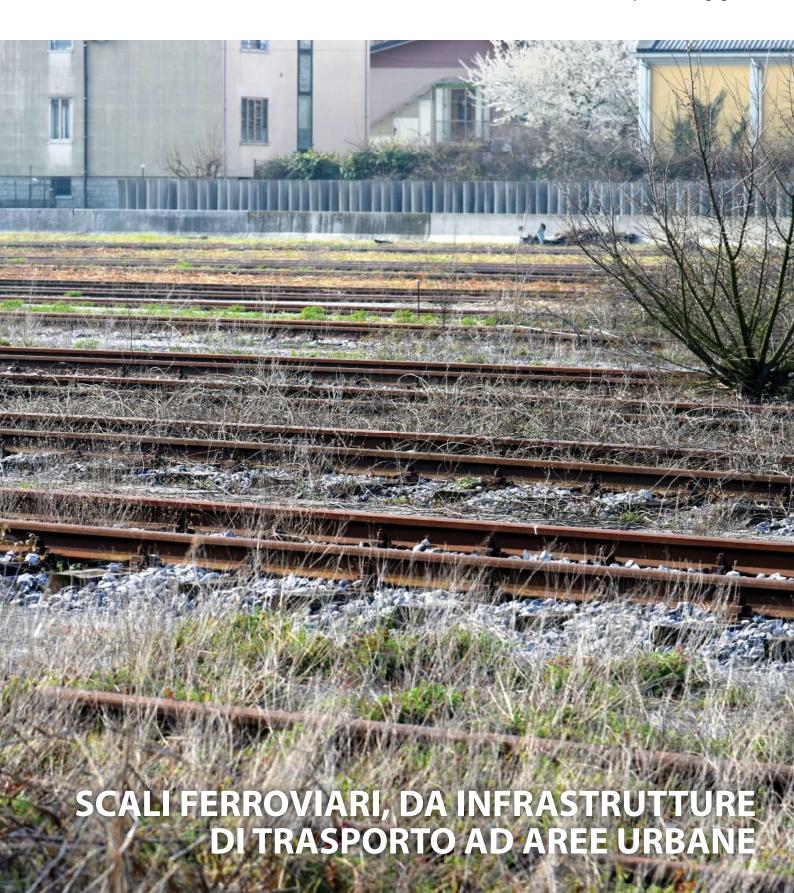
rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Alberto Ferlenga Università luav, Venezia

Giuseppe Goisis Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi Università di Siena

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

Michelangelo Savino Università di Padova

Enzo Siviero Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu Architetto Urbanista, Milano

In copertina: scalo merci abbandonato. Foto di Stefanos Antoniadis



Rivista quadrimestrale settembre-dicembre 2018 anno XVIII, numero 52

Direttore responsabile Laura Facchinelli

Direzione e redazione

Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

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

2018 © Laura Facchinelli Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2018

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

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 SCALI FERROVIARI, DA INFRA-STRUTTURE DI TRASPORTO AD AREE URBANE

di Laura Facchinelli

7 SCALI FERROVIARI, DA INFRA-STRUTTURA A RISORSA URBANA

di Michelangelo Savino

15 EVOLUZIONE DEL SERVIZIO MERCI PER FERROVIA

di Stefano Maggi

21 RIPENSARE GLI SCALI MERCI

intervista a Carlo De Vito a cura di Laura Facchinelli

29 LE TRASFORMAZIONI DEGLI SCALI MERCI DISMESSI. CONSIDERAZIONI ECONOMICHE

di Oliviero Baccelli

35 MILANO, SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE DELLA CITTÀ

di Laura Montedoro

45 SCALI FERROVIARI A GENOVA, POTENZIALITÀ INESPRESSE

di Francesco Gastaldi

53 SCALO MERCI: TRASFORMAZIONI E PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE PER VERONA SUD

di Angelo Bertolazzi

59 UN PARCO NELL'AREA DELL'EX SCALO DI PORTA NUOVA, UN'OC-CAZIONE PER UNIRE LA CITTÀ

di Ilaria Segala

63 TRE SCALI FERROVIARI IN VENETO, POTENZIALITÀ E PROGRAMMI

di Giulia Ravagnan e Irene Pasian

69 AREE FERROVIARIE IN EMILIA ROMAGNA: UN PATRIMONIO DA SFRUTTARE

di Simona Tondelli ed Elisa Conticelli

77 LUNGO IL BINARIO. IL CASO STUDIO DEGLI EX-MAGAZZINI DI APPROVVIGIONAMENTO FERROVIARIO A NAPOLI

dl Anna Attademo, Enrico Formato e Michelangelo Russo 83 STAZIONI IMPRESENZIATE, CASELLI E ALTRI FABBRICATI: ESPERIENZE DI RIUSO DEL PATRIMONIO FERRO-VIARIO MINORE

