

TRASPORTI

& cultura

45

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**PERIFERIE, LUOGHI
DELLE TRASFORMAZIONI**



Rivista quadrimestrale
maggio-agosto 2016
anno XVI, numero 45

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
e-mail: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico
Giuseppe Goisis
Università Ca' Foscari, Venezia
Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma
Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli
Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Luav, Venezia
Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais
Maria Cristina Treu
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2016 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di settembre 2016

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI**5 PERIFERIE, LUOGHI DELLE
TRASFORMAZIONI**

di Laura Facchinelli

**7 LE PERIFERIE OGGI, DA AREE DI
DEGRADO A NUOVE CENTRALITÀ**

di Matteo Tabasso

**9 ESPANSIONE DELLE PERIFERIE
NEL DOPOGUERRA, ALLE RADICI
DELLA CRITICITÀ ATTUALE**

di Marina Dragotto

**17 TORINO, LA TRASFORMAZIONE
LUNGO LA FERROVIA**

di Matteo Tabasso e Michela Barosio

**25 INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
SU FERRO, DA SEPARAZIONE
A INTEGRAZIONE: DUE CASI A
CONFRONTO**

di Enrica Papa, Gennaro Augiello e Gerardo
Carpentieri

**33 CRISI E RIGENERAZIONE URBANA:
IL CASO DELLA MANIFATTURE
TABACCHI**

di Dionisio Vianello

**41 NUOVE AZIONI DI RIGENERAZIONE
URBANA A TORINO**

di Valter Cavallaro e Giovanni Ferrero

**47 LA TAVOLA PITAGORICA. IL
QUARTIERE ZEN 2 DI PALERMO
TRA FUTURO E DESTINO**

di Zeila Tesoriere

**57 LYON CONFLUENCE: UNA
RIQUALIFICAZIONE SOSTENIBILE**

di Giulia Melis e Cristina Marietta

**63 CITTÀ COOPERATIVE: MODELLI
ECONOMICI DI AUTO-FINANZIA-
MENTO CIVICO**

di Mauro Baioni, Daniela Patti e Levente
Poliak

*cultura***71 NUOVE STAZIONI, PERIFERIE E
CITTÀ**

di Zeila Tesoriere

**79 PORTE DELLA CITTÀ: TRA
CENTRO E SISTEMA PERIFERICO**

di Michele Culatti ed Enzo Siviero

83 UNA BIENNALE PER LE PERIFERIE

di Laura Facchinelli

**89 MARGHERA: RICONVERSIONE,
PROGETTO, PAESAGGIO.
GIORNATA DI STUDIO SU UN'AREA
PERIFERICA IN ATTESA DI FUTURO**

di Laura Facchinelli

**93 LO SVILUPPO POSSIBILE DI
PORTOMARGHERA**

di Tommaso Santini

**99 BAGNOLI, DA 150 ANNI ALLA
RICERCA DI IDENTITÀ**

di Massimo Pica Ciamarra

**107 GENOVA, NUOVI PROGETTI PER
IL WATERFRONT**

di Oriana Giovinnazzi

**115 LE PIÙ RECENTI TRASFORMA-
ZIONI URBANE IN BROWNFIELD
A LONDRA**

di Giammichele Melis

**121 INSPIRATION, A EUROPEAN
RESEARCH PROJECT ON LAND USE**

by Stephann Bartke, Uwe Ferber and Detlef
Grimski

Periferie, luoghi delle trasformazioni

di Laura Facchinelli

Nelle nostre belle città abbiamo edifici monumentali, chiese romaniche (o rinascimentali, o barocche) che si affacciano sulla piazza principale. Piazza dove è piacevole passare, sostare, guardarsi attorno assaporando la storia. Orgoglio, magari inconsapevole, ma in grado di costruire, giorno dopo giorno, l'identità di ciascuno. Poi, allontanandosi dalla piazza, si trovano edifici più semplici, rasserenanti per la sobrietà degli elementi decorativi, pensati come segni di affettuosa partecipazione alla vita urbana. Ma un po' più in là, verso i margini, si incontrano costruzioni anonime. Probabilmente realizzate nel dopoguerra. Squadrate nel calcestruzzo, respingenti, e comunque indifferenti al malessere, al senso di abbandono vissuto dagli abitanti.

Forse, questo, è un fastidio immotivato per quella discontinuità rispetto all'antico? Un rifiuto del linguaggio moderno? No, solo la constatazione che, a un certo punto, abbiamo perduto la capacità far evolvere la nostra storia dell'architettura e del paesaggio urbano verso forme e materiali nobili come quelle del passato e altrettanto durevoli nel tempo. Ecco perché, nelle nostre città, è più emozionante frequentare il centro storico (che non è esente, comunque, da inserimenti dissonanti, nei vuoti provocati dai bombardamenti, o in quelli creati con le ruspe per l'esigenza, spesso solo presunta, di "aggiornare").

