella campagna romana. È attaccata a sud alla Via Casilina e si sviluppa verso nord con una serie di comparti e di grandi spazi vuoti intorno all'arteria a scorrimento veloce di via di Tor Bella Monaca. I rapporti con le borgate e i quartieri limitrofi e il rapporto con l'agro romano, che la circonda, sono stabiliti in maniera diversificata dai suoi margini. Spazi di separazione/transizione, essi rappresentano corridoi di zone residuali o infrastrutture,

che definiscono sia i rapporti tra le isole diverse della periferia frammentata sia quelli tra la città costruita e la campagna. La periferia est di Roma è caratterizzata da un sistema di isole urbane costituito dall'accostamento di tessuti diversi, che appartengono alla città diffusa, alla città compatta e alla città progettata. Questo sistema genera una frizione nei corridoi di separazione tra le isole e nel caso di Tor Bella Monaca, organismo unitario riconoscibile nel sistema di isole urbane della periferia orientale romana, questi corridoi, ovvero i margini, erano stati definiti dal piano. Ma la mancanza di una progettazione definita delle aree di bordo ha favorito il generarsi di zone residuali critiche, che tuttavia presentano forti potenzialità per poter avviare processi di rigenerazione. Gli spazi di separazione rappresentano, quindi, un sistema di luoghi non definiti, in attesa di cambiamento e di destinazione d'uso, idonei per possibili trasformazioni future e per sperimentare nuove spazialità urbane nella periferia progettata. Con la loro definizione e il loro progetto si può raggiungere l'obiettivo di non consumare altro suolo dell'agro romano, così da preservarne e valorizzarne i caratteri e gli elementi ancora esistenti.

L'indagine sui margini del quartiere di Tor Bella Monaca è stata svolta secondo una metodologia di tipo spaziale, funzionale e percettiva e ha portato ad individuare i caratteri di questi spazi a spessore variabile e i diversi rapporti che essi stabiliscono con le borgate circostanti, con la campagna e tra i comparti stessi all'interno del quartiere. I margini verso l'esterno, le borgate e la campagna, sono stati indagati e classificati secondo i diversi gradi di permeabilità che hanno con l'intorno, la loro conformazione spaziale e la loro dimensione e sono stati suddivisi in quattro categorie: forte-non costruito, debole-non costruito, forte-costruito, debole-costruito.

Il margine dato dal fosso dell'Acqua Vergine con la sua fascia di rispetto e gli altri segni principali della campagna romana, come le preesistenze e le aree archeologiche, definiscono spazi di separazione forte-non costruiti. In alcuni casi essi sono addirittura nascosti nel sottosuolo e fanno da barriera verso i quartieri circostanti. Il margine dato dal verde residuale incunetato tra Tor Bella Monaca e la borgata diffusa di Torre Angela rappresenta uno spazio di divisione debole-non costruito, poiché comporta solo per la sua mancanza di definizione poca permeabilità e poca connessione fisica e visiva tra i due quartieri. Il margine, invece, dato dai recinti dei comparti residenziali e dalle aree marginali chiuse dedicate allo sport e ad altri servizi assume un carattere

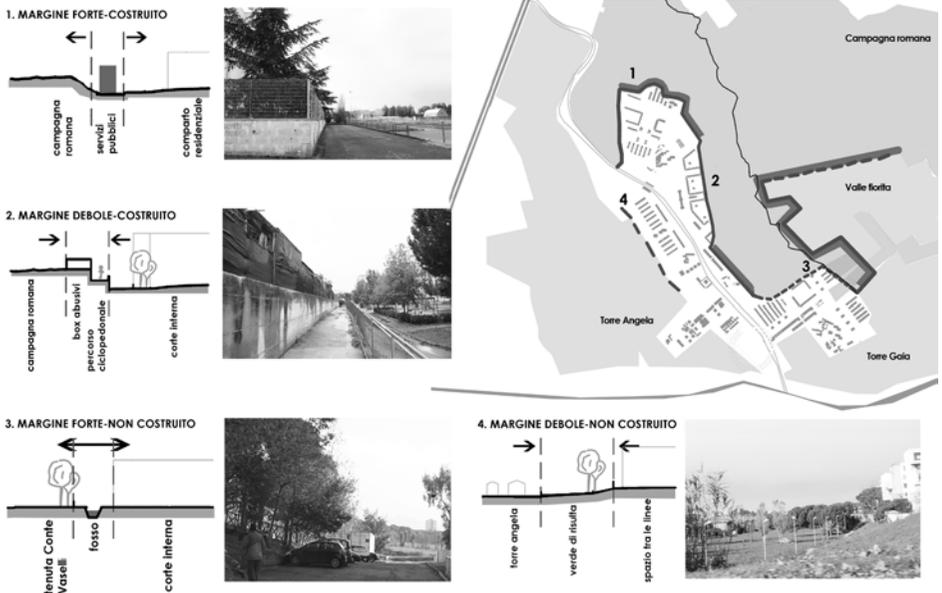


Stato di abbandono del verde e degli spazi della pedonalità

forte-costruito, poichè definisce un taglio netto rispetto alla campagna e stabilisce la fine di Tor Bella Monaca in modo preciso. Il bordo, dato dalla pista ciclo-pedonale non utilizzata e dalla presenza di box abusivamente occupati sul margine del comparto R5 verso la tenuta del Conte Vaselli e la campagna romana, è uno spazio debole-costruito, poichè presenta accessi selettivi alla campagna ma rimane comunque poco permeabile visivamente.

I margini interni al quartiere, ovvero i corridoi di separazione tra i comparti sono di tipo infrastrutturale come la via di Tor Bella Monaca che rappresenta una forte frattura, poichè a scorrimento veloce, difficile da attraversare e percorrere pedonalmente. Anche le vaste aree archeologiche e i brandelli residuali di campagna romana, recintati o abbandonati, risultano essere barriere non attraversabili che dividono le diverse parti del quartiere. Questi corridoi interni generano un forte isolamento dei singoli comparti, causando molte difficoltà e criticità per l'attevrsabilità e la percorribilità dei luoghi. Essi divengono, quindi, anche motivo di disagio sociale, poichè portano all'esclusione dalla vita del quartiere abitanti di comparti situati lontano dai servizi presenti. I margini, tuttavia, sono aree che potenzialmente possono trasformarsi e partecipare al sistema connettivo del quartiere. Spazi dalle forte potenzialità possono stabilire differenti gradi di mediazione tra il costruito e la campagna e differenti gradi di densificazione e completamento di servizi, attivando aree per un mix funzionale e soprattutto sociale.

Analisi del sistema dei margini

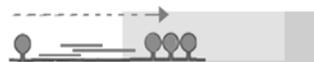


Strategie

Le diverse strategie proposte da operare sugli spazi di margine tra il quartiere di Tor Bella Monaca e la campagna sono state individuate con al finalità di superare le criticità e di valorizzare le potenzialità. Le azioni individuate, seguite da proposte progettuali, riguardano in particolare tre temi per attuare la rigenerazione, che sono l'ispessimento, il rafforzamento e la densificazione.