di Giovanni Saccà

89 LA RIGENERAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI IN EUROPA. TRE ESPERIENZE A CONFRONTO

di Stefano Recalcati e Chiara Fraticelli

99 GLI SCALI FERROVIARI IN FRANCIA, TRA CONSERVAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA. IL CASO DELLO SCALO DI VITRY SUR SEINE

dl Stefano A Cannata e Rossella Maspoli

107 LA RISTRUTTURAZIONE DEL COR-RIDOIO FERROVIARIO CENTRALE DI MONACO. UN ESEMPIO DI POLITICA REDISTRIBUTIVA PER LA COSTRUZIONE DI BENI PUBBLICI

di Chiara Mazzoleni



115 LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIO-NI A TORINO

di Silvia Saccomani

121 GRANDI TRASFORMAZIONI UR-BANE, UN DIBATTITO A MILANO

di Gabriele Pasqui

123 PADOVA, BOLZANO, SIENA: I NOSTRI CONVEGNI

di Laura Facchinelli

Rail Yards, from transport infrastructure to urban areas

by Laura Facchinelli

There is a major theme in twenty-first century urban planning: it is the revitalization of large abandoned industrial areas, and in particular rail yards that no longer serve the freight transport system. Historically, railways were conceived to serve passenger and freight transportation within the same facilities. In fact, the nineteenth-century configuration of stations, which remained unchanged until recent decades, included a building for travelers adjacent to the tracks for passenger train circulation and storage, and nearby, a group of tracks reserved for handling trains designated for what in the procedural handbooks was defined as "the transportation of things". These trains were assembled and re-assembled in the rail yards by the shunters, and sent on their way to their various destinations. The organizational transformation in the late twentieth century led to a concentration of freight trains (very few, unfortunately, given the overwhelming prevalence of road transport) in specific intermodal centres and the progressive decommissioning of freight yards which existed in almost every station. Though abandoned, these yards continued to separate sections of the city, leading to neglect and increasingly evident urban decay.

Awareness of the potential for regenerating these areas has grown, but only recently, among a tight circle of administrators. The idea that these "voids" can become the heart of plans for new urban areas pulsating with life is shared solely by administrators who can envision the medium to long term, are able to interact with a multiplicity of subjects, and are open to innovative ideas from architects and city planners. For a commitment that, in addition to drawing immediate consensus, looks to the future.

In this issue dedicated to the theme of transforming rail yards, we feature an interview that offers the point of view of the railway company that owns the freight yards. We also highlight the case of Milan, the only city in which city administrators have developed concrete projects for seven abandoned rail yards in cooperation with FS, the Italian railway company, and have begun to implement them. Other cities have recently begun to address the problem: our overview spans the Veneto region, with a focus on Verona, the Emilia Romagna region and the city of Naples. This is followed by a survey of some of the transformation projects that have had successful outcomes in other European countries, illustrating two case studies in France and Germany.

The abandoned assets of Ferrovie dello Stato railway include not only freight yards, but a series of other areas and service buildings: car repair shops, warehouses, switching yards, staff facilities, offices. This opens up many other paths for intervention: from a simple sale-reuse to an actual architectural and functional redesign. An exemplary case is that of the Officine Grandi Riparazioni in Turin which, when maintenance work on the engines and tracks ceased, was transformed into a major cultural production centre. And it is significant that this operation took place in a city which, in recent decades, was capable of implementing renewal by focusing on the theme of railways: burying tracks and adding a new, important High Speed train station, which in turn generated dynamic urban relationships.

The regeneration of abandoned rail yards has triggered an interdisciplinary discussion spanning city planning (rethinking the spaces), architecture (the design of beauty and function), economic assessment (with a multiplicity of interests involves), and social and psychological issues (given that the transformation of spaces influences lifestyles).

Nor can we forget the dialectic between city and suburb. The rail yards are "suburb" in the sense that they are far away and unrelated to the active centre of the city. But they are often "extraneous bodies" adjacent to the city centre, capable – if intelligently designed – of generating new hubs.

The theme of rail yards is linked to the theme of shopping malls that we addressed in the last issue of our magazine. Consider the vast developments that occupy properties beyond the inhabited areas of the city. Try to imagine the possible re-use of former industrial areas (in particular the lands owned by the railroads) which could come back to life as shopping areas, reclaiming obsolete areas and preventing additional landtake.

Whatever the planned use of the revitalized rail yards, it is conceivable to preserve traces of memory by reusing the buildings when they are significant examples of industrial archaeology, and when possible, other structures (from decommissioned tracks, to switching apparatus, to the signals, etc.) that are of interest to technical history, and are, at the same time, constituent signs of place. These choices, which have already been tested in other countries, may also help to defend our collective identity.

