TRASPORTI & Cultura
45
rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

PERIFERIE, LUOGHI DELLE TRASFORMAZIONI

TRASPORTI & cultura

45

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, Strasburg
Marco Pasetto
Università di Padova
Franco Purini
Università La Sapienza, Roma
Enzo Siviero
Università Iuav, 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 L736S

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-FINANZIAMENTO 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 Giovinazzi

115 LE PIÚ RECENTI TRASFORMAZIONI URBANE IN BROWNFIELD A LONDRA
di Giammichele Melis

121 INSPIRATION, A EUROPEAN RESEARCH PROJECT ON LAND USE
by Stepahn 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.

Prima

Nuove stazioni, periferie e città

di Zeila Tesoriere

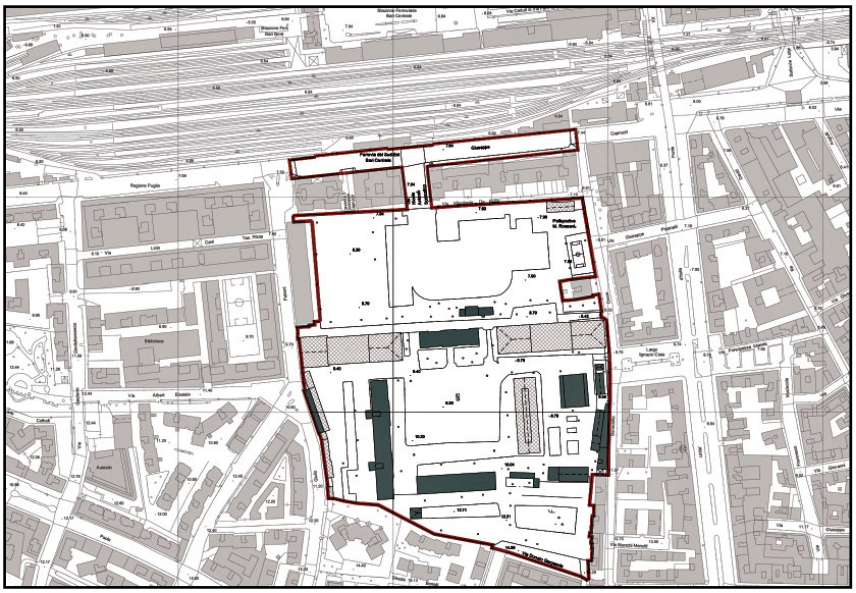
La relazione dell'infrastruttura con l'architettura della città è uno degli elementi che con influenza crescente sollecita il rinnovamento del progetto urbano e architettonico, inteso come disciplina e insieme di pratiche professionali.
L'inizio del XXI secolo, in Occidente, ha inscritto una profonda revisione delle modalità di definizione formale del progetto di infrastruttura nel grande scenario della crescita qualitativa, delle *shrinking cities*, degli obiettivi di sostenibilità. È in rapporto a tale nuovo paradigma che le tecnologie dei trasporti non cessano di modificarsi: alcune funzioni urbane si interrompono, cessano, si trasformano.
L'infrastruttura amplia e fa slittare il proprio campo semantico, trasformandosi definitivamente da artefatto tecnico di carattere titanico ed epico ad elemento riparatore dei tessuti urbani, flessibile, trasformabile.
In questo quadro in mutazione, numerose esperienze negli ultimi trent'anni hanno affermato in Europa occidentale il ruolo dei grandi progetti di infrastruttura ferroviaria come vettori di trasformazione urbana.
Se in Europa la prima stagione dell'Alta Velocità - nei primi anni del nuovo secolo - ha testato il rapporto fra modernizzazione delle tecnologie ferroviarie e rigenerazione di ampi settori urbani sulle città di grande dimensione, più recentemente, il principio è stato applicato in città medio-piccole, mantenendo il legame fra la costruzione di reti multimodali e il potenziamento dello spazio pubblico sia ipogeo che all'aperto legato all'intervento.
In questo quadro, i grandi progetti ferroviari hanno visto attribuirsi il nuovo compito di rigenerare grandi estensioni urbane, mentre l'evoluzione delle tecniche costruttive e delle modalità di spostamento ha imposto l'aggiornamento dei loro impianti.
Le nuove stazioni ferroviarie si pongono ormai da decenni come elementi significativi per interrogare la profondità, la natura e il significato delle trasformazioni in corso, che solo parzialmente si giustificano con l'evoluzione delle tecniche del trasporto legate all'Alta Velocità. Tali trasformazioni hanno piuttosto a che fare con una nuova idea di infrastruttura, progettata per avere pari efficacia nell'agire come elemento tecnico rispetto al suo uso principale e come connettore urbano, supporto per una molteplicità di pratiche e temporalità che non hanno rapporto diretto con la funzione infrastrutturale originaria. Le aspettative di rigenerazione legate alle nuove stazioni è da situare nell'ambito della concorrenza internazionale fra le città contemporanee, con l'obiettivo particolare di attrarre investimenti e abitanti e di rilanciare co-