Ispessire il margine vuol dire agire sugli spazi di separazione con l'inserimento di funzioni che facciano da filtro tra la città e la campagna. La prima azione, così individuata, mira a definire un sistema di spazi aperti, dai differenti gradi di porosità, atti ad ospitare servizi per la collettività. Questi servizi intendono dare qualità alle abitazioni esistenti, riqualificando i luoghi di margine abbandonati e degenerati, che non hanno più il carattere rurale, nè hanno acquisito quello urbano. Le proposte progettuali che seguono questa azione sono legate all'inserimento di servizi con funzioni di tipo agricolo e produttivo, come ad esempio Agroparchi lineari inseriti lungo il margine o orti urbani all'interno delle corti residenziali. La strategia, in questo modo, mira a utilizzare le risorse ancora esistenti della campagna romana per formare sistemi che offrano e facciano conoscere al popolo metropolitano il patrimonio naturale e storico dell'agro. La messa a sistema di sentieri e cammini nel verde, le piazze belvedere come spazi di sosta panoramici, la valorizzazione e la salvaguardia degli elementi naturali e antropici della campagna come i fossi ancora esistenti, i tracciati e le preesistenze antiche, le torri e i casali, sono tutte azioni che perseguono l'obiettivo di rendere noto e di non distruggere il patrimonio della campagna romana. **Rafforzare** il margine è un'altra azione individuata per formare barriere di verde con la finalità di chiudere il costruito verso la campagna. L'inserimento di alberature e giardini che schermino il quartiere è una proposta progettuale che mira a formare barriere con elementi naturali, prefigurando un nuovo utilizzo del sistema del verde in virtù di una funzione bioclimatica estate/inverno. **Densificare** il margine, invece, è un'azione che intende, in particolare per aree di margine di un certo spessore, completare e/o concludere i tessuti dei comparti esistenti con il fine di costruire una base per un utilizzo degli spazi aperti con sistemi catalizzatori della socio diversità. La formazione di perimetri di servizi legati alla produzione alimentare, alla conservazione della biodiversità, alla produzione energetica o al commercio attraverso strade di mercato, sono proposte progettuali

1_Ispessire il margine



inserire attività di tipo produttivo ricreativo:
- parco agricolo
- parco didattico
- percorsi ciclo-pedonali

2_Rafforzare il margine



chiudere con elementi che schermino il quartiere:
-alberature
-giardini

3_Densificare il margine



inserire elementi di conclusione e completamento del quartiere:
-servizi per gli abitanti
-produzione di energia
-strade di mercato

tuali per attivare questi spazi dove poter generare mixité funzionale e sociale.

In conclusione le strategie proposte per i margini di Tor Bella Monaca, ma anche per la città progettata in generale, hanno l'obiettivo di riattivare questi spazi di separazione per attuare la rigenerazione della periferia frammentata sempre nell'ottica di lavorare all'interno della strategia generale di *costruire sul costruito*. L'esigenza primaria di non consumare altro suolo dell'agro romano si attua con le proposte di modificazione degli spazi di margine indefiniti, che sono trasformati tramite l'inserimento di funzioni e attività originali derivanti dal territorio esistente e adatti alla sua salvaguardia e alla sua valorizzazione.

Strategie individuate per il sistema dei margini.

I margini della città diffusa



I margini della città progettata



Confronto tra le proposte per i margini della città diffusa e per quelli della città progettata. Contributo della tesi di laurea La Rigenerazione del quartiere Tor Bella Monaca a Roma. Progetto del piano terreno, Sapienza-Università di Roma, Relatrice: Prof. Arch. Marta Calzolaretti, Laureanda: Erika Maresca.

4.2 Concorso di idee. Archivio di Confine, indagine sui confini mobili della città (menzione d'onore)

4.2.1 Descrizione del laboratorio e finalità

Cos'è Archivio di Confine

Archivio di Confine è un laboratorio di ricerca nato a Molfetta per dare la possibilità ai suoi partecipanti d'indagare il tema del confine attraverso un approccio multidisciplinare, grazie all'utilizzo di strumenti provenienti dalla fotografia e dal progetto urbano. Il tema del confine, con le sue diverse declinazioni, è un tema di partenza importante per il laboratorio, per sviluppare una serie di riflessioni sullo spazio e le sue trasformazioni ed evoluzioni. Le indagini sui confini, inoltre, offrono spunti interessanti per soffermarsi e conoscere le relazioni che s'instaurano di volta in volta in modi differenti tra la città e gli abitanti. Lo studio del territorio urbano ai margini e l'ascolto delle comunità che lo abitano sono i nodi fondamentali delle analisi di *Archivio di Confine*, affinché ogni possibile trasformazione per il miglioramento del territorio ai margini si accompagni al miglioramento della vita dei suoi cittadini. Le indagini svolte sui confini della città di Molfetta attraverso lo strumento della fotografia si traducono in immagini che trasmettono la situazione attuale delle espansioni della città. L'analisi, prendendo le mosse dalla percezione degli abitanti che vivono questi spazi marginali ogni giorno, osserva il territorio di margine nel suo contesto urbano e ne tira fuori le sue criticità e le sue potenzialità.

I confini, così indagati, sono stati suddivisi dal laboratorio in tre tipologie: Transizione, Cesura e Pausa.

Il confine è **transizione**, quando i luoghi della nuova espansione avvengono in porzioni nuove di paesaggio e definiscono, in questo modo, nuovi limiti della città. Questi spazi di transizione entrano in contatto con il paesaggio naturale e portano nuovi e difficili equilibri, che devono fare i conti con una convivenza tra realtà differenti e contrastanti. Il confine è **cesura** quando è lo spazio di separazione di due realtà appartenenti allo scenario urbano che non trovano punti di contatto. Il confine, rappresentato da un'infrastruttura, un recinto, una ringhiera, ecc., diviene una linea di demarcazione netta, fisica o concettuale, tra paesaggi non comunicanti tra loro. In conclusione il confine è **pausa** quando all'interno di un tessuto consolidato rimangono luoghi non progettati, privi di una funzione ben definita, che non entrano a sistema con il proprio contesto e che non vengono nemmeno attra-

¹ " Il Laboratorio di fotografia ha visto i partecipanti realizzare un progetto concreto d'indagine fotografica sul territorio di Molfetta. In questo senso, il concetto di archivio si è aperto alla pratica della documentazione, finalizzata a rilevare lo stato attuale dello spazio in funzione della valorizzazione urbanistica e della vivibilità. La documentazione dei confini urbani è stata realizzata seguendo temi specifici relativi alle zone di confine della città e alle sue infrastrutture, intese come linee di demarcazione territoriale e urbana. All'interno del Laboratorio ogni partecipante ha potuto seguire un percorso di "educazione visiva e fotografica", arricchito da interventi esterni tenuti da fotografi e ricercatori sul tema del confine." , <http://www.archiviodiconfine.it>

versate dai cittadini. Come spazi di pausa nel tessuto questi territori, che vengono aggirati, generano atmosfere particolari di attesa per nuove trasformazioni e cambiamenti.

Il Premio di Architettura

Il *Premio di Architettura*, bandito dopo aver portato a termine il progetto d'indagine fotografica sul territorio di Molfetta¹, ha assunto come finalità l'avvio di una riflessione di tipo progettuale sul tema del confine urbano, partendo proprio dalle suggestioni derivanti dai risultati dell'indagine fotografica. Il concorso di idee, aperto a tutti i giovani progettisti, ha richiesto di individuare spunti innovativi e strategie di intervento per pensare alla trasformazione urbana dei luoghi di confine, così da sottrarli al loro ruolo di aree marginali e da metterli a sistema con la città consolidata. Il progetto richiesto prevede l'inserimento in un'area di confine di Molfetta, di attività, funzioni e servizi, che attivino questo spazio, sperimentino nuove forme di socialità e siano economicamente sostenibili nella loro realizzazione e gestione. Altro obiettivo importante, quindi, è la fattibilità oltre che l'audacia del progetto, così da farlo diventare un vero e proprio punto di partenza per gli stakeholders impegnati nella progettazione di queste aree molto delicate della Molfetta contemporanea. Il laboratorio *Archivio di confine* si propone di diventare un format d'indagine e di proposte progettuali ripetibile anche in altre realtà urbane diverse da Molfetta, la quale è stata scelta per realizzare questo *progetto pilota*, che potrà affinarsi in virtù di nuove sperimentazioni.