TRASPORTI & CULTURA N.52

Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane

di Laura Facchinelli

C'è un grande tema, nella progettazione urbana degli anni duemila: è il recupero delle grandi aree produttive dismesse, e in particolare degli scali ferroviari non più utilizzati per il sistema del trasporto merci. Storicamente le ferrovie sono state concepite per svolgere il servizio viaggiatori e quello delle merci nell'ambito dello stesso impianto. Infatti l'impostazione ottocentesca delle stazioni, che si è mantenuta fino a pochi decenni fa, prevedeva un fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari di circolazione e sosta dei treni per il trasporto di persone e, a poca distanza, un fascio di binari adibiti alle operazioni sui convogli adibiti a quello che, nei manuali di procedura, veniva definito "trasporto delle cose". Quest'ultimi convogli venivano scomposti e ricomposti, negli scali, a cura dei manovratori, e infine rispediti per le varie destinazioni. La trasformazione organizzativa di fine Novecento ha portato alla concentrazione dei treni merci (pochi, purtroppo, dato il ben noto squilibrio a favore del trasporto stradale) in appositi centri intermodali e il progressivo abbandono degli scali, presenti pressoché in tutte le stazioni. Questi, ormai inutilizzati, hanno continuato a separare parti di città, generando trascuratezze e sempre più evidenti situazioni di degrado.

La consapevolezza di una possibile rigenerazione di quelle aree è stata acquisita, ma solo di recente e da una cerchia ristretta di amministratori. L'idea poi che quei "vuoti" possano costituire il fulcro per la progettazione di nuove aree urbane pulsanti di vita appartiene solo agli amministratori capaci di agire in una prospettiva a medio-lungo termine, di confrontarsi con una molteplicità di soggetti, di aprirsi alle idee innovative di architetti e urbanisti. Con un impegno che, al di là del consenso immediato, sia rivolto al futuro.

In questo numero dedicato al tema della trasformazione degli scali ferroviari proponiamo subito, in un'intervista, il punto di vista della società ferroviaria, proprietaria degli scali. Poniamo poi in evidenza il caso Milano, l'unica città dove gli amministratori hanno elaborato, d'intesa con le FS, progetti concreti per i sette scali merci dismessi, e ne hanno avviato l'attuazione. Altre città hanno iniziato da poco ad affrontare il problema: ed ecco una panoramica che abbraccia il Veneto, con un primo piano su Verona, l'Emilia Romagna e la città di Napoli. Segue una panoramica su alcune operazioni di trasformazione felicemente risolte in altri paesi europei, con illustrazione di due casi studio in Francia e Germania.

Il patrimonio dismesso dalle Ferrovie non comprende soltanto gli scali merci, ma una serie di altre aree e fabbricati di servizio: officine, magazzini, depositi, locali per il personale dell'esercizio, sedi per uffici. Pertanto si moltiplicano le possibili modalità di intervento: dalla semplice vendita-riuso alla vera e propria riprogettazione architettonica e funzionale. Esemplare il caso delle Officine Grandi Riparazione di Torino che – abbandonate le attività di manutenzione su locomotori e materiale rotabile - è stata trasformata in grande centro produttore di cultura. Ed è significativo che questa operazione sia stata compiuta in una città che, nei decenni recenti, ha saputo rinnovarsi proprio lavorando sul tema delle ferrovie: interrando binari e accogliendo una nuova, grande stazione dell'Alta Velocità, a sua volta generatrice di dinamismi urbani.

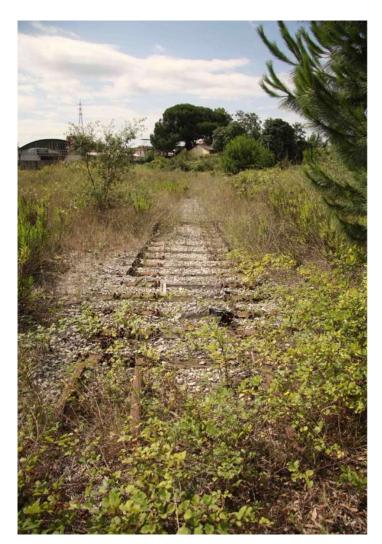
Il recupero delle aree ferroviarie dismesse innesca un confronto interdisciplinare fra urbanistica (ripensamento degli spazi), architettura (progettazione di bellezza e funzionalità), valutazioni economiche (con una molteplicità degli interessi coinvolti), aspetti sociali e psicologici (dato che la trasformazione degli spazi influenza le modalità di vita).

Non possiamo dimenticare la dialettica centro-periferia. Gli scali sono "periferia" nel senso di lontananzaestraneità rispetto al centro attivo della città. Ma spesso si tratta di "corpi estranei" adiacenti al centro, e comunque capaci – se riprogettati con intelligenza - di generare nuove centralità.