New railway stations, urban peripheries and cities

by Zeila Tesoriere

Developed as a trans-scale reflection that focuses on the relationship between unprecedented urban transformations, railway architecture and infrastructure in the era of high-speed transport and urban peripheries, this article offers insights on a number of contemporary Italian and European projects.
By examining several representative case studies, this essay will provide a clearer context for the major changes that are re-orienting these urban operations, the products of a new economic, administrative and social organization.
In the new perspective of the metropolitan-cities, it is the very idea of the periphery that will be redefined, overlapping with the idea of the extended city as it replaces the countryside and urbanized rural areas.
The amount and disciplinary breadth of the studies concerning the roles in governance responsible for the transformation of public space by means of infrastructure, is a strong indicator of the relationship between the level of coherence specific to and shared by the figures responsible for planning and the synergy between all the actors involved, required to ensure the success of the interventions.
This context, which redefines the scope of the effects of political and administrative decisions on the territory, will create an even stronger contrast between cities with integrated strategies and a synergy of intent between different actors, and others that suffer from a chronic instability in government, administrative and political processes.

Nella pagina a fianco, in alto: Baricentrale, progetto vincitore del concorso per le aree della nuova stazione Alta Velocità di Bari, Massimiliano e Doriana Fuksas con Jordi Henrich I Morras, 2013. In basso: nuova stazione Alta Velocità di Napoli Afragola, fotografia dell'area alla ripresa dei lavori, luglio 2015.



1 - Comune di Bari, concorso Baricentrale, Planimetria del comparto 7 relativo stato di fatto dell'area ex Caserma Rossani, 2013.

2 - Bari, progetto definitivo per l'area ex caserma Rossani, planimetria. Studio Fuksas, 2016.

3 - Bari, progetto definitivo per l'area ex caserma Rossani, render lungo la via De Bellis con eliminazione del muro di cinta della caserma e pedonalizzazione dello spazio pubblico. Studio Fuksas, 2016.

stantemente il proprio ruolo nell'ambito di assetti territoriali più ampi. Tali aspettative vengono sempre più spesso trasposte sull'obiettivo di risolvere le lacerazioni create dall'infrastruttura ferroviaria dello scorso secolo, attribuendo alla cucitura dei tessuti urbani e al progetto dello spazio pubblico un nuovo ruolo federatore. In particolare, tre aspetti fondamentali ricorrono negli interventi contemporanei relativi alle stazioni e alle aree ferroviarie urbane ad esse connesse.

- Nelle nuove stazioni, passanti e non di testa, le molte componenti tipologiche dell'impianto otto-novecentesco subiscono un'estrema semplificazione, riducendosi in numero e coincidendo in linea di massima con la galleria dei viaggiatori, che si amplia in profondità e estensione per accogliere la moltiplicazione di attività commerciali e ricreative.
- La diminuzione della componente tipologica come matrice formale dell'edificio è a vantaggio di una nuova dominante topologica: l'efficacia del progetto si misura in ragione del valore di posizione e situazione non solo dell'edificio stazione, ma del sistema che esso compone insieme ad altri interventi su suolo e corpi di fabbrica, e sulle relazioni interscalari e intertemporali che tale nuovo sistema origina.
- L'elemento di maggiore autonomia e innovazione in questi casi è il progetto di una nuova specie di spazio pubblico, pensato come progetto di suolo. Una lunga serie di declinazioni in un numero crescente di casi conduce ad affermare che il suolo delle stazioni del XXI secolo è l'interfaccia città-rete che nel XIX e XX secolo è stato la facciata dell'edificio viaggiatori. Il ruolo preponderante del suolo è - anche per ragioni economiche e di controllo del processo costruttivo – elemento che arriva addirittura a fagocitare l'architettura dei volumi fuori terra, sino a fare scomparire l'edificio d'infrastruttura[1].

Da questa lettura emerge l'ipotesi che, nella misura in cui interventi analoghi sono le condizioni per la definizione progettuale di una nuova specie di spazio pubblico, ciò deve essere praticato ibridando il disegno del suolo – un'architettura alta, senza cubatura – al progetto degli edifici. Nella loro nuova dimensione ipogea, multifunzionale, multimodale, questi edifici di infrastruttura sono elementi non rinunciabili in quei processi di riconfigurazione urbana legati alle nuove stazioni e che prevedono la copertura delle trincee ferroviarie urbane. Come sempre succede con le infrastrutture, che funzionano al livello della comunicazione simbolica, tali interventi esprimono i valori, le aspirazioni e i bisogni della società che li produce, unendoli alla soddisfazione di quei bisogni del singolo oggi legati alla maggiore vivibilità e sostenibilità ambientali. L'insieme di queste due condizioni deve esprimere il significato degli interventi. In molti dei recenti progetti europei di questo tipo, l'indebolimento dell'apparato rappresentativo dell'edificio, che trasferisce al progetto del suolo pubblico legato alla stazione i propri caratteri linguistici, figurali e simbolici, opera nel complesso un impoverimento del carattere architettonico e urbano complessivo dell'operazione.