4.2.2 Inquadramento e obiettivi del concorso



Ortofoto con nucleo storico della città di Molfetta e area di progetto

Inquadramento a scala urbana²

La città di Molfetta si affaccia sulla costa adriatica nella regione pugliese ed è collocata a 25 km di distanza da Bari a nord-ovest. Nata inizialmente come città di mare, accoglieva il borgo dei pescatori, ma nei secoli si è sviluppata, poi, verso l'interno, urbanizzando la campagna circostante coltivata principalmente ad uliveto. L'area di progetto del Premio di Architettura si trova proprio nell'estremo margine sud della città, dove il paesaggio urbano in fase di espansione si è incontrato con quello della campagna, generando territori ibridi che non sono nè città nè campagna e che variano a seconda dello sguardo dell'osservatore. L'area di progetto è precisamente il limite meridionale della Zona 167, che è un quartiere molto popoloso di edilizia residenziale pubblica, caratterizzato da una giacitura ortogonale e che accoglie grandi edifici residenziali alternati ad importanti servizi pubblici. All'interno il quartiere si presenta con un paesaggio fortemente urbano, caratterizzato da una forte vivacità. Lungo il suo perimetro, però, si trova in contatto con il paesaggio residuale della campagna e con aree abbandonate e molto degradate, formando così spazi abbandonati dalla grande potenzialità progettuale. Il quartiere a sud e ad ovest entra in contatto diretto con la Strada Statale 16 Bis, un'arteria importante a scorrimento veloce che passa da nord a sud lungo la costa adriatica e che costituisce un forte margine infrastrutturale nel territorio e che delimita il confine dell'espansione della città verso sud. A nord l'area è delimitata dalla Via Achille Salvucci che determina la separazione tra la Zona 167 e il resto della città consolidata. Ad est il quartiere è delimitato dalla Via Terlizzi, una strada importante di accesso alla città. Sebbene alla scala del quartiere siano presenti molti edifici che ospitano servizi pubblici, come edifici scolastici, uffici comunali e strutture per lo sport, si sente la mancanza di spazi pubblici votati alla collettività, che possano generare socialità al di fuori di funzioni strutturate e favorire l'incontro informale tra le diverse tipologie di utenti che abitano questo territorio. La dimensione dell'area di progetto (1) è di circa 20.000 mq. e confina a sud con la Strada Statale 16 bis, che è collocata ad un livello più alto e crea, quindi, una forte barriera non solo fisica ma anche visiva. Lungo il perimetro della statale sono posizionati numerosi edifici residenziali di circa sei piani che ospitano ai piani terra attività di tipo terziario. Ad est, al confine con Via Terlizzi, il tessuto urbano diviene meno denso ed è caratterizzato dalla presenza di ville unifamiliari (5) preesistenti prima della nascita e dell'espansione della Zona 167(4). I

² Documento indirizzo progettuale, www.archivio.di.confine.it

Inquadramento dell'area di progetto a scala di quartiere



muri di recinzione dei condomini residenziali di sei piani e delle abitazioni unifamiliari determinano il margine est dell'area. Ad ovest, invece, il limite dell'area è dato dai recinti dell'edificio scolastico, che ospita la scuola elementare "Zagami"(2) e da quelli del "Parco di Mezzogiorno"(3). Il Parco di Mezzogiorno è un progetto voluto dall'amministrazione comunale ed è stato terminato nel 2005 ma non è mai stato aperto al pubblico. I suoi elevati costi di manutenzione, infatti, non possono essere sostenuti dal Comune, che ha provato quindi a destinare l'area a privati per farne gestire le attività e per ammortizzare i costi. Purtroppo il tentativo è rimasto senza esito e negli anni il parco è stato sempre più abbandonato ed è stato oggetto di atti vandalici, che hanno degenerato in maniera crescente il suo stato di degrado. Ad ogni modo nel parco ci sono elementi dalle forti potenzialità per pensare al progetto: all'interno corrono percorsi ciclabili, pedonali e vi sono aree a prato per attività libere e sportive (pic nic, sport all'aria aperta, etc.), ci sono anche un anfiteatro all'aperto e tre piccoli edifici le cui funzioni previste erano per servizi igienici, punto ristoro, un locale di pronto soccorso e controllo.



Contesto dell'area di progetto



Zona 1-2: parcheggio e verde incolto

L'area di progetto

L'area di progetto si può dividere in quattro zone disomogenee l'una dall'altra.

La zona 1 è un lotto a forma di trapezio di dimensioni di 3.300 mq circa, incolto e circondato da alberi a medio fusto. Per il momento è uno spazio indefinito, privo di una funzione precisa, in cui trovano rifugio numerosi cani randagi. La zona 2, subito a sud rispetto alla zona 1, è un'area invece destinata a parcheggio

e il suo disegno è il risultato del congiungimento tra la Via Giovanni Falcone e la Via Fremantle. Una delle prime richieste dal bando di concorso è di ricollocare la zona destinata ai parcheggi all'interno dell'area di progetto, con l'obiettivo di eliminare la frattura che crea ora tra la zona 1 e la zona 4, e di realizzare uno spazio più omogeneo e connesso. In questo modo è possibile anche modificare la viabilità carrabile in virtù di una nuova collocazione dei parcheggi, il cui numero può essere anche aumentato per la progettazione delle nuove attività. Il bando definisce le zone 1 e 2 come spazi che ricadono nelle aree a pericolosità idraulica, secondo la perimetrazione del Piano di Bacino (Stralcio Assetto Idrogeologico, PAI) elaborato dall'ADB della Puglia. Pertanto un'altra richiesta è quella che in queste due zone non si riducano al minimo le superfici permeabili e si proponano interventi che mirino a costruire processi ed equilibri naturali. La zona 3 è un'area residuale sterrata, priva di qualsiasi funzione, inserita tra le aree recintate di pertinenza degli edifici. La zona 4 invece è un brandello residuale di campagna caratterizzato dal tipico paesaggio naturale circostante ed è coltivata ad ulivi e alberi da frutto.



Zona 3: spazio indefinito tra le recinzioni



Zona 3: spazio indefinito tra le residenze

La suddivisione in 4 zone dell'area di progetto



Oltre che essere un'ultima area che conserva i caratteri del paesaggio tradizionale naturale nel quartiere, la zona 4 è diventata uno spazio di rifugio per alcuni animali da allevamento che appartengono ad un abitante che si è stabilito nell'area e la utilizza per aiutare gli animali nella loro sussistenza. Grazie al presidio dell'uomo, inoltre, la zona non è stata più oggetto di episodi di degrado e atti di vandalismo, che si erano verificati in precedenza. L'appropriazione di un territorio di margine da parte degli



Zona 4: verde residuale della campagna

abitanti è un forte spunto progettuale per pensare a come modificare aree che in assenza di piano possono creare fenomeni di degrado e di pericolosità. L'area nella sua totalità presenta caratteri piuttosto insoliti e surreali, da un lato c'è la presenza della periferia residenziale ad alta densità, dall'altro residui di campagna che conferiscono un aspetto bucolico al contesto. Nella zona 4, infine, all'interno dell'uliveto ci sono anche una piccola villa unifamiliare ed un pagliaio, che è un piccolo edificio in pietra di servizio proprio della cultura antica contadina. Questi due edifici per il bando possono essere recuperati o demoliti all'interno del progetto.

Obiettivi di progetto

L'area di progetto, come risulta dalla descrizione, è una zona che seppur caratterizzata dalla frammentazione tipica delle periferie è carica di potenziale. Il suo intorno è costituito da una forte massa di residenti e il fatto che manchino spazi pubblici per l'incontro e la relazione informale rappresenta una forte criticità e un punto di partenza per definire gli obiettivi di progetto. Il primo obiettivo del progetto, definito dal bando di concorso, è di mettere a sistema le quattro zone con l'ambiente circostante, così da generare uno spazio omogeneo, coerente e funzionante. Non è stato definito un programma funzionale da rispettare pedissequamente, tuttavia ai partecipanti del concorso è stato richiesto di proporre attività dagli usi pertinenti e coerenti al carattere dell'area ed al suo intorno. Le funzioni possibili indicate sono: spazi di relazione ed attività per giovani ed anziani, aree gioco per bambini, orti urbani, percorsi a bassa velocità sicuri e separati dai flussi carrabili, piste per attività sportive non convenzionali all'aria aperta, aree per attività di educazione ambientale. L'obiettivo principale è di introdurre funzioni innovative che trasformino le zone in uno spazio pubblico vivace e anche gestibile.