Ed ecco perché quasi sempre, per chi arriva in automobile, il primo impatto con la città è abbastanza deludente. Perché, appena superate le grandi aree commerciali che ormai assediano i centri abitati - paesaggi del consumo forzato, padiglioni temporanei, forme eccessive, colori e luci sgargianti - iniziano gli edifici progettati in serie a fianco della strada di collegamento veloce. Griglie di strade e case-alloggio. Funzionali, forse, ma prive di orgoglio di appartenenza. Prive di bellezza.

Insomma, per conoscere il carattere originario, l'anima della città, si deve puntare al centro storico, che si è sedimentato anno dopo anno, per decenni, per secoli di vite vissute.

Di periferie, per lungo tempo, non si è parlato. Prima considerate un'estensione "popolare" del corpo urbano dotata comunque dell'essenziale, ben presto gradualmente abbandonate a se stesse, di recente sottoposte anche ai mutamenti generati dall'immigrazione, sono state dimenticate nella progettazione e nel parlare stesso di città.

Oggi di periferie si occupano architetti famosi, sostenendo che è giusto progettare pensando alla gente. Si finanziano interventi finalmente riparatori dell'incuria. Fioriscono corsi universitari, workshop, convegni. La Biennale di Venezia sceglie questo tema come filo conduttore della Mostra di Architettura. Insomma le periferie sono diventate un argomento alla moda. È un processo analogo a quello che ha riguardato, per decenni, le infrastrutture: considerate un male necessario, snobbate in campo accademico e progettuale, come una specie di elemento marginale, o al massimo interstiziale fra ben più nobili contesti.

Si rischia però di avere, oggi, da un lato le elaborazioni intellettuali, dall'altro le consuete procedure affannate dalla fretta di costruire e prone all'interesse dei soliti noti. Occorre leggere e confrontare per capire meglio. Occorre vigilare.

Una lunga premessa per dire che questo numero della rivista affronta il tema delle periferie. Non tanto per seguire la corrente, ma come scelta di campo. E proprio partendo dalle infrastrutture, che sono il nostro tema centrale da sempre. Strade e rotatorie, fasci di binari e stazioni generalmente tagliano, separano, creano condizioni di degrado, creano "periferie", appunto. Di qui l'esigenza di progetti intelligenti, lungimiranti, per capovolgere il negativo valorizzando le potenzialità. Nel nostro Paese è esemplare il caso di Torino, che ha saputo reinventare gli spazi, superare le fratture. Proprio di Torino è il curatore, che ha raccolto per noi una serie di casi interessanti.

Sono periferie ricche di potenzialità anche le aree produttive dismesse. Il problema è, anzitutto, avere un'idea vincente e poi riuscire a realizzarla. Nella sezione "Cultura" pubblichiamo alcuni contributi presentati nella giornata di studio "Marghera: riconversione, progetto, paesaggio", dedicata ai progetti (non ancora attuati, e nemmeno concepiti in forma definitiva) di recupero di un'area enorme situata alle spalle del centro storico di Venezia. È un caso esemplare di ritardo e incertezze. Alle porte della città considerata la più bella del mondo. Ma non per questo rispettata... Ma questa è un'altra storia.



Le periferie oggi, da aree del degrado a nuove centralità

di Matteo Tabasso

Quello delle periferie rappresenta un tema di grande attualità e l'esigenza di una maggiore attenzione verso queste aree ancora troppo spesso dimenticate risulta evidente anche dall'analisi dei risultati delle recenti elezioni amministrative di alcune grandi città. Proprio nelle periferie, infatti, il giudizio degli elettori ha evidenziato un generale malcontento nei confronti dei primi cittadini uscenti.

Dalla fine della seconda Guerra Mondiale i quartieri costruiti alle periferie delle città hanno vissuto un graduale processo di degenerazione legato all'esigenza di fornire una risposta al crescente fenomeno dell'inurbamento.

Non tutte le aree periferiche hanno vissuto il medesimo destino e lo stesso concetto di periferia, come sostiene Tito Boeri, può essere declinato in diversi modi. Quello più classico, legato alla distanza dal centro, quello associato alla mancanza di servizi fondamentali della vita urbana e, in ultimo, quello caratterizzato dal degrado e dall'obsolescenza delle infrastrutture. Per intenderci, esistono aree adiacenti ai centri urbani che sono caratterizzate da fenomeni di forte disuguaglianza e di degrado che le connotano come periferie, mentre esistono aree poste ai margini dei centri urbani che non sono percepite come tali o perché godono di una propria autonomia e centralità, o per il fatto di usufruire di collegamenti che le avvicinano ai cuori pulsanti delle rispettive città.

