

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.

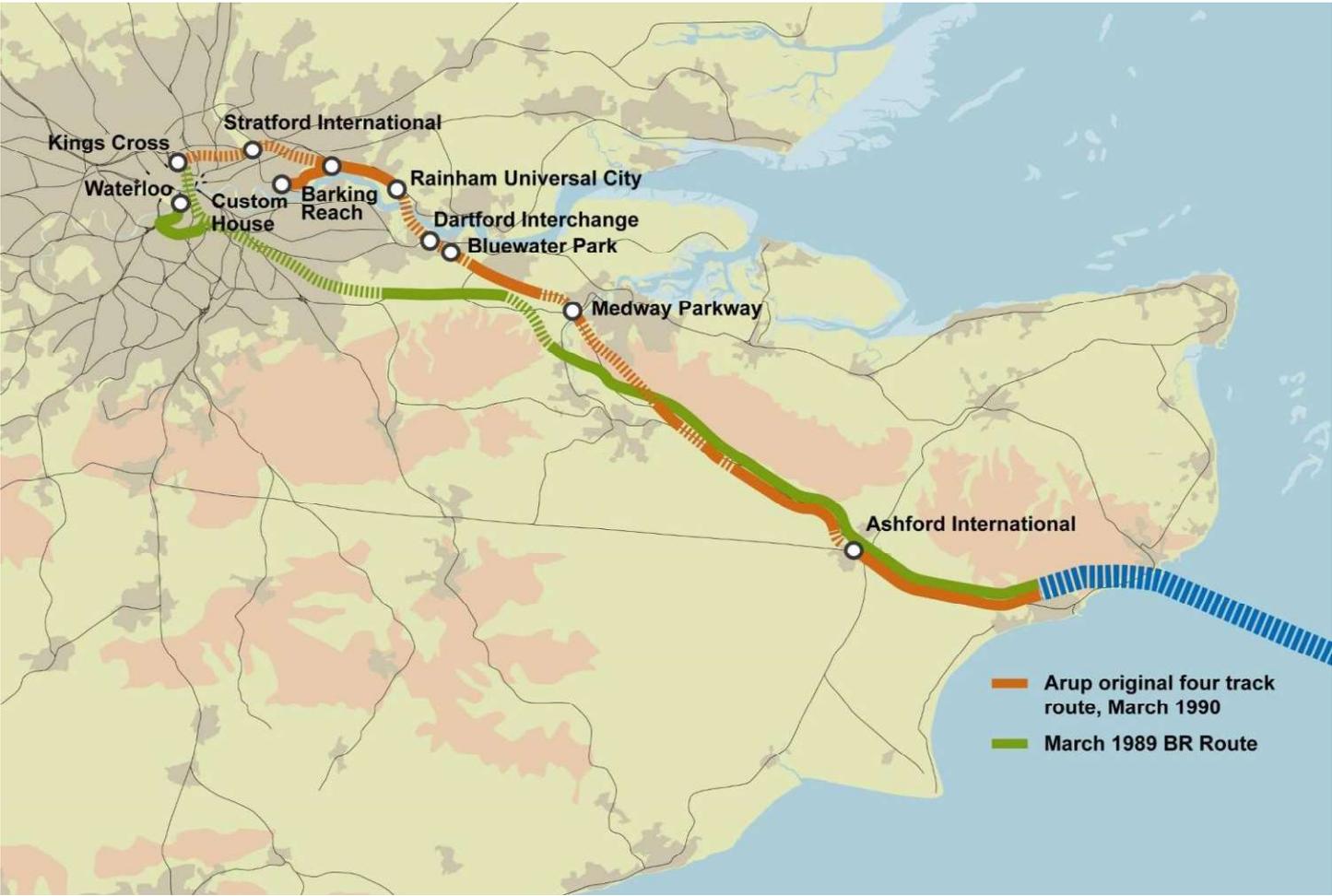
Di periferie, per lungo tempo, non si è parlato. Prima considerate un'estensione "popolare" del corpo urbano dotata comunque dell'essenziale, ben presto gradualmente abbandonate a se stesse, di recente sottoposte anche ai mutamenti generati dall'immigrazione, sono state dimenticate nella progettazione 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 più recenti trasformazioni urbane in brownfield a Londra

di Giammichele Melis

Alcune recenti trasformazioni urbane in brownfield a Londra rappresentano un caso esemplare del connubio tra la pianificazione di nuove infrastrutture e la progettazione urbana.