Il tema degli scali ferroviari si collega con quello dei centri commerciali che abbiamo affrontato nel precedente numero della rivista. Pensiamo ai vasti insediamenti che occupano terreni al di fuori dell'abitato. E proviamo a immaginare, invece, il possibile riuso delle aree ex produttive (in particolare proprio di quelle ferroviarie), che potrebbero acquistare nuova vita proprio attraverso le attività del commercio. Recuperando le zone morte ed evitando nuovi consumi di suolo.

Qualunque sia la nuova destinazione delle aree ferroviarie rivitalizzate, si può pensare di conservare i segni della memoria riusando gli edifici, quando siano testimonianze rilevanti di archeologia industriale, ma anche, per quanto possibile, alcune strutture (dai binari fuori esercizio, agli apparati di manovra, ai segnali ecc.), che presentino un interesse per la storia della tecnica, e al tempo stesso siano segni costitutivi dei luoghi. Queste scelte, già sperimentate in altri paesi, possono essere utili anche per difendere l'identità collettiva.

TRASPORTI & CULTURA N.52







Lungo il binario. Il caso studio degli ex-Magazzini di Approvvigionamento Ferroviario a Napoli

di Anna Attademo, Enrico Formato e Michelangelo Russo

Il paradigma novecentesco della productive city è stato fortemente disegnato da politiche settoriali che hanno disgregato le unità tipologiche e funzionali, generando spazi disarticolati e discontinui (Attademo, Russo 2016; Tallon 2013), soprattutto nelle interfacce urbane più fragili, le aree periurbane (Viganò, 2001). L'odierno sistema di spazi-residuo della civiltà industriale fordista, è un territorio che ha bisogno di cura, interventi e politiche di rigenerazione per ridefinirne il ruolo nel contesto urbano e metropolitano, come materiale strategico per progetti mirati a recuperare tracce di identità di intere parti di città.

Queste aree sono tipicamente frammentate, con una maggiore presenza di paesaggi degradati (Formato, Amenta, Attademo 2017), e si confrontano oggi con questioni ecologiche ed ambientali, spesso correlate a problemi economici e sociali. La frammentazione spaziale è, infatti, connessa a vulnerabilità sociale generalizzata, a causa della mancanza di accessibilità al capitale spaziale (Secchi ,2012), ad esempio nel caso di aree ex industriali inquinate o recintate. Inoltre, la presenza di fasci di infrastrutture concorre all'abbassamento dei valori di biodiversità e qualità dello spazio aperto (EEA European Environment Agency, 2017).

Riflettere sulla crisi del modello di città contemporanea e sulla "nuova questione urbana" posta dal crescere delle disuguaglianze socio-spaziali (Secchi 2010; 2012), vuol dire misurarsi con precise istanze per il progetto della città e dello spazio aperto. Porosità e permeabilità del territorio, nuova accessibilità; il ruolo del progetto urbano diviene quello di un dispositivo in grado di costruire integrazione tra livelli sociali, nella ricerca di nuovi equilibri tra persone e tra persone e ambiente. Le trasformazioni urbane devono essere guidate da principi di sostenibilità ambientale, interpretati come valori non negoziabili.

La gestione delle risorse (acqua, suolo, ecc.), il contrasto ai cambiamenti climatici, divengono fondamentali nell'orientare il progetto e la sua implementazione (Secchi, 2010; Latour, 2018). Ma criterio guida della trasformazione resta la dialettica tra permanenze territoriali e apertura al contesto, anche grazie a nuove forme di imprenditoria e di produzione di beni: un processo capace di risignificare i caratteri degli insediamenti produttivi e industriali dismessi o sottoutilizzati – significati talvolta latenti, che riguardano la storia di un sito e delle sue stratificazioni – e di prefigurare nuovi assetti potenziali nonché il ruolo che l'area può giocare nel contesto, nel sistema delle reti e delle connessioni territoriali (Viganò 2010).

Il tema del riutilizzo delle aree ex produttive inquadra un orizzonte più ampio di quello mera-

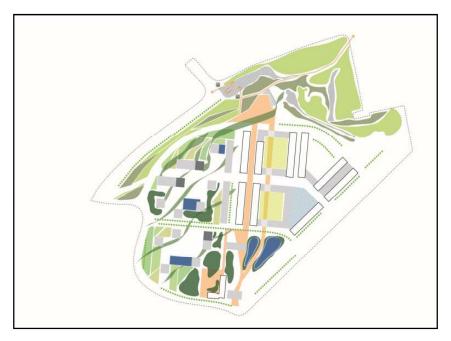
Along the tracks. A case study of the former Magazzini di Approvvigionamento Ferroviario in Naples

by Anna Attademo, Enrico Formato and Michelangelo Russo

The re-use of former industrial sites refers to a broader horizon of intervention on abandoned and neglected areas: the wastescapes of the productive city have preserved a potential for a new ecological balance, to be pursued with strategies for enhancing existing resources. After deindustrialization, the urban environment can be re-shaped to the principles of economic development, improving the quality of life, sustainable mobility, the economic and social mixité of functions and uses, the production of culture, the local territorial identity and image. The case study of the Urban Development Plan for the former Railway Depot Area in Naples, deals with the theme of a vacant production platform, connected to the interpretation of the remaining traces of railway tracks, old warehouses and a flourishing nature that reclaims its position after decades of abandonment. The regeneration is based on a mixité of new production and residential functions, restoring the characteristics and permanence of the old industrial landscape, and planning the opening of the former railway cluster to the city.