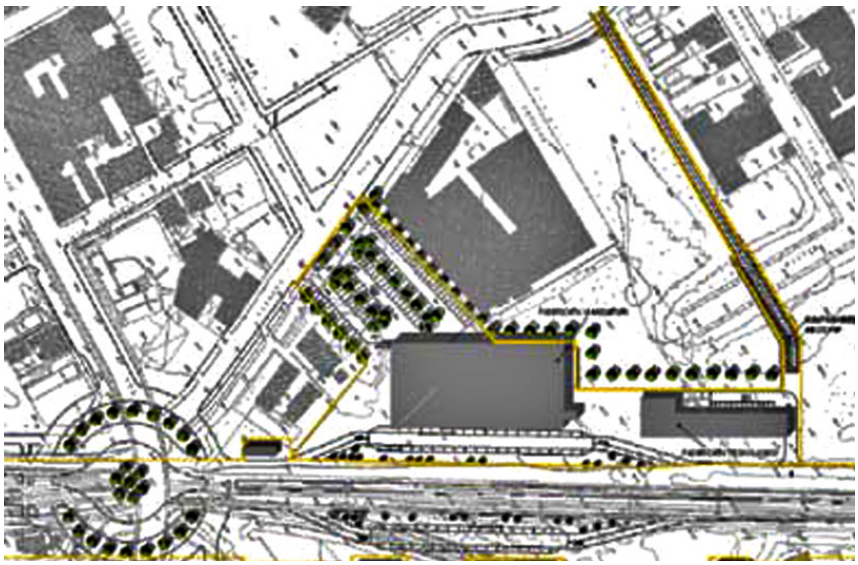
Città metropolitane, stazioni e periferie

A quindici anni dall'avvio della prima stagione di concorsi internazionali banditi per le nuove stazioni dell'Alta Velocità in Italia[2], è possibile un bilancio volto non solo al semplice riscontro dei tratti pri-

1 Una disamina più approfondita da parte dell'autore delle trasformazioni dell'impianto della stazione si trova in: "Stazioni e città", *Trasporti & Cultura* n. 38, gennaio-aprile 2014, di cui è stata curatrice.

2 A partire dal 2001, l'Italia ha iniziato a modernizzare il suo impalcato infrastrutturale ferroviario introducendo l'Alta Velocità con attraverso nuove operazioni sulle reti e quattro grandi concorsi iniziali per le stazioni di Torino Porta Susa, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina, Napoli Afragola. Un articolo che restituisce un esame delle quattro condizioni al 2013, e le compara in ambito internazionale è: Tesoriere, Zeila: "Infrastructure as Interface: Thinking the Urban and the High-speed Railway Station: Italian Case-studies" , in *Spaces and flows, an International journal of urban and extraurban studies*, Common Ground Publishing, Illinois 2013. L'elenco delle stazioni su cui sono state avviate nuove operazioni è disponibile al link: www.rfi.it