Alla fine degli anni '80 il consorzio London & Continental Railways presentò la prima versione del progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità della città di Londra con il Tunnel della Manica (la cosiddetta Channel Tunnel Rail Link, ora High Speed 1), parte dell'infrastruttura ferroviaria capace di collegare la città di Londra con Parigi e Bruxelles in meno di due ore e mezza. Fin dalla sua origine, era stato intuito l'impatto che un'opera simile poteva avere nel territorio e la scelta iniziale della stazione di Waterloo come stazione di destinazione finale all'interno della città era stata dettata anche dalla volontà di rigenerare una zona ancora degradata del South Bank, non lontana dal centro di Londra.

Partendo da questo stesso presupposto Arup, coinvolta nel progetto fin dalle sue prime battute, propose una variante all'opera che prevedeva l'arrivo nella stazione di King's Cross dopo aver attraversato la parte orientale della città, con la potenzialità di rigenerare non solo un singolo quartiere ma una zona ben più ampia: l'East End di Londra.

La zona orientale di Londra, sorta a ridosso del porto fluviale del Tamigi, si è storicamente sviluppata come area industriale e popolare in cui lavoravano e risiedevano i ceti più poveri e disagiati, caratterizzandone fin dalla sua origine lo sviluppo sociale. Questo fenomeno ha inizio con la Rivoluzione Industriale e l'arrivo nell'area di un gran numero di immigrati, giunti in città per fornire manodopera alle fiorenti attività tessili e metallurgiche, che si riversarono a lavorare e vivere in condizioni di miseria proprio nell'East End londinese.

Durante la Seconda Guerra Mondiale, inoltre, ingenti bombardamenti colpirono le aree strategiche collocate alla foce del Tamigi con l'obiettivo di paralizzare le attività produttive londinesi e con la conseguenza di devastare ulteriormente un'area già degradata.

Nel corso degli anni sia il governo centrale che l'amministrazione locale hanno attuato diversi interventi mirati ad affrontare e risolvere il degrado dell'East End e vari piani di riqualificazione, anche urbanistica, hanno avuto alterne fortune, con un ulteriore declino a seguito della dismissione delle attività produttive alla fine degli anni Sessanta.

Alla luce di questo contesto, si presentò l'opportunità di sfruttare la realizzazione di un'opera infrastrutturale di fondamentale importanza per il collegamento dell'intero paese con l'Europa Continentale anche al fine di rivitalizzare significativa-

The most recent urban transformations on London's brownfields

by Giammichele Melis

Certain recent transformations on brownfields in London are an exemplary case of the integration between the planning of new infrastructures and city planning. At the end of the 1980s, the London & Continental Railways consortium presented the first version of the project for the high-speed railway connection between the city of London and the Tunnel under the English Channel (the so-called Channel Tunnel Rail Link, now High Speed 1), part of the railroad infrastructure that connects London to Paris and Brussels in less than two and a half hours. Since its very origin, the impact that such a work could have on the region was clearly perceived, and the initial decision to select the Waterloo Station as the final destination had also considered this an opportunity to regenerate a blighted area of the South Bank. Based on the same premise, Arup, which was involved in the project, suggested changing the point of arrival to King's Cross, which had the potential to regenerate an even vaster zone: London's East End. An expanded perspective was made possible by reusing the infrastructures built for the 2012 Olympic Games. The Stratford area today is one of the most attractive and accessible in the city. The urban regeneration of the eastern section of London, which includes the High Speed 1 corridor and hosted the Olympic Games, is still underway and is proceeding as planned, with some adjustments to account for changes in the economic and political scenario.

Nella pagina a fianco, in alto: confronto fra tracciati per il collegamento ferroviario ad alta velocità della città di Londra con il Tunnel della Manica; in basso: il tracciato definitivo (© Arup).



1 e 2 - Dettaglio del Parco Olimpico nelle due diverse configurazioni: durante i giochi (in alto) e post-olimpica (in basso). (© Arup).

3 - Vista del Parco Olimpico nella Lower Lea Valley (© Paul Carstairs, Arup).



mente le aree attraversate. Da questo presupposto prese forma il tracciato alternativo e il progetto di realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità che collega il Tunnel della Manica con la stazione di St. Pancras, passando per Ebbsfleet e Stratford. Negli anni successivi a quelli in cui si completò la progettazione del collegamento ferroviario ad alta velocità del Tunnel della Manica e si diede avvio ai lavori, un altro importante evento segnò un'ulteriore svolta nello sviluppo dell'area intorno a Stratford: l'aggiudicazione alla città di Londra dei Giochi Olimpici del 2012. Stratford, e più in generale la Lower Lea Valley, erano infatti il luogo deputato ad ospitare le olimpia-



di di Londra nel dossier con cui la città presentò la propria candidatura al Comitato Olimpico. Anche in questo caso, la scelta della zona orientale di Londra nasceva dalla volontà del governo inglese di sfruttare le ingenti risorse che sarebbero state richieste per la realizzazione del parco olimpico - circa 13 miliardi di euro - anche al fine di riqualificare una zona della città particolarmente degradata dal punto di vista sia urbanistico che socio-economico. Questo preciso intento fece sì che l'eredità del Parco Olimpico - la cosiddetta "legacy", ovvero il riutilizzo delle strutture realizzate per i Giochi Olimpici anche in una configurazione futura, post-olimpica





4 e 5 - Vista del Parco Olimpico nelle due diverse configurazioni: durante i giochi (a sinistra) e post-olimpica (a destra). (© Arup).