> Nella pagina a fianco, in alto: tracce dei binari nell'Area Ex Magazzini di Approvviggionamento Ferroviario, Napoli; in basso: ex Magazzini di Approvviggionamento Ferroviario, Napoli (le foto sono di Alessandro Formisano).

TRASPORTI & CULTURA N.52



1 - Ecological Landscape, Pua dell'Ambito 43, Area Ex Magazzini di Approvviggionamento Ferroviario, Napoli (Progetto: Uap Studio Srl).

mente legato alla questione della dismissione: gli spazi scarto della productive city hanno preservato un potenziale di riequilibrio ecologico, attraverso strategie di valorizzazione di risorse esistenti: il suolo e la sua stratigrafia; il sistema idrografico e le acque di falda; l'agricoltura, la vegetazione e le relazioni ecologiche; gli spazi di relazione con la città; la memoria materiale dell'architettura. La rigenerazione oltre la produzione non coincide solo con la riqualificazione fisica, ma riquarda uno spettro molto più ampio di effetti sullo spazio fisico e sociale: la crescita economica e l'offerta di lavoro e di occupazione attraverso nuove forme di industria creativa e produzione artigianale, più legata ai valori di prossimità e alla ricostruzione di una qualità urbana di spazi collettivi, ricostruendo connessioni tra il centro della città consolidata e questa forma insediativa strutturalmente antiurbana (Formato, Attademo, 2017). La città oltre la produzione disegna un ambito urbano che rifonda i principi di uno sviluppo economico e non trascura l'abitabilità, la mobilità sostenibile e la mixitè economica e sociale delle funzioni e degli usi, la produzione di cultura e l'affermazione dell'immagine territoriale, i valori ambientali e della sostenibilità, l'identità territoriale locale nei processi di sviluppo.

Il caso studio

Napoli Est è un esempio rilevante di città produttiva in declino, punto di arrivo di una visione urbanistica che ha orientato i processi di crescita industriale fin dai primi anni del Novecento. È ad est, infatti, che, a partire dalla fine degli anni '20, si è sviluppato un intenso tessuto di aree per la produzione industriale, definito e disegnato nel quadro di una strategia territoriale di ampia scala ideata da Luigi Piccinato con il suo piano regolatore degli anni '30, e sostenuta dai disegni territoriali di Luigi Cosenza (Formato, 2012b). Un tessuto industriale denso e continuo ha occupato tutti gli spazi di margine della città compatta, interrompendo reti di continuità urbana, paesaggistica, ambientale che caratterizzavano un territorio di matrice rurale, fortemente connesso con un sistema idrografico ricco e complesso come quello del bacino del Sebeto.

Attualmente la prospettiva produttiva è qui in profondo declino – anche per la concorrenza delle aree industriali cresciute negli ultimi decenni nella corona urbana più esterna, meglio accessibili sia dal punto di vista della mobilità che dei costi insediativi – e lo spazio urbano si presenta come un coacervo di degrado, marginalità dei luoghi, delle funzioni, delle condizioni generali di abitabilità. Il Piano regolatore generale della città di Napoli, approvato nel 2004, prevede per quest'area una

approvato nel 2004, prevede per quest'area una trasformazione graduale delle aree produttive, attraverso l'immissione di funzioni miste costituite da nuova residenza, ma anche da produzione leggera, commercio e terziario. I Piani urbanistici attuativi in itinere costruiranno insediamenti di funzioni integrate. Tra questi, il caso studio del Piano urbanistico attuativo dell'Ambito 43 (ex Magazzini di Approvvigionamento Ferroviario), approvato dal Comune di Napoli nel 2018, ha consentito di misurarsi con il tema di un ex deposito ferroviario con officine, in un processo di rigenerazione improntato alla *mixitè* tra nuove funzioni produttive e abitative, recuperando i caratteri e le permanenze del vecchio paesaggio industriale, e progettando l'apertura del recinto industriale alla città.

