

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 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 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.



Lo sviluppo possibile di Portomarghera

di Tommaso Santini

Portomarghera è una delle più grandi aree portuali-industriali europee con i suoi 1.447 ettari di aree portuali e industriali oltre a 662 ettari di canali, strade e ferrovie servite da 12 km di banchine raggiungibili da navi con pescaggi fino a 11,5 metri, tutte dotate di raccordi stradali e di 135 km di raccordi ferroviari.

Un'area industriale che è passata dai circa 35 mila occupati degli anni Settanta del secolo scorso nei settori dell'industria di base, della chimica e della metallurgia agli attuali 13.500 addetti di cui oltre il 50% è occupato nei settori del terziario e della logistica. In particolare, nell'ambito dell'area industriale di Portomarghera oggi si possono contare 4.220 addetti nelle attività portuali oltre ai 4.200 addetti in attività industriali collegate alla portualità¹.

Portomarghera è un'articolata piattaforma portuale-industriale che necessita di un piano strategico unico ed efficace in grado di delinearne le reali linee di sviluppo per i prossimi 10-20-50 anni. Un piano che parta dalla situazione esistente e aggiunga lo sviluppo possibile tenuto conto della complessa situazione ambientale ed urbanistica, del contesto produttivo, dei corridoi europei e delle direttrici globali.

Ed è proprio con la revisione del Piano Regolatore Portuale, in corso quest'anno da parte dell'Autorità Portuale, che si presenta l'occasione per delineare la strategia del futuro per Portomarghera. Uno strumento di pianificazione che deve integrarsi con il Piano degli Interventi predisposto dal Comune di Venezia, che prevede per l'area di Portomarghera il rilancio industriale e portuale accompagnato dalla rigenerazione urbana delle fasce di confine tra Portomarghera e la città.

Accantonato un passato produttivo caratterizzato dall'industria di base, oggi Portomarghera deve cambiare "pelle" lasciando spazio a un diverso modello produttivo da costruire attorno alla manifattura e alla logistica per andare incontro alla globalizzazione dei mercati e al ridisegno delle catene logistiche globali e regionali. Questo cambio di paradigma presuppone il coinvolgimento e lo sforzo di ogni impresa dell'area vasta e veneta a riconsiderare la propria localizzazione al fine di ottimizzarla. Il riferimento è dunque alle oltre 15.000 imprese venete del manifatturiero che nel 2015 hanno esportato per 56 miliardi di euro e che costituiscono la più importante piattaforma manifatturiera d'Italia e tra le principali d'Europa.

Imprese che a monte della loro filiera produttiva hanno bisogno di approvvisionarsi di materie pri-

The possible development of Portomarghera

by Tommaso Santini

Portomarghera is one of the largest port and industrial complexes in Europe with its 1447 hectares of port and industrial areas. It also counts 662 hectares of canals, roads and railways served by 12 kilometres of wharves accessible to ships with draughts up to 11.5 metres, with road connections and 135 km of railway connections. An industrial area that employed 35 thousand people in the 1970s in the chemical and steel industries, it has now dwindled down to a total of 13500 employees, with 50% working in the tertiary or logistics sectors. Portomarghera is an articulated port-industry platform that requires an effective global strategic plan that can delineate real directions for development over the next 10-20-50 years. A plan that is based on the existing situation and considers the potential for development taking into account the complex environmental and urban situation, the productive context, the European corridors and global routes. The review of the Port Master Plan being conducted this year by the Port Authority, offers the opportunity to delineate a strategy for the future of Portomarghera.

Nella pagina a fianco: foto storica della macroisola nord di Portomarghera.

¹ Dati Autorità Portuale di Venezia.



1 - Foto attuale della macroisola nord di Portomarghera con l'ambito urbanistico del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.

me e semilavorati, mentre a valle hanno bisogno di portare i loro prodotti nei mercati di sbocco a costi competitivi e con processi logistici efficienti. In tale contesto, Venezia e il suo sistema portuale, quello dell'Alto Adriatico, è riferimento non solo per i corridoi europei del Mediterraneo, dell'Adriatico, del Baltico e del Brennero ma, oggi e sempre più domani, anche dell'Asia ed in particolare della Cina che, attraverso Suez, vede Venezia quale terminale occidentale della Via della Seta. Portomarghera quindi rappresenta un fattore localizzativo strategico per questo importante bacino manifatturiero che deve tradursi in vantaggio economico per le imprese a cui si rivolge.