– diventasse un elemento chiave per la candidatura di Londra ad ospitare i giochi e senza dubbio il fattore determinante per il suo successo. La realizzazione di nuove infrastrutture che hanno reso la zona di Stratford uno dei luoghi maggiormente accessibili con i mezzi pubblici di tutta Londra, la costruzione di una nuova imponente stazione ferroviaria e la legacy dei giochi olimpici hanno fatto sì che una delle aree più degradate della città si trasformasse in un quartiere attrattivo e tra i più sostenibili di Londra. Stratford è riuscita ad attrarre circa un terzo degli investimenti stanziati per la realizzazione del parco olimpico con la creazione di circa 34.000 nuovi posti di lavoro permanenti.

Anche le zone di St. Pancras (King's Cross) ed Ebbwfleet, nelle quali sono state realizzate rispettivamente la stazione terminale all'interno della città di Londra e la prima stazione al di fuori dei confini della Greater London, si sono significativamente avvantaggiate del processo di rigenerazione indotto dalla realizzazione della High Speed 1. Sebbene non nella stessa misura di Stratford e della Lower Lea Valley, in cui l'aggiudicazione dei giochi ha avuto un ruolo cruciale, anche St. Pancras e Ebbwfleet hanno visto una completa trasformazione rispetto al passato con la rigenerazione di due aree tra le più degradate dell'East End londinese. King's Cross è attualmente una delle stazioni di



6 - Vista del Parco Olimpico nella Lower Lea Valley (© Thomas Graham Arup).



7 e 8 - King's Cross: vista esterna della stazione e della piazza antistante (© Paul Carstairs).

9 - A centro pagina, in alto: King's Cross, masterplan (© Arup).

10 - A centro pagina, in basso: Ebbsfleet, masterplan (© Arup).

interscambio maggiormente integrate ed avanzate al mondo e la recente trasformazione urbana di cui l'area circostante è stata oggetto ha portato alla realizzazione di 1.800 nuove residenze e 490.000 mq di uffici e spazi commerciali oltre che alla creazione di circa 30.000 nuovi posti di lavoro permanenti.

La pianificazione e realizzazione di una nuova infrastruttura come la linea ferroviaria ad alta velocità ed un evento della portata dei Giochi Olimpici sono stati un fattore chiave nel processo di rigenerazione in corso, ma un elemento determinante è stato sicuramente una scelta lungimirante di governo del territorio ed un'oculata pianificazione. A quasi un decennio dal completamento della linea ad alta velocità che collega il Tunnel della Manica con la città di Londra e a quattro anni dalla conclusione delle Olimpiadi del 2012, la rigenerazione urbana della zona orientale di Londra attraversata dalla High Speed 1 e che ha ospitato i giochi olimpici del 2012 è ancora in corso e procede secondo i piani, sebbene con qualche adattamento al mutato scenario economico e politico.

© Riproduzione riservata



Arup

Arup è una società internazionale di ingegneria che si occupa di progettazione, pianificazione e project management e svolge i propri servizi principalmente nei settori delle infrastrutture, dell'edilizia e del consulting, con l'obiettivo di fornire le migliori competenze professionali attraverso un approccio multidisciplinare.

Arup esercita da molti anni una considerevole influenza sull'ambiente costruito e rappresenta la forza creativa alla base di molte delle opere più innovative e sostenibili realizzate negli ultimi decenni. La società attualmente impiega oltre 13.000 persone in 86 uffici, ubicati in più di 37 paesi, garantendo simultaneità d'azione su oltre 10.000 progetti.

Arup è una fondazione di proprietà di ciascuno dei suoi dipendenti. Non essendo influenzata dalla presenza e dagli interessi di proprietari ed azionisti esterni, può operare in piena libertà e valutare in modo indipendente le migliori soluzioni, per le esigenze di ogni progetto per soddisfare le esigenze di ciascun Cliente.

Arup si stabilisce in Italia nel 2000, come risposta a una domanda sempre crescente di consulenze tecniche specifiche e in considerazione dello sviluppo di un ragguardevole numero di progetti complessi. Attualmente un team di circa cento professionisti in Italia lavora su progetti che comprendono strutture sportive, interventi di edilizia residenziale, edifici per il terziario, nonché progetti di ingegneria civile e masterplan, nel settore pubblico e privato.

