

# 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](mailto:info@trasportiecultura.net)  
[laura.facchinelli@alice.it](mailto: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 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](http://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 Giovinazzi

**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.*



# Porte della città: tra centro e sistema periferico

di Michele Culatti ed Enzo Siviero

Che senso ha, oggi, parlare di porte della città, quando molti agglomerati urbani italiani sono ormai un sistema indifferenziato e non c'è più una necessità difensiva com'è avvenuto in molte epoche storiche?

Il tema della porta della città, oggi, è tornato un argomento di grande attualità perché è implicitamente trattato nel processo di immigrazione che negli ultimi anni ha interessato il nostro Paese. Il tema della porta di un sistema urbano è inscindibile dall'idea di confine, naturale, amministrativo e "muscolare" nel quale si determinano gli accessi che oggi sono più che mai luoghi su cui si tenta di esercitare un controllo. Con estrema semplificazione, rispetto ai flussi immigratori sono identificabili diverse tipologie di confine: un primo confine, fisico, caratterizzato dalle nostre coste, un secondo confine, che si potrebbe chiamare amministrativo, luogo di decisioni da parte delle Prefetture, ed un confine "muscolare" fatto in taluni casi di veri e propri muri e in altri, di contestazioni popolari contro l'assorbimento di immigrati nelle città.

In questo, all'idea di *accesso*, di "porta verso" l'Italia e l'Europa, verso una speranza di sopravvivenza e stato di diritto da parte di buona parte dei flussi migratori, si contrappone il timore, da parte di molti cittadini, dell'*accesso* all'invasione, alla violenza, al degrado di città già infragilite da periferie stanche di essere tali, in quanto spesso già luogo di decadimento.

La porta, dunque, rispetto a flussi immigratori, è nello stesso tempo, fatto fisico-amministrativo e metaforico, luogo non sempre e necessariamente spaziale, dove idee e identità diverse si confrontano.

La porta, invece, come puro fatto materico e riconoscibilità fisica, spesso destituita della sua funzione originaria, ma pur sempre ricca di significato storico, è inglobata nel tessuto urbano di molte città, ad esempio come succede per diverse città un tempo dominate dalla Serenissima come Padova, Vicenza, Treviso, Verona. In queste città la porta ha assunto il ruolo di memoria storica. Se un tempo segnavano l'accesso tra città e campagna, ora sono il simbolo storicizzato che distingue il centro dalla periferia.

Più in generale, nelle città italiane, sia pur con delle eccezioni, i piani urbanistici e le strategie pianificatorie degli ultimi decenni hanno conservato i centri urbani, classificati come storici, ma hanno anche sviluppato ampie fasce periferiche senza un controllo della qualità architettonica e in molti casi senza un'adeguata gestione dei servizi, generando l'idea che "periferia" sia sinonimo di ambiente degradato, polo attrattore di delinquenza ed emarginazione.

## City gates: between city centre and suburban system by Michele Culatti and Enzo Siviero

In Italian cities, regional-planning strategies in recent decades have maintained urban centers, classified as historical, but also developed extensive peripheral areas with no control over architectural quality, and in many cases without an adequate management of services. This fact has generated the idea that the "periphery" is synonymous with a degraded environment, which attracts delinquency and marginalization. This is evident when we compare the old gates of a city, such as Padua, with the new "gates". While historical gates were an opening through the physical barrier of the city walls, overpasses and underpasses are the modern passages through the "new" obstacles: highways and ring roads that now constitute the new walls of the city.

The gate is "shifted" from the center to the periphery, carrying with it the same idea of building that characterizes the periphery, i.e. the absence of architectural culture. In fact, ring roads and bypasses all feature the same type of overpass, made of prefabricated beams on simple supports, making these places of passage indistinguishable one from the other. It is interesting to note that art. 23, letter b of the recent Legislative Decree 50/2016, relating to Public Works, states that the project must ensure "architectural and functional technical quality and relationship in the context of the work". This is an opportunity to reverse the trend that considers the "flyover-gate" as a sign of the de-concentration process and to view the "flyover-gate" as a planned node, studied in terms of perception and then carefully developed in terms of forms, functions and local meanings.

Nella pagina a fianco, in alto: Porta San Giovanni. Costruita nel 1528 su progetto di G. M. Falconetto chiamata anche Porta Monti di cui il prospetto esterno è ornato da colonne mentre quello interno è decorato con i pilastri corinzi. In basso: configurazione antiche mura e "nuove mura".



1 - Padova, Porta Ognissanti (detta Porta Portello), 1519.

2 - Padova, Porta Ponte Corvo, 1517.