L'ambito oggetto di pianificazione si presenta oggi come uno dei "recinti dismessi" di maggiore importanza di Napoli Est. L'ambito fa da cerniera tra la parte bassa delle "paludi del Sebeto", ove è in corso di definizione la trasformazione delle ex attività petrolifere e di altri recinti specializzati dismessi, e la città consolidata (quartiere di Poggioreale e Centro Direzionale). Nell'area sono inoltre presenti elementi di valore documentale per la storia delle Ferrovie dello Stato: edifici per lo stoccaggio dei materiali e per la manutenzione del materiale rotabile, tuttora in connessione con il fascio di binari provenienti dalla Stazione Centrale di Napoli.

L'insediamento di queste funzioni, a partire dall'inizio del Novecento, e la loro dismissione, avvenuta nei primi anni '90, hanno determinato lo stato attuale dei luoghi. La "costruzione" dell'area di stoccaggio ha inciso sulla morfologia dell'area, derivante da un progressivo sbancamento del versante collinare: su questo suolo "normalizzato" si dispongono, ordinati dai fasci di binari, i padiglioni novecenteschi per lo stoccaggio e la manutenzione dei treni; di contro si è generato un vero e proprio "ciglio" sul versante settentrionale, un salto di quota che segna una frattura, fisica oltre che funzionale, tra l'ambito dei depositi ed il contiguo insediamento urbano lungo la ex Nazionale. Questo "taglio" evidenzia una singolare sezione archeologica di tipo verticale, con la nota necropoli antica, ampiamente studiata e documentata in letteratura, che manifesta la sua presenza con i reperti che fanno capolino nella vegetazione spontanea del costone che fa da sfondo al pianoro dei magazzini ferroviari.

Il punto più critico dell'area è il fronte sud, dove la comunicazione è resa difficoltosa dalla presenza dei fasci dei binari ferroviari, attraversati solo da un sovrappasso e un sottopasso delle linee ferroviarie. Questo settore della città è, quindi, al momento fortemente penalizzato da una rete viaria insufficiente a rispondere a fabbisogni crescenti della diffusione territoriale sempre più vasta e articolata delle attività commerciali razionalizzate, di media e grande dimensione, che si vanno via via ammodernando e sostituendo alle minute attività produttive preesistenti.

Un elemento di ricchezza può essere allora considerata l'area di sedime di un binario ferroviario



2 - Vista area, Pua dell'Ambito 43, Area Ex Magazzini di Approvviggionamento Ferroviario, Napoli (Progetto: Uap Studio Srl – elaborazione: Marcello Silvestre).

dismesso, di raccordo tra l'ambito 43 ed il fascio di binari della Stazione Centrale di Napoli, che può diventare nelle intenzioni progettuali una nuova parkway di avvicinamento all'area.

Accessibilità e continuità ecologica come criteri di progetto

Ripensare quest'area, anche in virtù delle varianti agli strumenti urbanistici resi possibili dalla Legge regionale 1/2011 (legge del Piano Casa), consente allo stesso tempo esplorazioni progettuali sulle sue potenzialità trasformative e una riflessione induttiva sull'intera area est di Napoli.

Il progetto prevede di conservare e valorizzare alcune risorse che sono sembrate strategiche per affermare l'identità dei luoghi: da un lato la gran parte delle architetture novecentesche, testimonianza significativa di architettura industriale; dall'altro il patrimonio vegetazionale costituito dai residui di uno straordinario paesaggio minerale ed arboreo, affiorante tra i binari, che, con la rete di spazi agricoli circostanti ed il sistema idrografico, rappresentano interessanti principi di relazione tra il sito e l'intero quartiere.

Il progetto nasce in continuità con queste tracce e con il patrimonio architettonico dei manufatti esistenti: accanto all'ordito delle giaciture dei capannoni esistenti, è stata portata in luce la trama dei tracciati dei binari dismessi, come testimonianza dell'identità del luogo.

In questo modo, viene a delinearsi uno spazio interstiziale che consente di rileggere il variegato paesaggio esistente: attraverso i volumi esistenti e quelli nuovi, la porosità dello spazio aperto diviene un sistema continuo e complementare con il patrimonio vegetale che si estende verso il salto di quota.

In questo modo vengono ridefiniti tutti gli spazi aperti, pubblici e di pertinenza, come una rete di *pieni* nata dal negativo degli spazi *vuoti* tra gli edifici. Al loro interno questi spazi sono caratterizzati come ambienti funzionalmente definiti: il parco, a cui corrispondono i sentieri naturali; le residenze, con piazze e percorsi alberati; il centro commer-

ciale ed il terziario, funzioni private, ma ad uso rigorosamente pubblico, a cui corrispondono un doppio asse di percorsi pedonali, che mettono in comunicazione le diverse funzioni. I visitatori sono così condotti dalla piazza d'ingresso dell'area (a sud), attraverso una serie di spazi e di edifici scambiatori, sino al grande parco urbano della collina (a nord), al cui ingresso è realizzata una piazza per eventi.

