

460 l'industria delle costruzioni

RIVISTA BIMESTRALE DI ARCHITETTURA

italian+english edition



460 l'industria delle costruzioni

RIVISTA BIMESTRALE DI ARCHITETTURA

l'industria delle costruzioni è una rivista internazionale di architettura con testi in italiano e in inglese. Le proposte di pubblicazione sono sottoposte alla valutazione del comitato di redazione che si avvale delle competenze specifiche di referee esterni secondo il criterio del blind-review

ANNO LI • MARZO-APRILE 2018

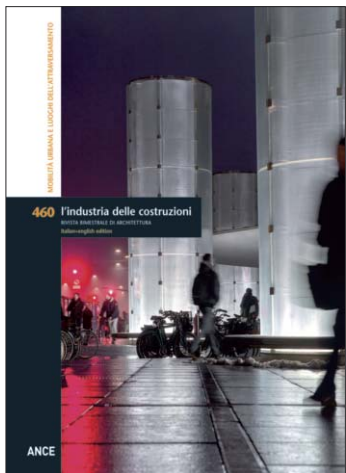


Foto: Jens Lindhe

Direttore

Domizia Mandolesi

Comitato scientifico

Andrea Bruno • Gabriele Buia • Jo Coenen • Claudia Conforti • Paolo Desideri • Gianfranco Dioguardi • Francesco Moschini • Renato T. Morganti • Giuseppe Nannerini • Carlo Odorisio • Eduardo Souto de Moura • Silvano Stucchi • Piero Torretta • Vincenzo Vitale • Cino Zucchi

Redazione

Gaia Pettena

Segreteria di redazione

Costanza Natale

Impaginazione

Pasquale Strazza

Corrispondenti

Zhai Fei, Cina • Luciana Ravel, Francia • Italia Rossi, Gran Bretagna • Norbert Sachs, Germania • Antonio Pio Saracino, Usa • Satoru Yamashiro, Giappone

Testi inglesi

Paul D. Blackmore

In copertina

Nuova stazione Nørreport a Copenaghen, Danimarca

Editore

EdilStampa srl

www.lindustriadelcostruzioni.it • www.edilStampa.it

EdilStampa Direzione, Redazione, Amministrazione: Via G.A. Guattani 20 - 00161 Roma tel. 0684567403 - fax 0684567590 - e-mail: edilStampa@ance.it - Bimestrale - Spedizione in abbonamento postale art. 2, comma 20/B L662/96 - Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 11804, 25.10.67 - Direttore responsabile Domizia Mandolesi, proprietà ANCE, Associazione Nazionale Costruttori Edili, Roma. Le opinioni espresse dagli autori non impegnano la rivista

Pubblicità EdilStampa - Via G.A. Guattani, 20 - 00161 Roma - tel. 0684567403 - e-mail: natalec@ance.it

Abbonamenti 2018 Italia: 1 numero € 10,00; abbonamento annuo € 50,00 (studenti € 25,00). Versamento su c/c n. 778019 intestato a: EdilStampa srl, Via G.A. Guattani 20 - 00161 Roma. Acquisto on line www.lindustriadelcostruzioni.it. Abroad: subscription fee (air mail): Europe € 110,00 per year; extra European countries: € 145,00