È stato richiesto anche di proporre modalità di gestione dell'area che siano innovative ed economicamente sostenibili per l'Amministrazione, a causa del costo che comporta la riqualificazione di ampie porzioni di città come quella in esame e la sua manutenzione, raccomandando tra le possibilità una compartecipazione tra il settore pubblico e quello privato.

Le previsioni del progetto³ sono:

- *il rispetto dell'ecosistema e il recupero del valore paesaggistico dell'area;*
- *un intervento fattibile, realizzabile con un budget contenuto;*

- l'utilizzo di materiali e tecnologie low-tech e low-cost;
- un intervento di facile manutenzione, che tenga conto del rischio di atti vandalici;
- la possibilità di includere la cittadinanza nella fase di realizzazione grazie a piccoli interventi di autocostruzione;
- forme innovative di gestione degli spazi con il coinvolgimento di differenti stakeholders pubblici e privati.

Il progetto, poi, deve essere integrato all'ambiente circostante:

- con il Parco di Mezzogiorno, integrandone le funzioni;
- con la Strada Statale 16 Bis, mitigandone l'impatto visivo;
- con gli edifici residenziali, favorendo le connessioni ciclo-pedonali e generando nuovi flussi a bassa velocità;
- con la viabilità carrabile, ipotizzando un assetto che ricongiunga Via Paolo Borsellino, Via Giovanni Falcone, Via Fremantle, Via Vincenza Alma Monda e Via Molfettesi d'Australia.

4.2.3 Proposta di progetto: Frammenti di paesaggio

Tema di progetto



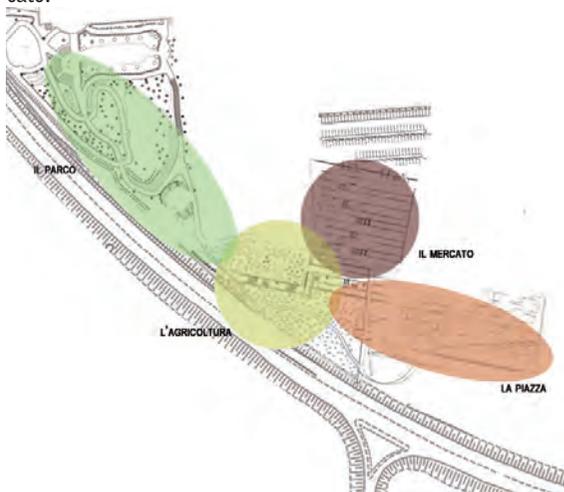
Fotomontaggio di presentazione del progetto: si vedono le parti diverse dei frammenti che si succedono e intersecano tra loro, assecondando in questo modo i caratteri e gli elementi esistenti del luogo.

Dagli spunti teorici, dati dal laboratorio *Archivio di Confine*, si è sviluppato il lavoro svolto per il concorso, che è stato guidato da queste considerazioni.

Il luogo di progetto è caratterizzato da una strada a scorrimento veloce, che crea una barriera e stabilisce il limite di espansione della città, ma non per questo riesce a definire il carattere degli elementi che sono a ridosso, anzi crea disagi sulle possibilità di utilizzo dello spazio. Paradossalmente porta alla creazione di limiti interni, dove ogni luogo è un' enclave chiusa che non si rapporta all'intorno. L'area è così caratterizzata da isole separa-

te e non collegate come in un arcipelago e priva di un sistema di relazioni che le tiene insieme. Gli spazi della comunità e della socialità non ci sono, o se ci sono, come nel caso del parco, progettato proprio a ridosso della statale, non vengono utilizzati, perché collocati in luoghi poco appetibili e privi di qualità urbana. La risposta che si è cercato di dare alla domanda del concorso quindi è stata quella di poter pensare a un sistema di relazioni tra le parti, non pensate però nell'insieme come un organismo unico e concluso in sé, ma come un sistema di parti diverse, di frammenti, che si seguono e interferiscono tra di loro, attraverso una serie di soglie, che fanno da sistema connettivo e che aprono a possibilità di uso differenti dello spazio. I frammenti rappresentano i caratteri del paesaggio esistente e provano a creare situazioni di incontro e integrazione sociale e funzionale, dando importanza non solo al disegno dello spazio urbano, ma anche al modo d'uso di questo spazio, alla sua vocazione di territorio ai limiti, dove la presenza degli elementi della campagna ancora persiste e si scontra con l'impianto più recente della città.

Schema della mobilità lenta e veloce e schema degli spazi della socialità, il parco, l'agricoltura, la piazza, il mercato.

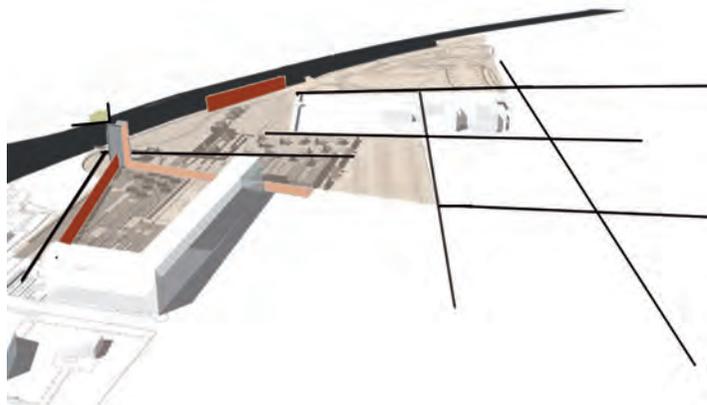


Caratteri e elementi di progetto

Primo passo è stato decidere la matrice d'impianto del progetto: *il come* rapportarsi alla statale, barriera non solo fisica ma anche visiva, ha generato l'idea di poter superare questo limite visivamente. Il pensiero che in qualche modo si potesse trapiantare la campagna intorno Molfetta, ovvero quello che è al di là della statale, è stato l'inizio della definizione dei principali caratteri del progetto.

Uno di questi è sicuramente l'integrazione col parco e con le sue funzioni, attraverso la progettazione di passaggi per la zona col-

tivata interna al lotto. Questi passaggi sono delimitati da un muro di protezione rispetto alla statale. Un muro di protezione è stato pensato anche per la piazza pubblica, meno alto, che segue la giacitura derivante dall'impianto di pianificazione della Zona 167. Questi due muri proteggono dalla vista della statale, che avviene solo dalla torre "mirador" posta alla fine, in corrispondenza della Via V. A. Monda, al confine dell'area di progetto.



Schema delle giaciture e degli elementi principali di progetto: i due muri di protezione, la torre Mirador.

Al limite nord è posto il parcheggio, pensato in quel punto per non far entrare la mobilità su gomma nell'area e per dare maggior continuità alle diverse zone. Il parcheggio è separato dall'area mercatale attraverso un muro composto da elementi mobili, che fungono anche da panchine e che delimitano e rendono accessibile allo stesso tempo l'area. Il mercato è separato, invece, dalla strada carrabile che porta agli edifici residenziali da un altro muro, che fisso fa da sostegno al sistema di tende mobili, dove è possibile stabilirsi per l'attività mercatale. Per la piazza del mercato si è disposto un sistema di box in legno modulari, fissi o mobili, secondo l'idea di creare uno spazio eterogeneo, flessibile e aperto alle diverse esigenze degli utenti.