La logica delle connessioni ecologiche diviene principio di integrazione con la città esistente: una diffusa area di parco aperto e orizzontale, al cui interno sono disposte e collegate le diverse funzioni, individua e preserva le patches attualmente presenti attraverso il recupero della vegetazione e delle acque, con la prefigurazione di un sistema di drenaggio che consentirà di recuperare e di riutilizzare le risorse idriche raccolte nei laghetti e nei canali che attraversano il parco e il suo spazio, attraverso una strategia di ricucitura tra la città e la natura che interessa le diverse scale del progetto. Il riciclo delle acque meteoriche e la fitodepurazione delle stesse per uso irriguo e di servizio, divengono essenziali per aumentare il potenziale biotico a sostegno della continuità ecologica e per promuovere i principi del risparmio energetico.

L'agricoltura e gli orti attraversano la rigida organizzazione delle strutture commerciali, offrendo la possibilità di costruire presidi di *filiera* corta, conferendo forma e carattere allo spazio aperto e al complessivo intervento di trasformazione, e collegando il futuro di quest'area alle potenzialità di trasformazione del territorio agricolo interstiziale adiacente.

La prefigurazione di una *nuova porosità* è divenuta strumento per il riscatto di un'intera parte urbana: nel progetto, il quartiere di Poggioreale, densamente abitato e periferico, è riconnesso all'Ambito 43 e ad una stazione esistente della Circumvesuviana attraverso un sistema di risalite meccanizzate. I binari dei treni, i capannoni abbandonati, e soprattutto il paesaggio scavato di una collina di tufo, di cui la natura si è man mano riappropriata, fino a costruire un vero e proprio bosco, hanno costituito il punto di avvio per un progetto di radicale conversione delle funzioni d'uso e del senso complessivo di questa parte di Napoli Est.



3 - Parco, Pua dell'Ambito 43, Area Ex Magazzini di Approvviggionamento Ferroviario, Napoli (Progetto: Uap Studio Srl – elaborazione: Marcello Silvestre).

A fronte di una semplificazione della viabilità di nuovo impianto, corrisponde il tentativo di un notevole arricchimento, in termini di consistenza e qualità degli spazi pubblici (e/o di uso pubblico) a prevalente o totale uso pedonale, ciclabile e podistico. La maggior parte dei flussi carrabili è distribuita lungo un anello di viabilità intorno all'area; due strade est-ovest attraversano l'area e collegano tra loro le diverse funzioni.

L'insieme delle scelte restituisce un concept di progetto che incrocia i criteri guida della continuità ecologica e dell'accessibilità. In particolare, questi criteri sono riconducibili alla sovrapposizione di tre layer principali del progetto di paesaggio, tra loro sovrapponibili, e interagenti: l'ecological landscape, il layer del verde e dell'acqua; l'open spaces landscape, il layer della porosità e dello spazio aperto; l'infrastructural landscape, il layer dell'accessibilità e della percorribilità¹.

Conclusioni

A partire dai primi anni '80, il tema delle aree dismesse ha rappresentato uno sfondo di opportunità offerte dalla progressiva ritrazione delle funzioni produttive, nelle grandi aree industriali consolidate del Novecento fordista (Russo, 2011). La dismissione non riguarda più e solo la grande industria: è un fenomeno più complesso che vede la città attraversata da flussi e cambiamenti che investono parti discrete e differenti del territorio. Alla macroscala i fenomeni di shrinkage producono obsolescenza di intere parti di città, residenziali e terziarie, commerciali e produttive. Altre funzioni costellano il territorio di vuoti da riempire di un nuovo senso progettuale: aree militari, infrastrutture lineari, mall e centri per la grande distribuzione; ma anche aree agricole, paesaggi dello scarto

1 Cfr. la Relazione Illustrativa del PUA per l'Ambito 43 "Ex Magazzini di Approvvigionamento Ferroviario".

e spazi di risulta nelle aree urbane più dense.

Il progetto dell'Ambito 43 consente di riguardare alla trasformazione di questi territori come ad un'occasione di riscatto per le discipline del progetto urbanistico, per ridisegnare valori, intensificare connessioni e reti, rifondare un senso dell'uso pubblico delle nostre città, attraverso azioni quali:

- accessibilità: razionalizzazione e integrazione dei sistemi a rete e forme di mobilità integrate seguendo lo stesso approccio delle aree urbane centrali;
- risorse: arresto del consumo di suolo ed attenzione ad una nuova ecologia del progetto della città e delle sue strutture, che vuol dire al contempo sensibilità per i valori storico-paesaggistici, per i temi del riciclo e dell'adattamento climatico;
- capitale spaziale: la diversificazione delle componenti sociali e culturali, che passa necessariamente attraverso la costruzione di ambiti urbani che favoriscano un'ampia mixitè sociale e di usi

In questo senso, la rigenerazione urbana attraverso la riconversione della città della contrazione post-fordista, in un mix innovativo e socialmente dinamico, si ricollega ad un più ampio concetto di dinamiche culturali e sociali e di coesistenza di contrasti, rafforzando infine un concetto di comunità che produce vivacità democratica ed influisce sull'identità dei luoghi così come sul loro sviluppo potenziale.