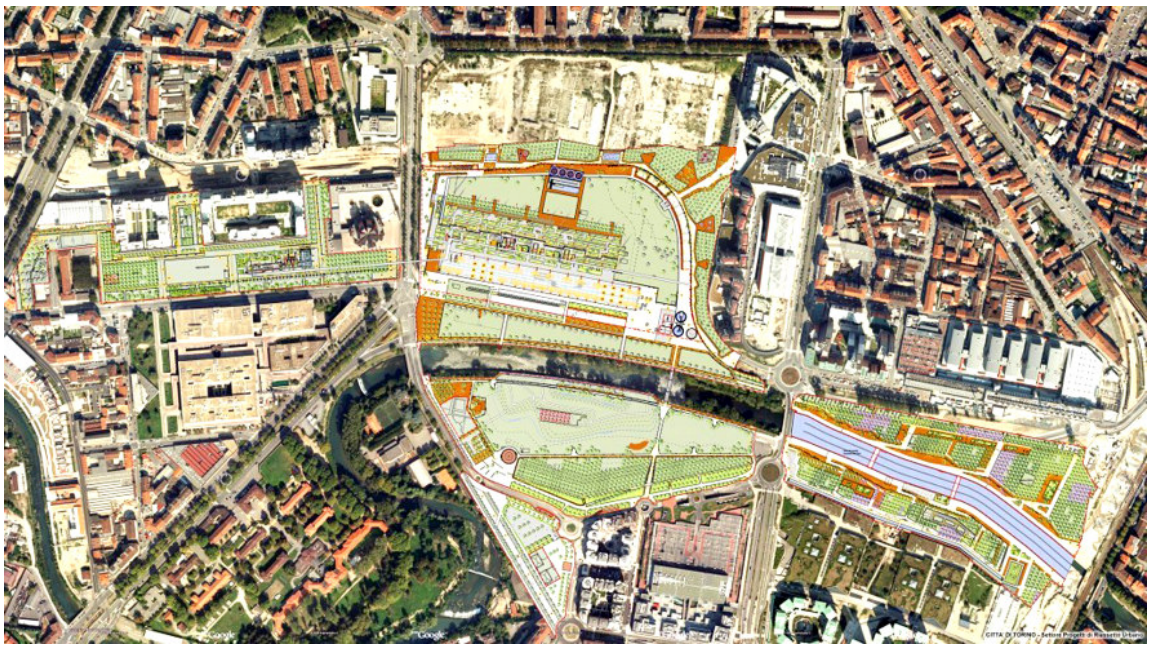
ma accennati nelle operazioni, o al confronto dei risultati direttamente pertinenti la realizzazione e l'esercizio dell'opera, ma indirizzati anche a cogliere le relazioni che le nuove stazioni hanno saputo e potuto stabilire con le porzioni urbane coinvolte, in un contesto politico e di governance in cui sono ormai mutate le condizioni di attuazione e gestione dei progetti.
La più importante delle trasformazioni intervenuta nelle forme di governo delle nostre realtà urbane è in tal senso l'introduzione della figura delle città metropolitane, nuovi enti territoriali coincidenti con le precedenti, e soppresse, province, istituiti dalla legge statale n. 56 del 2014 (cosiddetta "legge Delrio"). Al di là delle ricorrenti osservazioni circa la completezza dei dispositivi di legge oggi attivi per il governo di queste nuove realtà, certamente la nuova condizione indotta dalla loro formazione è uno degli elementi attraverso i quali ritornare su alcune esperienze recenti per valutare il rapporto fra le operazioni infrastrutturali e le periferie.
Se intendiamo per periferie le zone che, in una logica concentrica delle fasi urbane, sono geograficamente distanti dai centri antichi e dalle espansioni del Novecento di città di cui pure fanno parte integrante, gli interventi che meritano maggiore attenzione sono quelli previsti per le grandi città, che in Italia si sono concentrati in una prima fase concorsuale avviata nel 2001, che ha coinvolto Torino (Porta Susa), Firenze (Belfiore), Roma (Tiburtina), Napoli (Afragola).
Escludendo quest'ultimo caso, in cui per il capoluogo campano si prospettava la costruzione di una nuova stazione Alta Velocità localizzata ad Afragola - cioè a quindici chilometri da Napoli -, negli altri tre casi i progetti miravano a rigenerare preesistenti stazioni passanti.
Esse sono infatti più idonee delle Centrali a ospitare l'Alta Velocità, la cui efficienza deriva dalla circolazione continua delle vetture su lunghi tragitti e dalla multi modalità che si interseca nelle poche fermate stabilite.
La ricorrenza degli interventi contemporanei sulle stazioni periferiche passanti costruite fra Otto e Novecento ci conduce a ricordare che all'epoca della loro prima realizzazione esse sono state collocate fuori dalla città densa, in prossimità di zone a uso specialistico (industriali, militari, ospedaliere) cui fornivano un prezioso sostegno logistico, e che nel secolo successivo il tessuto urbano le ha circondate, ritrovandosi frammentato dalle linee ferrate intorno a cui si avvolgeva, e per superare le quali si affrontano oggi interventi faraonici.
Gli interventi degli anni passati hanno contribuito ad affermare definitivamente il ruolo della multimodalità, da realizzare in sotterraneo con altri trasporti interrati, o in superficie, attraverso il coinvolgimento dei trasporti pubblici su gomma o delle reti di mobilità dolce.
La costruzione di una rete integrata e trasversale di forme della mobilità è ormai un carattere ricorrente dell'insieme di opere che mirano a sanare le cesure originate dalla precedente realizzazione delle vie ferrate urbane. La nuova continuità cui mirano gli interventi non si realizza infatti solo attraverso la trasformazione degli spazi che insistono nell'area, ma anche attraverso la realizzazione di altre forme del trasporto pubblico che inducano il supporto di nuove pratiche della prossimità e delle connessioni.
Fra le componenti determinanti per l'efficacia dell'operazione ferroviaria nella sua porzione urbana, appaiono quindi irrinunciabili le architetture del suolo e la multimodalità, mentre è paradossalmente l'Alta Velocità in sé, come trasporto veloce fra le città, a poter venire meno.
Sono molti i casi europei che mostrano questa nuova consapevolezza nell'orientamento delle forme di finanziamento e delle fasi di intervento. Emblematico è in Italia il caso di Bari, in cui il recente concorso per *Baricentrale*[3], riferito ad un'a-



3 Il concorso è stato bandito nel 2013 e vinto dal gruppo guidato da Massimiliano e Doriana Fuksas con Jordi Henrich I Morras.