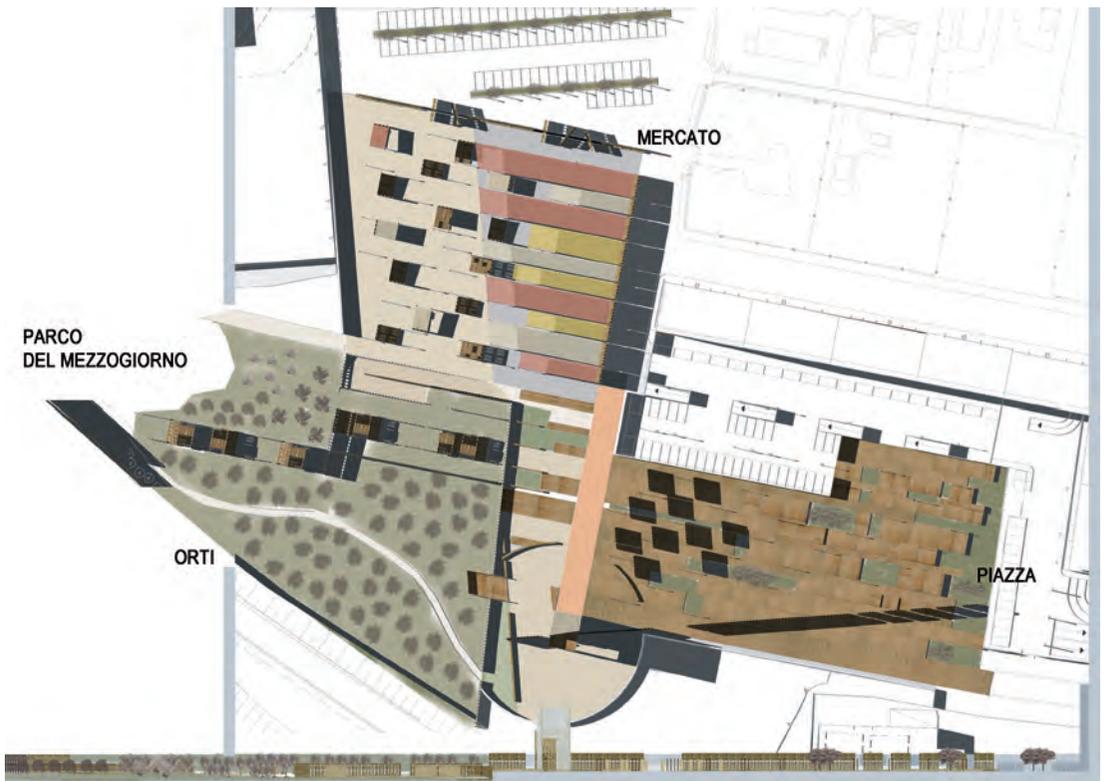
Il mercato è collegato alla zona coltivata a ulivi e altri alberi da frutto con una rampa, che porta in quest'area predisposta anche ad orti urbani e didattici e box in legno per il deposito delle attrezzature e per le informazioni sulle attività agricole. Il progetto, così pensato, intende promuovere lo sviluppo di sistemi di partecipazione dei cittadini alle attività agricole locali. Si è pensato, quindi, di eliminare l'edificio esistente e di aprire l'area al pubblico, provvedendo alla realizzazione delle attrezzature necessarie composte da elementi ecosostenibili, che non vanno ad inficiare la natura del luogo. Dall'area coltivata è possibile risalire in piazza o procedere verso il parco. La piazza è composta da

spazi verdi e da una pavimentazione in legno. Una parte è attrezzata con muretti da poter utilizzare per esposizioni, mostre, ma anche murales, e un'altra da spazi di sosta, formati da elementi sovrapponibili e componibili, dove i bambini possono giocare, le persone sdraiarsi e leggere, o dove ci si può semplicemente sedersi.

I cittadini da spettatori diventano attori attivi della trasformazione dello spazio.

Sulla piazza si affaccia la torre "mirador" alta 15 metri, al cui interno accoglie un percorso espositivo fino alla terrazza aperta sul paesaggio. È una torre aperta, composta da una struttura in legno e da un sistema di teli come rivestimento, che la sera s'illumina come una lanterna, una sorta di faro, un *landmark* sulla campagna, segno riconoscibile anche dalla statale come inizio della città.

Masterplan e Profilo di progetto





Profilo di progetto: mercato, piazza, torre Mirador.



Vista del muro di confine verso l'autostrada, della piazza pubblica e della torre Mirador, che di sera diventa una lanterna.

Materiali di progetto

Il materiale utilizzato principalmente è il legno. Per i box mercatali, i depositi agricoli e il sistema di sedute componibili della piazza si utilizza il pallet. È un materiale ecosostenibile, che viene riciclato ed essendo modulare dà la possibilità di giocare con la sua componibilità per avere usi diversificati. L'azienda scelta è quella della Palm (<http://www.greenpallet.it/>), che produce pallet ecosostenibili, e che ha diversi partners interessati all'utilizzo di questo materiale, quali Mapei, Mercatoaltro e organizza corsi, attività sulla sostenibilità e fiere, che potrebbero interessare non solo le aziende interessate, ma anche i cittadini o le imprese agricole dell'area. Per i muri invece si è pensato a un sistema in legno, come "legnolego", un sistema modulare, che funziona ad incastro, flessibile e semplice nel montaggio.

L'illuminazione a basso consumo è composta da pali, che fungono anche da sostegno per le tende dell'area mercatale; e infine la pavimentazione è per la piazza in legno e per parte dell'area mercatale e per i percorsi in terra stabilizzata naturale, così da

restituire e mantenere il carattere della terra battuta con una pavimentazione permeabile e più resistente. I materiali e gli elementi di progetto collaborano a modificare l'area d'intervento secondo una strategia di apertura fisica e percettiva del territorio rivalutato nei suoi caratteri peculiari e nella sua identità specifica. Le realtà esistenti, naturali e artificiali e dalle scale differenti, e le nuove funzioni di progetto sono messe in relazione attraverso lo studio degli spazi di margine, che diventano i luoghi dello scambio e della soglia tra i differenti mondi a contatto.



OBIETTIVI: SOSTENIBILITÀ, FLESSIBILITÀ, RICICLO



SCARTI DI CANTIERE



SISTEMA MATRICE_IL PALLET



L'AZIENDA_PALM: GREENPALLET

Vista sull'area del mercato e sugli orti didattici con indicazione dei materiali utilizzati.





Vista dall'orto verso la piazza, delimitata dal muro di confine.
Prima e dopo.

SELEZIONE BIBLIOGRAFICA

AA.VV., *Lungo i Bordi. Riqualificazione del paesaggio agrario di margine*, Nerocolore – Correggi, Reggio Emilia 2009

ALBERTI F., *Il valore territorio. Gestire la complessità per governare le trasformazioni*, Alinea editrice, Firenze 2009

ALBRECHT B., BENEVOLO L., *I confini del paesaggio umano*, Laterza, Roma 1994

ALTARELLI L., *Paesaggi dell'architettura*, Gangemi, Roma 1998

AUGÉ M., *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori, Milano 2007

AUGÉ M., *Nonluoghi, introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, 2009

BASTA G., POSOCCO P. (a cura di), *in.fra. Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri e metodi per il progetto*, Edizioni Kappa, Roma 2006

BAZZANELLA L., GIAMMARCO C., ISOLA A., RIGAMONTI R., *Paesaggi sul limite*, Celid Editore, Torino 1997

BENEVOLO L., *Storia dell'architettura del Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1968

BENEVOLO L., *Roma da ieri a domani*, Laterza, Bari 1971

BENEVOLO L., *Roma oggi*, Laterza, Bari 1977

BENEVOLO L., *La cattura dell'infinito*, Laterza, Roma 1991

BENEVOLO L., *Roma dal 1870 al 1990*, Laterza, Bari 1992

BENEVOLO L., *L'architettura nell'Italia contemporanea*, Laterza, Roma - Bari 1998