© Riproduzione riservata

Nota - Il testo è frutto di lavoro comune e ampie discussioni tra i tre autori. L'Introduzione è stata scritta da Anna Attademo. Il capitolo sul caso studio è stato scritto da Enrico Formato. Il capitolo "Accessibilità e continuità ecologica come criteri di progetto" è stato scritto da Michelangelo Russo. Le conclusioni sono state scritte dai tre autori.





Bibliografia

Attademo A., Russo M. (2016) "La rigenerazione urbana della città contemporanea attraverso il progetto degli insediamenti commerciali". In G. Priori (a cura di) *Architectural and Urban Design for Trade*, Napoli: Clean, pp. 96-107

Augé M. (2004), Rovine e macerie, Bollati Boringhieri, Torino.

Augè M. (1993), Nonluoghi, Eleuthera, Milano.

Belli A., Russo M. (2004) "The metropolitan area of Naples within the context of regional planning in Campania". In: The Explosion of City. Morphologies, observations and motions within recent territorial transformations in the south Europe Urban Region, Forum Universal de les cultures Barcelona 2004, COAC Publicacions, Barcellona.

Berger A. (2009), *Systemic Design Can Change The World*, SUN Architecture, Netherlands.

Berger A. (2006), *Drosscape, Wasting land in urban America*, Princeton Architectural Press, New York.

Bianchetti C. (2014), *Territori della condivisione. Una nuova città*, Macerata, Quodlibet.

Ciorra P., Ricci M., Viganò P. (2011) Re-cycle / Strategie per l'architettura, la città e il pianeta, Electa, Milano.

Donadieu, P. (2006), Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città, Donzelli Editore.

EEA European Environment Agency (2015), Waste Prevention: Where Do European Countries Stand?, European Environment Agency.

Formato E. (2012a), Terre comuni. Il progetto dello spazio aperto nella città contemporanea, Clean Edizioni, Napoli.

Formato E. (2012b), Napoli est: un campo di norme senza progetto, in Lucci R., Russo M. (a cura di) *Napoli verso oriente*, Clean Edizioni, Napoli, pp. 164-179.

Formato E., Attademo A., Amenta L. (2017), "Wastescape" e flussi di rifiuti: materiali innovativi del progetto urbanistico,

Urbanistica Informazioni, Fascicolo speciale: X Giornata Studio INU "Crisi e rinascita delle città" 10° INU STUDY DAY "Crisis and rebirth of Cities", no. 272, pp. 986-993.

Formato E., Attademo A. (2017), No.Wall:S. Un progetto di rigenerazione, per l'ospitalità e la condivisione, *Territorio*, vol. 82, pp. 129-139.

Latour B. (2018), *Tracciare la rotta. Come orientarsi in politica*, Raffaello Cortina Editore, Milano. Ed. or. 2017.

Oswalt P. (2006), *Shrinking Cities, International Research*, Vol. 1, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit, Germania.

Rosenthal E. (2008), "In Italy, a Redesign of Nature to Clean It", New York Times, September 21.

Russo M. (2011), Città-Mosaico. Il progetto contemporaneo oltre la settorialità, Clean Edizioni, Napoli.

Russo M., Lucci, R. (2012), *Napoli verso Oriente*, Clean Edizioni, Napoli.

Russo M. (2012), "Terre di mezzo". In: Ricci, M., Gausa M., Med. net.rep.01, ListLab Trento , 208-213.

Russo M. (2013), "Dalla dismissione al riciclo: rigenerazioni di idee". In: Marini, S., Santangelo, V., *Viaggio in Italia - Recycle Italy*, Aracne.

Secchi, B. (2012) La città dei ricchi e dei poveri, Laterza, Roma-Bari.

Secchi B. (2010) A new urban question. Understanding and planning the contemporary European city, *Territorio*, 53.

Solà-Morales Rubio I. (1995), "Terrain Vague", Anyplace, The MIT Press, Cambridge.

Tallon A. (2013), *Urban regeneration in the UK*, Routledge, London.

Viganò P. (2010), I territori dell'Urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza, Officina.

Viganò P. (a cura di) (2001), Territori della nuova modernità, Electa, Napoli.

4 - Recupero dei capannoni, Pua dell'Ambito 43, Area Ex Magazzini di Approvviggionamento Ferroviario, Napoli (Progetto: Uap Studio Srl – elaborazione: Marcello Sil-