4 - Torino, la Spina Centrale con la sequenza delle quattro porzioni su cui sono localizzate la stazione di Porta Susa e quella di Rebaudengo (fonte: Divisione Urbanistica ed Edilizia privata, settori Progetti di Riassetto Urbano, Comune di Torino).

5 - Torino, la stazione Rebaudengo alla conclusione della Spina Centrale, verso il quartiere Barriera di Milano.



6 - Torino, foto inserimento della planimetria del Parco Dora (Latz + Partner e Studio Pession Associato). In alto a sinistra, il nuovo Centro diocesano del Santo Volto (Mario Botta).

7 - Torino, il nuovo Centro diocesano del Santo Volto (Mario Botta) visto dalla via Val della Torre, all'altezza del nuovo parco per skate.

rea urbana così estesa da essere articolata in sette comparti distinti, veniva lanciato pur persistendo ritardi e ostacoli attuativi relativi al completamento della linea. Dimostrazione ennesima – se ancora ce ne fosse bisogno - dell'indispensabile sinergia di governo fra l'amministrazione comunale e i soggetti proprietari delle aree, oggi il seguito del concorso per Bari vede la presentazione di elaborati definitivi per comparti non direttamente concernenti la stazione, come per esempio la Caserma Rossani.

Senza affacci diretti sull'area ferroviaria, da cui la separa uno spessore di fabbricati lungo la via De Bellis, l'area della Caserma è oggi oggetto di elaborazione di un progetto definitivo in cui il passaggio dal precedente sindaco Michele Emiliano al nuovo Antonio Decaro si concretizza con la scomparsa della possibilità di costruire nuovi edifici, una diversa distribuzione degli usi per i fabbricati della Caserma rispetto a quelli indicati dal gruppo vincitore negli elaborati di concorso e l'obbligo di un *processo partecipato*, inevitabile stereotipo del politically correct urbano contemporaneo, con incontri che "sembrano più simili alle riunioni di condominio - ha presente? - quelle in cui ognuno ha la sua idea ed è convinto che sia la migliore"[4]. In ogni modo, l'accordo raggiunto per la conversione in parco dell'ex Caserma Rossani mostra comunque che il comparto è stato opportunamente associato a un bando di concorso in cui l'innovazione del trasporto ferroviario è un cavallo di Troia per avviare le trasformazioni di cui la città ha bisogno, anche se è proprio il completamento delle rete l'elemento più incerto dell'operazione[5].

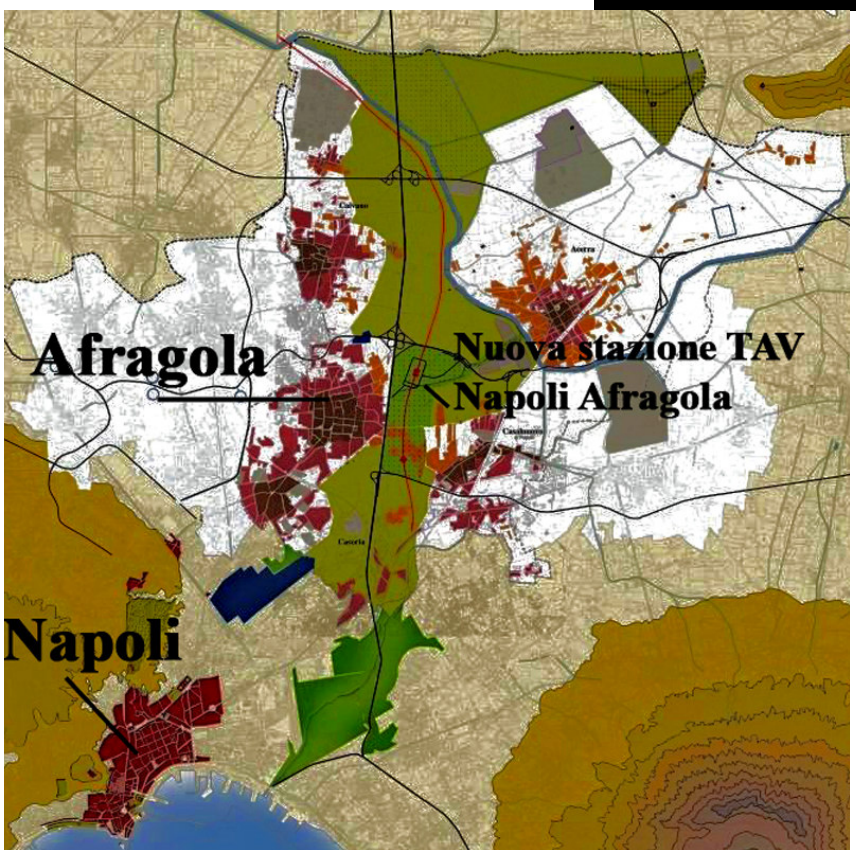
4 Così Massimiliano Fuksas al Corriere del Mezzogiorno, 1 ottobre 2015. cfr: http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/bari/cronaca/15_ottobre_01/fuksas-non-vogliono-jacarandami-spiace-baresi-bellissima-f182f5fc-6812-11e5-83f1-f546e3e37417.shtml