I tentativi di risposta a questi problemi, che passano per i recenti concetti di *riqualificazione urbana*, volta ad una serie di interventi diretti sugli edifici e *rigenerazione urbana*, che invece ha un'attenzione al sociale, richiedono enormi investimenti, che in questo momento faticano a identificarsi. Le amministrazioni, dunque, si possono limitare a migliorare quanto più possibile i servizi.

Tuttavia, proprio l'idea di porta della città può essere un tema su cui riflettere per generare progressive forme di riqualificazione urbana.

Si prenda ad esempio la città di Padova. Se ci si muove lungo le principali traiettorie viarie che dal centro portano verso l'esterno, ci si accorge che si passa in prossimità delle porte cinquecentesche ma poi si procede attraverso altre opere che richiamano l'idea della porta: i ponti, con tutte le declinazioni funzionali. Se le porte storiche erano il passaggio attraverso l'ostacolo fisico delle mura, i sovrappassi, i sottopassi, i cavalcavia, sono i moderni passaggi, da e verso la città, che appartengono ai "nuovi" ostacoli: tangenziali e circonvallazioni che di fatto costituiscono le nuove mura della città. In questo modo si distanzia ancora di più il centro dalla periferia in un processo centro - mura storiche - periferia - circonvallazioni - nuove periferie. La porta è "traslata", dal centro verso la

periferia, portando con sé la stessa idea di edilizia che ha caratterizzato la periferia, cioè l'assenza di cultura architettonica. Infatti, la distribuzione lungo le tangenziali e circonvallazioni della tipologia di sovrappasso realizzata con travi prefabbricate su appoggio semplice ha contribuito a standardizzare e banalizzare i luoghi di attraversamento, spesso anche "appiccicando" ai sovrappassi barriere antirumore studiate solo sotto il profilo tecnico. Per quanto, almeno per la città di Padova, non si possa più parlare di massificazione di infrastrutture, interventi su sovrappassi esistenti, per esempio a seguito della necessità di operare adeguamenti funzionali, o la realizzazione di nuove opere di attraversamento non sono infrequenti. Inoltre, pur non essendo mai andata a buon fine l'idea di grande raccordo anulare, riflessioni su una città sempre più interconnessa vanno prese in debita considerazione anche alla luce di una crescente competitività tra città.

Tuttavia un primo passo per ridurre le differenze tra progressive "periferizzazioni" è proprio lo studio dell'accesso, l'indagine del passaggio da un sistema periferico ad un altro.

Se sotto il profilo funzionale questo passaggio può determinarsi senza soluzioni di continuità attraverso l'erogazione di servizi efficienti, dal punto di vista delle forme del luogo, resta il rischio di ripetere modelli di approccio al progetto di infrastrutture obsoleti (che tendono a garantire un collegamento, da "A" a "B", senza curarsi dell'intorno) o apparentemente iper-evoluti nella costruzione di veri e propri landmark, sostanzialmente privi di relazione con il territorio.

Evidentemente, per non parcellizzare troppo il territorio urbanizzato sotto il profilo formale è necessario lavorare sulle relazioni delle sue parti costituenti.

Riflettendo sul tema della relazione, è interessante notare come nell'art. 23, lettera b del recentissimo D.Lgs 50/2016, in materia di Lavori Pubblici, si afferma che il progetto debba assicurare "la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera". Sebbene di tale intento, la norma, non faccia più menzione, né nei diversi gradi di approfondimento tecnico (*progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo*), né nella fase di verifica del progetto, demandando, di fatto, questa responsabilità al progettista, va colta l'intenzione del legislatore nel produrre opere con attenzione alla qualità architettonica e di *relazione* con il contesto. La questione è importante e nell'esempio dei sovrappassi, siano essi nuovi o da adeguare, determina, almeno sul piano concettuale e ideologico, la necessità di accompagnare il progetto di opere ad un quasi automatico progetto di paesaggio. Il fatto che il citato art. 23 parli di *relazione con il contesto*, apre il mondo della *relazione percepita*, quindi al rapporto opera progettata-contesto-fruttore; in altre parole apre al mondo al paesaggio dei luoghi di attraversamento.

Da qui, un approccio metodologico che inverta la tendenza di visione del "sovrappasso-porta" come marcatura di processi di periferizzazione verso un "sovrappasso-porta" come nodo organizzato e studiato in termini percettivi e quindi con attenzione alle forme, alle funzioni ed ai significati del luogo, è un passaggio perseguibile e eticamente doveroso da parte dei fautori di infrastrutture.