Un fenomeno che assume particolare importanza, quando si parla di periferie, è quello delle relazioni sociali. Infatti, come riportato da alcuni autori, ciò che rende periferiche determinate zone delle città non sono tanto le condizioni geografiche quanto il degrado sociale che le caratterizza.

Gli articoli riportati nelle pagine di questo numero intendono fornire una panoramica sulle varie sfaccettature che caratterizzano il tema delle periferie partendo dallo studio di casi reali.

La rassegna, pertanto, ha inizio con un'analisi relativa all'espansione delle periferie italiane nel dopoguerra (Dragotto M.) e ai conseguenti fenomeni di disagio che le hanno caratterizzate nel corso degli anni, sottolineando quindi il ruolo che esse devono assumere oggi come perno della rigenerazione delle città.

Viene poi affrontato il tema delle infrastrutture di trasporto (Tabasso M., Barosio M.) e dell'accessibilità (Papa E., Angiello G., Carpentieri G.) come elemento cardine che, associato a un'adeguata pianificazione urbana, può far sì che un'area fisicamente lontana dal centro non venga riconosciuta come periferia ma piuttosto come una centralità urbana alternativa.

In riferimento alla trasformazione delle periferie,

è riportato il caso della trasformazione delle manifatture tabacchi (Vianello D.), esempio significativo dell'impatto della crisi sui grandi processi di rigenerazione urbana.

Se da un lato il tema della riqualificazione delle periferie è legato al miglioramento della loro accessibilità e alla riduzione del degrado fisico, dall'altro non può prescindere da interventi che integrino a tali elementi quelli dello sviluppo economico e sociale: sono, questi, i temi sviluppati negli articoli che seguono.

Nel primo (Cavallaro V., Ferrero G.), vengono illustrati gli interventi di rigenerazione urbana sviluppati nelle periferie di Torino attraverso l'attuazione di un modello innovativo di programmi integrati che agiscono su porzioni di territorio definite, coniugando aspetti fisici e sociali; il successo di queste azioni è ascrivibile alla collaborazione tra istituzioni pubbliche, enti no-profit, imprese sociali, associazioni e cittadini.

Il contributo che segue (Tesoriere Z.) riporta, invece, una riflessione relativa al progetto del quartiere Zen 2 di Palermo, mai completato, simbolo del degrado fisico e sociale.

Gli ultimi articoli lanciano uno sguardo oltre frontiera riportando esempi di trasformazioni urbane recenti, da cui si possono trarre spunti di interesse, in particolare per quanto riguarda le modalità attuative. Nel primo caso (Melis G., Marietta C.) viene illustrata la trasformazione del quartiere della "Confluence" di Lione, con un occhio rivolto in particolar modo agli aspetti sociali; l'articolo successivo (Baioni M., Patti D., Polyak L.) riporta una rassegna di esperienze europee di rigenerazione significative, nate dall'iniziativa dei cittadini, sottolineando come, in determinate circostanze, le iniziative proposte "dal basso" possano contribuire efficacemente a rendere le aree disagiate più vivibili e vivaci. Benché i casi presentati riguardino prevalentemente altri Paesi, anche in Italia si stanno consolidando esperienze di cittadinanza attiva in collaborazione con le pubbliche amministrazioni, confermando un cambio di mentalità significativo nei processi di rigenerazione delle nostre città.

Dalla lettura degli articoli emerge con forza che, per la rinascita delle periferie, occorre concentrare l'attenzione su alcuni elementi fondamentali, in particolare sulla necessità di adottare approcci che integrino diversi livelli di intervento quali la qualità dello spazio pubblico, l'accessibilità e le relazioni sociali, il tutto in un clima di collaborazione tra cittadini e amministratori.

© Riproduzione riservata

Nella pagina a fianco, alcuni esempi di ambiti periferici per sottolineare l'importanza della qualità edilizia e degli spazi pubblici e gli effetti negativi prodotti dalle barriere, che contribuiscono a generare isolamento e degrado. Nelle foto (da sinistra a destra, dall'altro in basso): spazi pubblici nell'ambito della Spina Centrale di Torino; case di periferia (foto di Neva Gasparo); edificio in via Ca' Marcello a Mestre (foto di Giorgio Bombieri per l'Archivio del Comune) e tre immagini dell'ex villaggio olimpico di Torino.