Stampa Arti Grafiche Boccia spa, Salerno

ISSN 0579-4900

8 La mobilità per un'accessibilità più equa e sostenibile

Mobility for a more equal and sustainable accessibility

Roberto Secchi

14 Accessibilità urbana: riappropriarsi dei luoghi dell'attraversamento

Urban accessibility: taking back spaces of crossing

Irene De Simone

28 MVRDV

Parco lineare a Seoul, Corea del Sud

Seoullo 7017 Skygarden, Seoul, South Korea

Irene De Simone

38 DISSING+WEITLING ARCHITECTURE

Pista ciclabile sopraelevata a Xiamen, Cina

Xiamen Bicycle Skyway, China

Gaetano De Francesco

44 SPARK ARCHITECTS

Nodo intermodale e centro polifunzionale a Shenzhen, Cina

Gateway One multipurpose centre, Shenzhen, China

Irene De Simone

50 DANIEL VANICHE ET ASSOCIÉS - DVVD ARCHITECTES

Passerella pedonale intermodale a Bécon-les-Bruyères, Francia

Multimodal Pedestrian Footbridge, Bécon-les-Bruyères, France

Alessia Guerrieri

56 CEPEZED

Ponte Moreelse a Utrecht, Paesi Bassi

Moreelse Bridge, Utrecht, The Netherlands

Irene De Simone

62 LMN ARCHITECTS

Nuovo nodo infrastrutturale dell'Università di Washington a Seattle, USA

Sound Transit University of Washington Station, Seattle, USA

Irene De Simone

68 RYSY ARCHITEKCI

Stazione multimodale a Solec Kujawski, Polonia

The Transport Hub, Solec Kujawski, Poland

Alessia Guerrieri

74 NEXT ARCHITECTS

Passerella pedonale a Changsha, Cina

Lucky Knot Pedestrian Bridge, Changsha, China

Paolo Marcoldi

82 COBE, GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS

Nuova stazione Nørreport a Copenaghen, Danimarca

New Nørreport Station, Copenhagen, Denmark

Claudia Sicignano

90 GAUTIER + CONQUET ARCHITECTS ET PAYSAGISTE

Nuovo polo di scambio multimodale della stazione di Antibes, Francia

The Modal Hub at Antibes Railway Station, France

Leila Bochicchio

96 ARGOMENTI

– **Lucio Passarelli e il professionismo colto a Roma**

Ruggero Lenzi

– **Linguaggio architettonico e dispositivi energetici: la sfida del One Central Park a Sydney di Jean Nouvel e Patrick Blanc**

Leila Bochicchio

– **Consacrata a Rennes la Chiesa progettata da Alvaro Siza**

Donata Tchou

113 LIBRI

a cura di Gaia Pettena

114 NOTIZIE

a cura di Stefania Manna

121 PANTOGRAFO

a cura di PPA

One of the principal myths of our contemporary era, rooted in the technological advancements and massive transportation infrastructures that developed from the late nineteenth century onward, is represented by increasingly more sophisticated and capillary mobility and systems for moving people and goods. A myth that not even the affirmation and spread of the most advanced information technologies has managed to usurp, decreeing that movement, physical meeting and exchanges between individuals continue to represent the founding values of today's societies. Cities, metropolises and the entire terrestrial globe are governed by endless material and immaterial flows, connecting people and places. Flows, above all material, organised in nodes and incredibly dense networks at different scales and speeds, that form a highly interconnected infrastructural system structuring neighbourhoods, cities and territories. A system that assumes a central role in dynamics of urban transformation, affecting the quality of life perceived by inhabitants and their possibilities to move freely and enjoy the environments they inhabit.

The policies of urban transformation pursued in the majority of European contexts demonstrate the growing trend toward overcoming the anonymity of transport infrastructures, whatever their type and scale. There is a new recognition of their nature as a foundation element of settlement, not only technical and functional, but primarily in aesthetic and architectural terms.

The numerous and interesting urban renewal interventions realized in principal cities beginning with the redesign and implementation of infrastructural networks – road, rail, for bicycles and pedestrians – reveal the existence of a new approach that confronts the design of infrastructures from a logic of integration with the built and natural environment, rather than separation. This approach implies a broad general vision and requires a shared process of planning that involves organisms responsible for territorial governance and those responsible for mobility. Mobility infrastructures, both small and large, given their ability to hold together different and heterogeneous parts of the territory, become qualifying spaces and recognisable symbols of the differences that comprise urban landscapes.

The road is the cardinal space for the working of the city, but also a public space in which its various social components are represented. Any route that makes possible to reach a desired destination becomes fundamental to the narrative of urban life and for favouring the process of learning about and identifying with the city in which people live.

The theme of mobility is intimately linked with those of growth and urban development, under the sign of social, economic and environmental sustainability. In recent years this challenge has been taken up in Europe's principal cities. On the one hand, they have emphasised the importance of increasing multi-modality by integrating different systems of transportation and focusing, on the other, of improving public transportation and "soft mobility".

Public transportation, bicycle paths, footpaths and intermodal transport represent the basic components of interventions that favour more sustainable mobility. The selection of projects in this issue of the magazine brings them to the foreground and highlights the competition between different cities around the globe. In particular, the selected projects concentrate on the theme of slow mobility and a variety of routes and spaces of crossing. Many are integrated with large transport hubs or annexed to public spaces of pause and meeting, in which citizens, after overcoming the alienating condition of pure movement, can play an active role and participate in the enjoyment of the urban landscape seen from a new perspective. These strategic spaces trigger virtuous processes of social, aesthetic and economic regeneration of marginal and abandoned parts of the city, thanks to their ability to bring added value, in terms of quality, accessibility and usability, to the spaces they cross. This is the case of the Linear Park in Seoul by MVRDV (28), which transforms an abandoned infrastructure into a system of paths and landscaping elevated to the level of a catalyst in the heart of the city. The same happens for the new Nørreport Station in Copenhagen (82), a system of canopies supported by elegant columns that defines a space marked by the intersection of pedestrian and bicycle flows, which generates a broad and welcoming urban space. Even simple bus stations, other than providing efficient public transport, can also become opportunities for renewing large portions of the city. This is the case of the beautiful canopy by MAP Studio in Venice and the elegant multimodal transport hub in Antibes (90), a project that offers to the city an active hub of different systems that is also a space of reference for relaxing moments and meeting.