5 È ancora in corso un nutrito numero di controversie che oppongono i soggetti di scala nazionale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Ferrovie dello Stato; RFI) a quelli di scala locale (Regioni e enti territoriali) per il completamento della linea che scavalcherà l'Appennino collegando Napoli alla

Baricentrale dà prova inoltre con chiarezza del fatto che oggi, proprio puntando a costruire la continuità urbana nelle aree periferiche dell'infrastrutturazione di due secoli fa, i progetti devono esprimersi attraverso sequenze temporali distinte, permettendo agli interventi di realizzarsi separatamente e con flessibilità, costruendo un percorso di fattibilità a lungo termine che ha bisogno non solo di continuità di azione, ma anche di un soggetto che per l'intera durata dell'intervento sia il riferimento di una visione strategica da rielaborare nel tempo, individuando le leve capaci di avere gioco nel completamento delle fasi.
Proprio per tale natura, non è nelle Ferrovie o in altri portatori di interesse relativi a settori parziali che questo soggetto si trova. È piuttosto attraverso il rinnovamento della visione relativa agli assessorati comunali che si potrebbero individuare i portavoce di programmi complessi e lunghi come questi. Se si potessero finalmente nutrire le competenze amministrative e tecniche con un approccio di ricerca e di formazione continua, se si potesse irrobustire lo sguardo dei funzionari attraverso il confronto con i nuovi contorni di un quadro completamente trasformato per gli interventi infrastrutturali, l'applicazione di nuovi paradigmi del progetto dell'infrastruttura potrebbe rivelarsi più facile perché sarebbe più chiaro che è anche il più conveniente.

In Italia: modelli e risorse

Le contraddizioni espresse dal caso di Bari mostrano le difficoltà complessive che l'Italia affronta nei progetti di rigenerazione urbana legati all'ammodernamento pubblico e privato dei sistemi di trasporto ferroviario. La predisposizione dei progetti infrastrutturali appare la dimensione più difficile da finanziare, mentre nelle aree di bordo da riconnettere l'impiego di grandi investimenti pubblici resta funzione delle operazioni capaci di estrarre da ogni intervento gli elementi economici per realizzarli[6].
In questo emerge ancora una volta la necessità di strategie lunghe, che preparino in anticipo la città all'intervento infrastrutturale, perché se la multimodalità a livello comunale o regionale diventa il vero obiettivo da parte di chi ammoderna le reti, è vero che i luoghi in cui si opera devono garantire una clientela preesistente, o devono essere al contempo oggetto di altre trasformazioni che determinino l'interesse per l'uso delle reti e il raggiungimento dei luoghi.
È Torino il caso di riferimento, in questo senso. Nella città che ha saputo inserire il progetto per Porta Susa in una visione strategica ventennale e già consolidata, che faceva delle "spine" – tronconi di penetrazione infrastrutturale da coprire o aree dismesse industriali – gli elementi guida di un PRG elaborato da Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi nel 1995, sostenuto in un lungo periodo durante il quale ha visto circa 300 varianti, sono stati compiuti altri investimenti importanti nei primi anni 2000, proprio in rapporto all'arrivo dell'Alta Velocità.
È in particolare l'avanzamento delle opere lungo la Spina Centrale l'elemento più significativo del rapporto fra le nuove stazioni e le periferie. Il tratto ferroviario urbano lungo 13 km è diviso in quattro aree di intervento, che sin dall'inizio il PRG disponeva di coprire costruendo un nuovo boulevard. Negli ultimi vent'anni, i siti sono stati interessati da molti progetti che affrontavano il ridisegno della progressione di questa parte del territorio torinese verso la sua periferia. La preesistenza della linea ferroviaria ha determinato la collocazione delle due nuove stazioni di Porta Susa e Rebaudengo ai due estremi della spina, associate a una progressione di parchi in cui sono situati i servizi, le attività commerciali e residenziali.
Le trasformazioni in corso sono oggi coordinate nel progetto *Metamorfosi*, che prevede operazioni su più di un milione di mq, governati dallo strumento urbanistico della Variante 200. Esso dispone la creazione di una Società Urbana di Trasformazione, Spa formata dal Comune di Torino e altri partner pubblici con ruoli diversi relativi alle aree coinvolte. Invariante, nei molti progetti per le quattro porzioni della Spina, il ruolo dello spazio pubblico e delle sue nuove figure urbane. Il parco Dora (progetto di Latz + Partner e Studio Pession Associato), per esempio, è l'elemento di unione fra il fiume Dora e il nuovo viale di copertura della Spina. Esso federa la sequenza di interventi in cui si inserisce il Centro diocesano del Santo Volto (Mario Botta), con una sequenza di spazi pubblici che si snoda sino alla stazione Rebaudengo, nella cui area sono previste nuove torri residenziali. All'avanzamento delle opere per la spina centrale si sono aggiunti inoltre il passante ferroviario, il parco del Valentino, il raggruppamento dei mu-