Il piano strategico per la Portomarghera del domani deve ripensare all'utilizzo dei centinaia di ettari di aree che la compongono, spesso profondamente inquinate nel suolo e nelle falde, proprio partendo dalla sua relazione con il porto e con le altre infrastrutture, quali la rete stradale, ferroviaria e le loro interconnessioni, per garantire un sistema di intermodalità in grado di generare un vantaggio competitivo per il trasporto delle merci e per le aziende manifatturiere coinvolte.

Il quadro di riferimento nazionale²

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta predisponendo il Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese.

Il nuovo processo di pianificazione infrastrutturale dovrà definire un quadro del sistema delle infra-

strutture nazionale unitario e quanto più possibile condiviso, in base al quale verranno definiti i fabbisogni nazionali di infrastrutture, verranno individuate le priorità in funzione della utilità e della fattibilità delle singole opere e delle risorse disponibili.

Tale approccio alla realizzazione delle opere parte dalla definizione degli obiettivi e delle strategie, che definiscono la *vision* di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale e tracciano un quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che costituisce il primo passo per l'avvio della nuova stagione di pianificazione, che parta dall'analisi critica del contesto attuale e dei principali trend in atto, definisca gli obiettivi da perseguire e individui le strategie e le relative linee d'azione per il raggiungimento di tali obiettivi.

Le infrastrutture di trasporto non sono fini a se stesse, ma costituiscono lo strumento per realizzare servizi di trasporto necessari per soddisfare i fabbisogni di accessibilità e mobilità e per rilanciare lo sviluppo delle diverse aree del Paese, attraverso un nuovo approccio che privilegi la programmazione di investimenti realmente utili al Paese. In tale contesto è essenziale l'utilizzo di strumenti di valutazione quantitativa per la previsione della domanda di mobilità e del livello di utilizzo delle infrastrutture.

L'intero processo di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche nel nostro Paese, nonché il ruolo che ha avuto la valutazione nell'allocatione delle risorse pubbliche negli anni hanno mostrato evidenti limiti ed hanno comportato la proliferazione di opere strategiche a fronte di una mancanza di disponibilità di risorse pubbliche a copertura delle stesse.

Il portafoglio di progetti così individuato si caratterizza per una grande enfasi sulle infrastrutture (spesso si tratta di grandi opere) da realizzare,

2 Tratto da Documento di Economia e Finanza 2016 - Allegato "strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" redatto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, Aprile 2016.



2-7 - Immagini storiche di Portomarghera.

spesso con un legame non evidente con i servizi necessari e i reali fabbisogni di mobilità e accessibilità che la singola opera deve contribuire a soddisfare e la cui genesi spesso è caratterizzata da rapporti conflittuali con i territori e dall'incertezza sull'utilità delle opere.

Uno scenario possibile e sostenibile

Ripensare a Portomarghera intercettando i reali bisogni delle imprese del territorio dell'area vasta e del Veneto. Ripensare a quest'ampia area industriale e portuale quale piattaforma infrastrutturale che si rivolge alle imprese che producono o usano semilavorati manifatturieri, alla manifattura leggera, alla "quasi manifattura" (come l'industria degli assemblaggi) dove il valore aggiunto della progettualità italiana rappresenta un'eccellenza riconosciuta a livello globale.

Imprese che sono caratterizzate da flussi in entrata e uscita di materie prime, merci e prodotti sempre più provenienti o destinati ai mercati di Paesi emergenti a scala globale che presentano elevati tassi di crescita in controtendenza ai paesi europei. Portomarghera, ma più in generale le grandi aree portuali ex industriali contaminate e da riconvertire, può quindi trasformarsi in una piattaforma per la logistica integrata sfruttando il fattore localizzativo "portocentrico"³.