Certamente è una questione di sensibilità progettuale, di cultura della committenza e di metodo. Sulle prime due indicazioni, di carattere culturale,

c'è da auspicare che con la crescente sensibilizzazione sul paesaggio inteso come veicolo di benessere psichico, progettista e committente (che sono chiamati a modificare anche piccole porzioni di territorio attraverso i ponti), internalizzino nel progetto processi di riqualificazione, rigenerazione urbana e valorizzazione, quest'ultima intesa secondo i principi del nostro Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. In questo modo diventa naturale l'idea di utilità, capace di andare oltre il collegamento da "A" a "B" estendendola nell'intorno dell'opera.

E qui si pone una riflessione sul metodo. Ecco che, allora, ci si può interrogare sul progetto di un sovrappasso con il suo intorno, ad esempio dal punto di vista funzionale. Quante e quali funzioni posso inglobare nel progetto? Può essere un nodo scambiatore di traffico? Può essere un punto di riferimento "verde" per i quartieri limitrofi con la composizione di un parco? Sul piano delle "forme"<sup>1</sup>, quali richiami ha l'architettura dell'opera con i segni recenti, storicizzati, o previsti nel contesto? Quale trattamento cromatico è stato previsto? Quanto effettivamente potrò percepire, in funzione della presenza di vegetazione, dell'orientamento ecc.? Su quali traiettorie si percepisce l'opera, da quanti e quali punti di vista? E per quanto tempo? Sul piano dei significati, l'opera interpreta i valori di quel luogo? Sancisce trasformazione di un confine? Quali gerarchie vengono stabilite tra i diversi elementi del contesto?

Queste sono solo alcune domande, ma che fanno riflettere sulla "profondità di campo" del progetto, ovvero "quanta" geografia considero nel mio progetto. Sulla "profondità di tempo", ovvero "quanto" passato, condizioni attuali o interventi già programmati considero nel mio progetto. Sulla "profondità sociale", quindi quante e quali categorie di soggetti includo nella fruizione di quest'opera. Sulla "profondità ambientale", ovvero quanto le caratteristiche ambientali sono occasione per generare il progetto. Sulla "profondità di paesaggio", quindi "quanta" percezione metto in campo nel progetto.

In questo, il paesaggio, inteso come disciplina alta, e quindi come "dispositivo ecologico per la valorizzazione, la trasformazione e lo sviluppo sostenibile dei contesti insediativi, delle aree non edificate e degli spazi aperti"<sup>2</sup> può determinarsi come luogo proprio dello studio e del controllo della qualità del progetto, qualità non tecnico-prestazionale, bensì qualità esterna, ovvero di qualità percepita. Aderire sul piano metodologico ai principi che sottendono tali riflessioni, è un modo per leggere un progetto in termini "relazionali" cercando di rispondere alle istanze contenute nel citato art.23 del D.Lgs. 50/2016.

1 "Noi vediamo, udiamo, tocchiamo, gustiamo odoriamo... forme; ci muoviamo tra le forme, conoscendole e riconoscendole, rappresentandole mentalmente e conservandole in memoria; produciamo e usiamo forme dando con esse ordine e significato alla realtà che ci circonda. Dalla miriade di stimoli che continuamente colpiscono i nostri organi sensoriali identifichiamo percettivamente delle forme su cui, contemporaneamente o subito dopo, compiamo le nostre elaborazioni mentali dando loro significato, riconoscendole, se sono uguali o simili a forme a noi già note, oppure conoscendole, se invece sono rispetto alla nostra esperienza passata, del tutto nuove. È così che acquisiamo e organizziamo la nostra conoscenza del mondo ed è così che possiamo muoverci ad agire in esso" A. Argenton, *Arte e Cognizione*, Raffaello Cortina Editore, Milano 1996, p.161.

2 Società Scientifica sul Paesaggio - gli assunti di base di Enzo Siviero e Michele Culatti. In *Scienze e Ricerche - La Fabbrica delle Conoscenze* (supplemento al n. 23. 15 Febbraio 2016)



Quindi sul piano del metodo, il "sovrappasso-porta" ed il suo intorno, se veramente necessari, andrebbero trattati come un'unica opera che si fa interprete di valori: uno "spazio-soglia" dove l'identità dei luoghi si misura in un confronto percettivo. Una sorta di "buffer-zone" dove il transito, anche se di pochi secondi, diventa una delle migliaia di immagini che restano impresse nella collettività. Ovvero diviene Paesaggio, in quell'accezione mnemonica che lascia intendere la definizione attualmente più accreditata di Paesaggio<sup>3</sup>.

3 e 4 - Tipiche moderne "porte di terra".

© Riproduzione riservata

3 "Una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle persone, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni". *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze 2000.