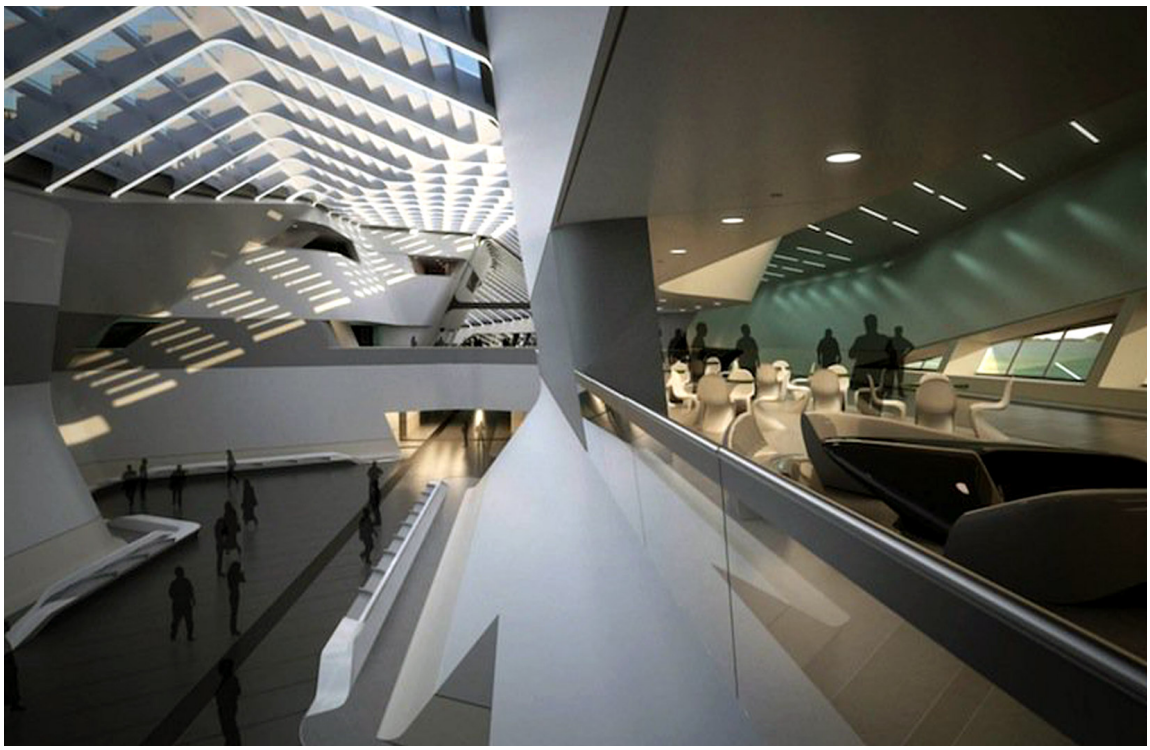


8 - Localizzazione della nuova stazione TAV Napoli - Afragola rispetto al capoluogo e nell'ambito del circuito metropolitano dei cinque comuni interessati alla nuova stazione (Afragola, Caivano, Acerra, Casoria, Casalnuovo). (Fonte: Napoli città metropolitana).

Puglia. Cfr. http://www.giornalettismo.com/archives/1418937/tav-napoli-bari-la-linea-voluta-da-tutti-e-non-ancora-partita/

6 Rispetto alle vicende del concorso per Baricentrale e delle fasi successive, si rinvia all'insieme di testi, disperso ma cospicuo, elaborati da Francesco Garofalo in merito. Garofalo è stato responsabile del concorso e poi restitutore tanto dei contenuti emersi che del loro significato rispetto all'idea di rigenerare gli spazi centrali e periferici di Bari attraverso l'infrastruttura ferroviaria. In particolare, cfr. Garofalo, Francesco, "Baricentrale. Committenti, architetti e progetti", in Ecoweb Town n. 5, dicembre 2012, http://www.ecowebtown.it/n_5/#07_garofalo

9 - Nuova stazione Alta Velocità di Napoli Afragola, progetto vincitore del concorso, Zaha Hadid and partners, 2003. Render a volo d'uccello.