Domizia Mandolesi

Uno dei principali miti della contemporaneità, le cui radici affondano nelle conquiste tecniche e nelle grandi infrastrutture di trasporto sviluppatasi a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, è rappresentato dalla mobilità e dai sistemi di spostamento di persone e mezzi sempre più sofisticati e capillari. Un mito che neanche l'affermarsi e l'ampia diffusione delle più avanzate tecnologie informatiche è riuscito a soppiantare, decretando che il movimento, l'incontro fisico e lo scambio tra gli individui rappresentano ancora valori fondanti delle attuali società. Le città, le metropoli e l'intero globo terrestre sono governati da flussi materiali e immateriali continui, che mettono in comunicazione tra loro persone e luoghi. Flussi, soprattutto quelli materiali, che si organizzano in nodi e reti fittissime articolandosi a diverse scale e a velocità differenti per formare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso che innerva quartieri, città e territori. Un sistema che viene ad assumere un ruolo centrale nelle dinamiche di trasformazione urbana incidendo sulla qualità della vita dei cittadini e sulla loro possibilità di muoversi liberamente e di godere del proprio ambiente. Le politiche di trasformazione urbana perseguite nella maggior parte dei contesti europei mostrano la tendenza crescente a superare il carattere anonimo dell'infrastruttura di trasporto, di qualsiasi tipo e dimensione sia, per riconoscerne la natura di elemento fondante della struttura insediativa non solo in termini tecnici e funzionali, ma soprattutto estetici e architettonici. I numerosi e interessanti interventi di riqualificazione urbana e ambientale attuati nelle principali città a partire dal ridisegno e dall'implementazione delle reti infrastrutturali, da quelle su gomma e ferro a quelle ciclabili e pedonali, rivelano l'esistenza di un nuovo approccio volto ad affrontare il progetto dell'infrastruttura secondo la logica dell'integrazione con il costruito e con l'ambiente anziché della separazione. Un approccio che implica una visione d'insieme di ampio respiro e che necessita di una pianificazione congiunta tra gli organi preposti al controllo del territorio e quelli responsabili della mobilità. Le infrastrutture viarie, sia alla piccola che alla grande scala, in quanto elementi capaci di tenere insieme parti di territorio tra loro diverse ed eterogenee, possono diventare luoghi qualificanti e simboli riconoscibili delle differenze di cui si compongono i paesaggi urbani.

La strada costituisce lo spazio cardine per il funzionamento della città, ma anche il luogo pubblico in cui si rappresentano le varie componenti sociali. Qualsiasi percorso che permetta di raggiungere le diverse mete desiderate diventa fondamentale per la narrazione della scena urbana e per favorire il processo di conoscenza e identificazione da parte del cittadino.

Il tema della mobilità è strettamente legato a quello della crescita e dello sviluppo urbano nell'ottica della sostenibilità sociale, economica e ambientale. Una sfida questa che, negli ultimi anni, le politiche urbane europee nelle principali città hanno raccolto sottolineando da un lato l'importanza di incrementare la multimodalità integrando tra loro i differenti sistemi di trasporto e puntando dall'altro sul potenziamento del trasporto pubblico e della "mobilità dolce".

Trasporto pubblico, piste ciclabili, percorsi pedonali, intermodalità sono i componenti base degli interventi a favore di una mobilità più sostenibile che la selezione di progetti di questo numero della rivista sottopone all'attenzione e che vede in competizione tra loro città in diverse parti del mondo. In particolare, i progetti scelti si concentrano sul tema della mobilità lenta e su tutti quei percorsi e luoghi dell'attraversamento, spesso integrati a grandi nodi di trasporto e annessi a spazi pubblici per la sosta e l'incontro, nei quali il cittadino, superando la condizione alienante del puro movimento, possa assumere un ruolo attivo e partecipe godendo del paesaggio urbano in una nuova prospettiva. Luoghi strategici per innescare processi virtuosi di rigenerazione sociale, estetica ed economica di brani urbani marginali e degradati grazie alla capacità di attribuire un valore aggiunto, in termini di qualità, accessibilità e fruibilità, agli spazi attraversati. Sono questi i casi del Parco lineare a Seoul di MVRDV (28), che trasforma un'infrastruttura abbandonata in un sistema di percorsi e di verde in grado di divenire elemento catalizzatore nel centro cittadino, e della nuova stazione di Nørreport a Copenaghen (82). Un sistema, quest'ultimo, di pensiline sospese su sottili pilastri, che si pone come luogo di intersezione di flussi pedonali e ciclabili generando un ampio e accogliente spazio urbano. Anche semplici stazioni degli autobus, oltre a fornire un servizio di trasporto pubblico efficiente, possono diventare occasioni per riqualificare porzioni urbane più ampie come avviene a Venezia con la bella pensilina di MAP Studio e ad Antibes (90) con l'elegante polo di scambio multimodale, un intervento che riconsegna alla cittadina un nodo di scambio attivo ma anche uno spazio di riferimento urbano per la sosta e l'incontro.