BENEVOLO L., *La fine della città. Intervista a cura di Francesco Ermani*, Laterza, Roma 2011

BOCCHI R. (a cura di), *El *baluarte y la biblioteca : progetti per un margine urbano a Bayonne*, Edicom, Monfalcone 1998

BOCCHI R., *Progettare lo spazio e il movimento: scritti scelti di arte, architettura e paesaggio*, Gangemi, Roma 2009

BOERI S., *L'anticittà*, Laterza Editori, Roma-Bari 2011

BURRASCANO M., *I frammenti della città europea. Città, architettura, progetto*, Alinea editrice, Perugia 2008

CACCIARI M., *L'Arcipelago*, Adelphi, Milano 1997

CACCIARI M., *La città*, coll. Al di là del detto, Pazzini, Bologna 2004

CALVINO I., *Le città invisibili*, Mondadori, Milano 2006

CANNONE F., *Architettura e margine urbano: Palermo, strumenti di progettazione e periferia*, Officina, Roma 1999

CARERI F., *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino 2006

- CAPUTO P. (a cura di), *Milano, percorsi del progetto*, Guerini e associati, Milano 1993
- CAVALLINA G., *Il margine inesistente*, Allinea, Firenze 1999
- CHARMES É., *La ville émiéttée, essai sur la clubbisation de la vie urbaïen*, Presses Universaiteres de France, Paris 2011
- CLEMENT G., *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005
- CLEMENTE M., *Estetica delle periferie urbane: analisi semantica dei linguaggi dell'architettura spontanea*, Officina, Roma 1995
- COPPOLA A., *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Laterza, Bari-Roma 2012
- CORBOZ A., VIGANÒ P. (a cura di), *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano 1998
- CUOMO V. (a cura di), *L'esperienza limite, l'esperienza del limite. Artaud, Canetti, Benjamin, Pasolini, Sconberg*, Aracne, Roma 2007
- D'ASCANIO F., *Pianificazione strategica e strutturale*, Gangemi, Roma 2008
- DE CESARIS A., *Il progetto del suolo-sottosuolo*, Gangemi Editore, Roma 2012, *Infrastrutturazione del suolo*, pp 54-75
- DE RUBERTIS R., *La città rimossa: strumenti e criteri per l'analisi e la riqualificazione dei margini urbani degradati*, Officina, Roma 2002
- DEL MONACO A., *Le mura urbane come elementi di continuità e cambiamento. Roma, Pechino, New York*, Tesi di dottorato in composizione architettonica, teorie dell'architettura-XVIII ciclo, Sapienza Università di Roma
- DONADIEU P., *Campagne urbane: una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Roma 2006
- DURBIANO G., ROBIGLIO M., *Paesaggio e Architettura nell'Italia contemporanea*, Donzelli Editore, Roma, 2003
- ESPOSITO A., *I fronti d'acqua come architettura del limite. Città liquide, identità fluide: limiti, margini, soglie*. Tesi di dottorato in Architettura teoria e progetto- XXII ciclo, Sapienza Università di Roma
- EZECHIELI C., *Lo spazio dei limiti: frontiere della forma in architettura*. Tesi di dottorato in progettazione architettonica e urbana- XII ciclo, Politecnico di Milano
- FRAMPTON K., *Steven Holl architetto*, Electa, Milano 2002
- GIAMMARCO C., ISOLA A., *Disegnare le periferie: Il progetto del limite*, Carocci Editore, Roma 1993

- GILLI F., OFFNER J., *Paris, Metropole hors les murs, Aménager et gouverner un Grand Paris*, SciencesPo.Les Presses, Paris 2008
- GIUSTINI F., *Narrativa di frontiera. Fenomenologia di una forma aperta*, Tesi di Dottorato in Letterature Comparete- XXI ciclo Università di Bologna
- GHORRA-GOBIN C., *Dictionnaire des mondialisations*, Armand Colin, Paris 2006
- GREGORY P., *La dimensione paesaggistica nel progetto contemporaneo. L'architettura come metafora del paesaggio*, Laterza, Roma-Bari 1998
- GREGOTTI V., *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano, 1966
- GREGOTTI V., *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino 1991
- GREGOTTI V., *La città visibile: frammenti di disegno delle città*, Einaudi, Torino 1993
- GREGOTTI V., *Architettura e Postmetropoli*, Einaudi, Torino 2011
- HERTZBERGER H., *Lessons for students in Architecture*, trad. di M. Funari: H.Hertzeberger, *Lezioni di Architettura*, Laterza, Roma 1996
- HOLL S., *Intertwining*, Princeton Architectural Press, New York 1996
- HOLL S., *Parallax: architettura e percezione*, Postmedia books, Milano 2004 (tr. it. di Bergamin A.)
- HOLL S., *Urbanisms. Lavorare con il dubbio*, Libria, Melfi 2010 (tr. it. di Polignano M. con Santamaria G.e Iacucci P.)
- INDOVINA F. (a cura di), *La città diffusa*, Daest, Venezia 1990
- INDOVINA F., *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, FrancoAngeli, Roma 2009
- INSOLERA I., *Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica 1870-1970*, Einaudi, Torino 2011
- JACOBS J., *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropolis americane*, Einaudi, Torino 2009
- LA CECLA F., *Il malinteso: antropologia dell'incontro*, Laterza, Roma-Bari 2003
- LONGOBARDI G., PICCINATO G., QUILICI V. (a cura di), *Campagne romane*, Alinea Editrice, Firenze 2010
- LYNCH K., *The Image of the City*, trad. it. Di Giancarlo Guarda: Ceccarelli P. (a cura di) *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 2009

MACCIOCCO G., PITTALUGA P., *La città latente: Il progetto ambientale in aree di bordo*, Franco Angeli, Milano 2001

MICARA L. (a cura di), *Architetture di bordo: la progettazione dei margini tra nucleo antico e città dispersa*, coll. Ossimori DAU, Sala, Pescara 1996

MUMFORD L., *La città nella storia*, Edizioni di Comunità, Milano 1963

NURZIA C., *Il concetto di soglia nell'architettura residenziale collettiva*. Tesi di dottorato in Architettura teoria e progetto-XVI ciclo, Sapienza Università di Roma

LINGUA G., PEPINO F. (a cura di), *Abitare il limite terre di confine nello spazio globale*, Quaderni del Centro studi Marcovaldo, Zamorani, Torino 2000

PABA G., *Luoghi comuni: la città come laboratorio di progetti collettivi*, Franco Angeli, Milano 1994

PABA G. (a cura di), *La città e il limite: i confini della città*, La casa Usher, Firenze 2000

PANERAI P., *Paris Metropole, formes et échelles du Grand Paris*, Editions de La Villette, Paris 2008

PERULLI P., *Visioni di città: le forme del mondo spaziale*, Einaudi, Torino 2009

PERRELLA D., *Abitare il paesaggio agricolo periurbano. Esperienze a confronto*, Tesi di dottorato in Urbanistica e Pianificazione territoriale-XX ciclo, Università degli studi di Napoli Federico II

PETTI A., *Arcipelaghi e enclaves, architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Bruno Mondadori, Milano 2007

PIANO R., *Giornale di bordo*, Passigli Antella, Firenze 2005

PURINI F., *Sette paesaggi*, coll. Quaderni di lotus, Electa, Milano 1989

REALE L., *Densità, città, residenza. Tecniche di densificazione e strategie anti-sprawl*, Gangemi Editore, Roma 2008

RELLA F., *Metamorfosi: immagini del pensiero*, Feltrinelli, Milano 1984

RELLA F., *Miti e figure del moderno*, Feltrinelli, Milano 2003

ROSSI A., *L'architettura della città*, Marsilio, Padova, 1966

ROSSI P. O., *Guida all'architettura moderna 1909-2000*, Laterza, Roma-Bari 2000

RYKWERT J., *L'idea di città. Antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Einaudi, Torino, 1981