10 - Nuova stazione Alta Velocità di Napoli Afragola, progetto vincitore del concorso, Zaha Hadid and partners, 2003. Render degli interni.

sei (Venaria, Palazzo Reale e Palazzo Madama, Rivoli, la Gam, il Museo Egizio, il Museo del cinema, dell'Automobile) in un'unica Fondazione e, in senso complessivo, l'affermazione di una visione che sostituiva economie turistico-culturali a quelle industriali e terziarie che avevano esaurito il loro ciclo, riservando alle economie immobiliari un ruolo importante come supporto nell'avvio delle operazioni.

Conclusioni

Già alla fine degli anni Novanta alcuni interventi hanno mostrato che la proporzione fra le diverse scale che concernono il progetto delle grandi stazioni ferroviarie non è più omogenea. In particolare, si delinea uno scollamento progressivo fra i due fattori principali che caratterizzano e individuano la stazione: il suo ruolo rispetto alla rete e il suo ruolo rispetto al tessuto urbano in cui si trova. Il posizionamento della stazione sulla rete è il criterio che ha dominato ancora nei primi anni 2000 le scelte di macroscala nelle politiche di introduzione dell'Alta Velocità.
Privilegiando la capacità della stazione di porsi come nodo su una rete che doveva avere le minori interruzioni possibili e le cui linee dovevano connettere punti distanti con i più brevi tragitti possibili, sono state disposte infatti stazioni come quella di Napoli Afragola. È infatti un accordo di programma del 1997 che localizza in aperta campagna la stazione a 15 km. da Napoli, all'interno di un circuito di cinque comuni (Afragola, Caivano,

11 - Nuova stazione Alta Velocità di Napoli Afragola, fotografia dell'area con le opere interrotte, nel 2013.

Casoria, Acerra e Casalnuovo) scelto in una futura ottica metropolitana, ma che definiva piuttosto un territorio pesantemente segnato dall'impossibilità di essere amministrato per le continue infiltrazioni camorristiche.
Tale logica nel posizionamento è oggi sempre più in discussione alla luce di molte operazioni in cui la prospettiva dominante è quella alla scala del quartiere di inserzione della stazione. Il criterio principale è in questo caso quello della ricucitura delle cesure che il troncone di penetrazione urbana della ferrovia aveva determinato sui tessuti della città con la sua prima realizzazione, in genere risalente alla fine del XIX secolo o all'inizio del XX. All'approccio di Afragola, potremmo quindi opporre quello emblematico di Torino Porta Susa, più volte ripreso in altre città europee, sino alla recente stazione della Sagrera a Barcellona.
Altro elemento di riflessione collegato è che Trenitalia e i soggetti analoghi degli altri paesi incontrano difficoltà crescenti a finanziare la costruzione dei nuovi tracciati ferroviari necessari all'Alta Velocità, e che con buona probabilità la rete ferroviaria veloce sarà per molti anni europea senza ancora riuscire a essere egualmente italiana.
Al contempo, mentre le grandi operazioni situate nelle città principali si concludono con fatica crescente, si continuano a costruire nuove stazioni dell'Alta Velocità per città medio-piccole che si trovano collocate in piena campagna, secondo una logica che sembra l'aggiornamento alla realtà delle città metropolitane dell'approccio di duecento anni fa per le prime stazioni cittadine. Al passaggio fra XIX e XX secolo, infatti, le prime stazioni sono spesso state costruite nelle parti esterne e periferiche delle città, per essere poi riprese dal tessuto successivo, che le ha raggiunte e avvolte senza che intervenissero riflessioni intermedie capaci di evitare – o di mitigare – gli effetti di taglio ed esclusione prodotti sul costruito da un'infrastruttura che diventa barriera o trincea.
Tale condizione attuale interroga la validità dell'equazione di primo grado fra Alta Velocità e condizioni urbane di alta intensità, con stazioni concentrate sui grandi nodi intermodali, che oggi va piuttosto verificata con la nuova garanzia di accessibilità all'Alta Velocità per i territori metropolitani a bassa densità. A questo segue un secondo punto, che è relativo alle figure di infrastrutturazione – e alle loro dimensioni spaziali e formali - cui si ricorre nelle attuali strategie per l'avvenire dei territori delle città metropolitane.
In una tale prospettiva, è il concetto stesso di periferia a risultare ridefinito, sovrapponendosi a quello della città in estensione che si costruisce al posto delle campagne e dei territori rurali urbanizzati.
La quantità e l'ampiezza disciplinare degli studi riguardanti oggi le figure di governance che operano la trasformazione dello spazio pubblico attraverso le infrastrutture non fa che rimarcare la relazione fra il livello di coerenza interno e trasversale alle figure di pianificazione, ai progetti, alle strategie di attuazione e alla sinergia fra i soggetti coinvolti e la riuscita degli interventi.
In questo quadro, che modifica l'ampiezza degli effetti decisionali della politica e dell'amministrazione sui territori, sarà ancora più evidente l'opposizione fra città con strategie integrate e sinergie di intenti fra soggetti diversi e altre che soffrono cronicamente della discontinuità dei processi governativi, amministrativi e politici.

© Riproduzione riservata