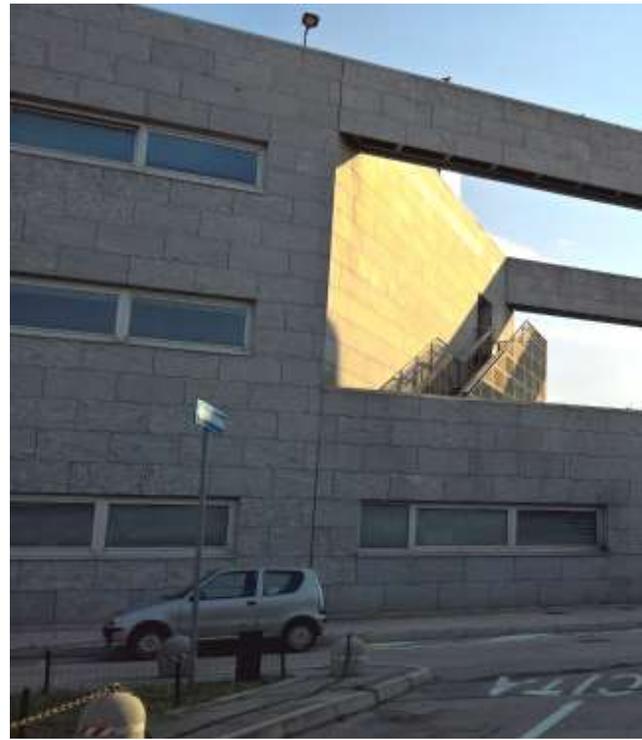
La Marghera del secolo scorso, quella dell'industria di base, si era sviluppata grazie a tre fattori localizzativi: manodopera a basso prezzo, energia a basso costo e la vicinanza al mare. Oggi né Marghera né alcuna altra localizzazione costiera italiana è in grado di offrire vantaggi localizzativi provenienti da basso costo del lavoro e dell'energia.

Pertanto, alla Marghera di oggi e a quella del futuro

³ Definizione di Paolo Costa, Presidente Autorità Portuale di Venezia.



8 e 9 - A sinistra e a centro pagina: vedute attuali degli edifici del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.



resta solamente la vicinanza al mare quale porta di accesso per i mercati globali. Un fattore localizzativo da sfruttare al meglio con un paziente lavoro di attrazione selettiva delle industrie maggiormente proiettate all'esportazione globale.

Gli scenari evolutivi non possono quindi non tenere conto di questo nuovo modello produttivo di Portomarghera che può svilupparsi quale "piattaforma infrastrutturale" per le imprese manifatturiere venete. Gli interventi e gli investimenti ne-

cessari devono di conseguenza essere progettati e programmati per rendere il sistema di infrastrutture idoneo a far diventare Portomarghera attrattiva e competitiva per le aziende, coerentemente con le linee strategiche che il Governo sta predisponendo per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Da questo punto di vista, è indispensabile che le realtà produttive già operanti a Portomarghera nella manifattura, "quasi manifattura" e logistica vengano seguite e facilitate con particolare cura e attenzione e che attorno a loro, per concentra-



10 e 11 - A sinistra e a centro pagina: immagini di archeologia industriale di Portomarghera.





12 - Veduta attuale di una recente realizzazione all'interno di Portomarghera.

zione ed aggregazione, si crei un vero e proprio sistema integrato di logistica collegato ai principali mercati del mondo. Una Portomarghera per le imprese del manifatturiero nella quale è possibile pensare anche ad un rinnovamento e rilancio della chimica in sinergia con il tessuto produttivo. I dati dei traffici del Porto di Venezia attestano una crescita consolidata: nel 2015 sono state movimentate oltre 25 milioni di tonnellate di merci e 560 mila TEU, quasi raddoppiando il traffico container nell'ultimo decennio. Ma se si amplia la

prospettiva oltre Venezia, anche ai vicini porti di Trieste, Fiume e Capodistria, i dati (2015) sui traffici complessivi sono una conferma di un vero e proprio sistema portuale del Nord Adriatico: 102 milioni di tonnellate di merci e oltre 2 milioni di TEU movimentati. Tutto ciò necessita di essere messo a sistema affinché diventi un'infrastruttura strategica per le imprese ancor prima che per il Paese e l'Europa.

© Riproduzione riservata



13 - Archeologia industriale a Portomarghera.