SACHS W., *Ambiente e giustizia sociale. I limiti della globalizzazione*, Editori riuniti, Roma 2002

- SILVIA S. (a cura di), *Confini: costruzioni, attraversamenti, rappresentazioni*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2005
- SASSEN S., *Sociology of Globalization*; trad. it.: *Una sociologia della Globalizzazione*, Einaudi, Torino 2008
- SCATENI S. (a cura di), *Periferie, Viaggio ai margini delle città*, Laterza Editori, Bari 2006
- SCHIVELBUSCH W., *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988
- SECCHI B., *Prima lezione di urbanistica*, Laterza Editori, Roma-Bari 2007
- SECCHI B., *La città del ventesimo secolo*, Laterza Editori, Roma-Bari 2008
- SECCHI B., Viganò Paola, *La ville poreuse : Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Metis-Presses, Genève 2011
- SICA P., *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Laterza, Roma-Bari 1970
- SICHENZE A., *Il limite e la città: la qualità del minimum urbano sul limite dell'edificio dalla Grecia antica al tempo della metropoli*, Franco Angeli, Milano 1995
- TRÉVELO, VIGER-KOHLER, TVK, *No Limit : Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Editions du Pavillon de l'Arsenal, Paris 2008
- TURCO A. (a cura di), *Regione regionalizzazione*, Franco Angeli, Milano, 1984
- TURNER F.J. , *La frontiera nella storia americana*, Il Mulino, 1975
- UNGERS O. M., *La città dialettica*, Skira, Milano 1997
- VALENTINI A., *Progettare paesaggi di limite. Sperimentando nei paesaggi periurbani di Firenze*. Tesi di Dottorato di ricerca in progettazione paesistica- XVI ciclo, Università degli Studi di Firenze
- VERNANT J.-P., *Mito e pensiero presso i Greci. Studi di psicologia storica*, Einaudi, Torino 1970
- VIRILIO P., *Lo spazio critico*, Dedalo Edizioni, Bari 1998
- ZANINI P., *Significati del confine*, Bruno Mondadori, Milano 1997
- ZANIRATO C., *Architettura al limite. Il limite dell'architettura, L'architettura del limite*, Alinea Editrice, Firenze 1999
- ZEVI B., *Controstoria dell'architettura in Italia. Paesaggi e città*, Newton Compton, Roma, 1995

Articoli e atti di convegno

- AA.VV., *Recinti*, in Rassegna n.1, 1979
- ALKEMADE F., *Presentazione del Masterplan per Sant'Elia*, Aprile 2008, in F. BERTAMINI, *Un miracolo per Sant'Elia*, Costruire 9/2009
- ANDRIANI C., *Prove generali di città felice*, *La Cité Internationale di Renzo Piano*, in Casabella 749/2006
- ANTONELLI P., CAMORALI F., DELPIANO A., DINI R., *Paesaggi metropolitani e territori lenti*, in Ottagono, Marzo 2011
- ATELIER CASTRO DENISSOF CASI LABORATOIRE ARCHITECTURES, MILIEUX, PAYSAGES NEXITY, VILLES ET PROJETS, BERIM, *Capitale pour l'homme/Capitale pour le monde*, Consultation international de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, Paris février 2009
- ATELIER J.NOUVEL, *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, Paris février 2009
- AUSTER P., *Le appendici delle città: nuove stazioni ferroviarie- Un racconto della città di vetro*, in Casabella 743/2006
- BAGLIONE C., *Cino Zucchi, Progetto per l'area Ex- Junghans, Venezia*, in Casabella 690/2001
- BELLANDA S., *Passaggi da sogno*, recensione del libro di Wilfried Menninghaus, *Schwellenkunde Walter Benjamins Passage des Mythos*, Suhrkamp, Frankfurt 1986, in Trickster, rivista del master in Studi Interculturali, I, 2006
- BELLO A., *Ossature urbane, Torre Solaria, Porta Nuova-Varesine Milano*, in Progettare 01/2010
- BERTAMINI F., *Un miracolo per Sant'Elia*, in Costruire IX/2009
- BOERI S., *Territory. L'orto Planetario*, in Abitare 503/2010
- BOERI S., *Movimenti dello sguardo. Torsione, elevazione, frontalità, attraversamenti*, in Lotus 129/2007
- BOLOGNESI C., *Palazzo dello sport e piscina nell'area ex Philips a Louvain, Belgio*, in Costruire in laterizio, 91/2003
- BORELLA F., *Parco nord di Milano, un work in progress*, in Abitare 465/2006
- BRAGHIERI N., *Variazioni sul tema, Zurigo, Quartiere Werwies a Grünau, Adrian Steich*, in Casabella 774/2009
- BRUNETTI G., *Interventi residenziali all'isola della Giudecca, Venezia*, in Costruire in Laterizio 88/2002

BUCCI F., LUCCHINI M., *La casa per tutti: la Stadtkrone di Genova. Il Biscione, la lezione di Le Corbusier e il Piano Fanfani*, in Casabella 793/2010

BURDETT R., *Cities, Architecture and Society*, in The Architectural Review n. 1315/2006

CAGNARDI A., *Torino: sulla Spina*, *Abitare*, n. 460, 2006

CALZOLARETTI M., *Il progetto urbano come progetto globale. La Zac di Bercy* (testo redatto sulla base di un colloquio con J. P. Buffi), in *Controspazio* 6/1995

CAPEZZUTO R. (a cura di), coordinamento scientifico M. Cilli, G. Ricuperati, *Torino vista dalla luna*, all. a *Domus*, n. 889/2006

CASO O., *Organizzare la libertà. Progetti urbani di Kees Christiaanse*, in *Controspazio* 6/1995

CASTELLI GATTINARA E., *Il coraggio del limite*, in *Aperture*, rivista di cultura, arte e filosofia, n. 2, 1997

CAVAGNIS G., DELLA MEA G., ZAMBIANCHI M., *Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile*, in B. Gaabrielli, G. Cavagnis, *Bergamo: il piano di governo del territorio*, in *Urbanistica* 144/2010

COMUNE DI ROMA, *Ambito di programmazione strategica "Mura aureliane"*, *Rassegna Urbanistica Nazionale*, Venezia 10-20 novembre 2004

CORNER J., *Green Stimuli*, in *A+U* 476/2010

COSENTINO S., *Sul concetto di confine e frontiera*, in "Dire" online. Periodico del dipartimento di ricerche europee. Università degli studi di Genova

COSTANZO M., *Cino Zucchi. Architettura tra landmark ed enclave*, *Controspazio* 113/2005

DAGUERRE M., *Ponte e soglia: un percorso frastagliato*, in *Casabella* 743/2005

DE CESARIS A., *La riqualificazione urbana delle aree dismesse*, in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n.132/2010

DE MAGISTRIS A., *Torino città post olimpica, Dopo i giochi del 2006. Uno sguardo alla città post-olimpica*, in *Casabella* 755/2007

DE PORTZAMPARC C., LABORATOIRE C.R.E.T.E.I.L., *Le Grand Paris, Quatre hypotheses pour une stratégie métropolitaine de projets*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne, Paris février 2009

DELL'AQUILA P., *Torino Capitale*, in *Abitare*, 458/2006

DI BARTOLOMEO L., *Quartiere eco-sostenibile a stoccolma, Svezia. Hammarby Sjöstad, Sweden*, in *L'industria delle costruzioni* 393/2007

ÉQUIPE LIN, *Principes. Une société urbaine à venir*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, Paris février 2009

FAVOLE P., *Qualità nel minimale*, in *Progettare* 02/2010

FERA S., *Parigi città-laboratorio. Intervista a Jean Nouvel e Renzo Piano*, in *AREA* 103/2009

GARDA E., MONTANARI G., *TORINO 2006: COSTRUIRE LA TRASFORMAZIONE, Villaggio per atleti nell'ex area dei mercati ortofrutticoli; Villaggi di nuove residenze e servizi in ex aree industriali*, *L'industria delle costruzioni* 386/2005

GATTO M., MASSEROLI C., OGGIONI G., *Le Ambizioni di Milano: Nuovi scenari per una città che cambia col nuovo Piano di Governo del Territorio*, in *L'arca* 222/2007

GIORGETTA F., *RPBW Fabbrica di idee nell'ex area Falck*, in *Abitare* 465/2006

GROUPE DESCARTES, *Paris capitale, ville, villes*, Consultation internationale de recherche et de développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne, Paris février 2009

IRACE F., *FS Italia*, in *Abitare* n. 453, 2005

IRACE F., *Milano: Il Portello quattro anni dopo*, in *Abitare* 473/2007

KOOLHAAS R., *Chassè terrain, Breda*, in *Lotus international*, 120/2004

MAGRIS C., *Come i pesci il mare*, in AA.VV., *Frontiere*, supplemento a *Nuovi Argomenti* n. 38, 1991

MARETTO M., *Ecocities ed ecoquartieri: tra morfologia e progetto urbano*, in *L'industria delle costruzioni* 419/2011

MARINONI G., *La mediazione della città / Mediation of the City*, *Lotus* 139/2009

MARINONI G., *Portfolio Real Estate, Park Chassé. Vivere il parco*, in *Abitare* 485/2008

MASBOUNGI A., *Progetto urbano. Dalla pianificazione al disegno urbano. Dall'intervento alle realizzazioni*, in *Rassegna di architettura e urbanistica*, n.110-111/2004

MITTNER D., *Pianificazione e grandi progetti urbani: Stoccolma 1990-2025*, in *Urbanistica* 143/2010

MOSAYEBI E., *Verosimile. Nuovo Portello Milano, Werk bauen + wohnen*, 9/2007

MOSCO V. P., *Edilizia residenziale e per uffici. Nuovo Portello a Milano*, L'Industria delle costruzioni, 409/2009

NICOLIN P., *Il bello dell'agricoltura urbana*, in Lotus 149/2012

OSSERVATORIO CITTÀ SOSTENIBILI, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, *Il bordo della città*, Working Paper 09/07

OSSERVATORIO CITTÀ SOSTENIBILI, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino, *Frangere periurbane*, Working Paper 06/07

PARADISO M., *Lo spazio da abitare*, in Progettare 04/2011

PISANI D., *Come potrebbe abitare la classe lavoratrice*, in Casabella 793/2010

RINGL K. *Werdwies. Wohnsiedlung in Zurich Altstetten von Adrian Streich Architekten*, in Werk, bauen + wohnen, 1-2/2008

SECCHI B., *Orografia of the diffuse city*, in Techniques & Architecture, 474/2004

SECCHI BERNARDO, *Metropoli e piani: Roma- Parigi*, in Atti della XIII Conferenza Società Italiana degli Urbanisti: Città e crisi globale, clima, sviluppo e convivenza, Roma 2010

SENNET R., *La città ideale. Senza più confini*, in Corriere della Sera, 13 Aprile 2013

STIMMANN H., *Sperimentazioni sul modello della città europea, l'esempio del centro di Berlino*, in supplemento di Area, La ricomposizione della città europea, n. 70/2002

STUDIO 09, *Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, Consultation internationale de recherche et développement sur le grand pari de l'agglomération parisienne, Paris février 2009

TVK, TREVEIO P. A. ET VIGER-KRONER A., *NO LIMIT, Etude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris*, Exposition du 18 décembre 2008 au 18 janvier 2009, Dossier de Presse

UNGERS O. M., *Le città nella città. Proposte per la Sommerakademie per Berlino*, in Lotus International, n. 19/1978

VARZI ACHILLE C., *Teoria e Pratica dei confini*, in Sistemi intelligenti 17:3, 2005

ZUCCHI C., *Landmarks, enclaves. Visione e struttura nella città contemporanea*, in Architettura-intersezioni, 3/1996

ZUCCHI C., *Un nuovo disegno urbano*, in Lotus, n. 120/2004

Dal giardino in movimento al giardino planetario. Alain Roger sull'opera di Gilles Clement, in Lotus Navigator, 2/2001

Immaginare Corviale. Intervento di Stalker/Osservatorio Nomade come studio per il ripensamento dei grandi complessi edilizi degli anni '60 e '70, in Lotus 124/2005
Napoli Afragola, in Abitare n. 453/ 2005
Roma Tiburtina, in Abitare n. 453/ 2005
Torino Porta Susa, in Abitare n. 453/ 2005
NL abitare prossimo venturo, Lab. di dottorato-XX-XXI ciclo, Dipartimento di progettazione dell'Architettura, Politecnico di Milano, 2006
Recupero urbano dell'area ex Philips a Lovanio, Belgio, Arassociati, in L'industria delle costruzioni 391/2006
Falk Sesto San Giovanni. Risanamento, Renzo Piano Building Workshop, in Lotus 131/2007
Santa Giulia. Risanamento, Foster and Partners, Caputo Partnership, Urb.A.M., RAUM, West 8, in Lotus 131/2007
Future Sant'Elia, in Abitare 485/2008
Nuovo Portello, Milano, Cino Zucchi, in Area, 97/2008
Zon-e Arquitectos, 52 Highway, Noain, in L'arca, 232/2008
Innesti urbani in Milan. Cino Zucchi Architetti, L'arca, 248/2009
Daoust Lestage + Williams Asselin Ackaoui + Option Aménagement, Passeggiata urbana sul fiume a Québec City, Québec, in L'industria delle costruzioni 412/2010
Social Housing Tower Plaza Europa, Barcellona, in L'Arca 267/2011
Stockholm City Planning Department, Hammarby Sjöstad, Stoccolma, Svezia, in L'industria delle costruzioni 419/2011
Torres Porta Fira Barcelona, in L'Arca, 274/2011
James Corner Field Operations, Shelby Farms Park, in Lotus 149/2012

Numeri monografici

AR, *Roma. Speciale periferie*, 59/2006
AR, *Roma: speciale residenze*, 75/2008
AREA, *Critical Barcelona*, 90/2007
AREA, *Changing cities*, 100/2008
ARQUITECTURA VIVA, *Madrid metropolis*, 107-108/2006
AMC, *Le grand pari(s) consultation internationale sur l'avenir de la metropole parisienne*, Le Moniteur Architecture, Paris 2009
LOTUS, *Urban housing*, 120/2005
LOTUS, *Milano Boom*, 131/2007
LOTUS, *Landscape infrastructures*, 139/2009

LOTUS, *Lotus in the fields*, 149/2012
LOTUS, *Landscape urbanism*, 150/2012
WERK bauen + wohnen, *Urban Spaces*, 9/2006

Siti internet

www.l.cie.nl/projects
www.adrianstreich.ch
www.architetti.valle.net
www.archivio.di.confine.it
www.arep.fr
www.byrnearq.com
www.carmassiarchitecture.com
www.comune.milano.it
www.cruzyortiz.com
www.demoarchitects.com
www.esmadrid.com/en/madridrio
www.forumcorviale.org
www.fosterandpartners.com
www.Housingprototypes:HetFunen.org
www.jeannouvel.com
www.Kcap.com
www.landezine.com
www.latitudenord.org
www.leonwohlhagewernik.de
www.mabarquitectura.com
www.oma.eu
www.palmanova.it
www.parconord.milano.it
www.portametronia.it
www.provincia.mi.it/parcosud/
www.rpbw.com
www.steidle-partner.de
www.thehighline.org
www.turenscape.com
www.west8.nl/projects/
www.zon-e.com
www.zucchiarchitetti.com

