

# TRASPORTI

# *& cultura*

38

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



## STAZIONI E CITTÀ

Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2014  
anno XIV, numero 38

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  
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università  
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni  
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure  
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto  
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,  
Università di Padova

Franco Purini  
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università  
IUAV, Venezia

Maria Cristina Treu  
Prof. Ord. di Urbanistica, 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)

2014 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

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

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2014

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

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

- 5 STAZIONI E CITTÀ**  
di Laura Facchinelli
- 7 FRA LE RETI E LA CITTÀ: LO SPAZIO DELLE NUOVE STAZIONI PER L'ALTA VELOCITÀ**  
di Zeila Tesoriere
- 13 STAZIONI DELL'ALTA VELOCITÀ IN GIAPPONE. TIPOLOGIA ARCHITETTONICA E URBANA DI UN MODELLO PRAGMATICO**  
di Corinne Tiry-Ono
- 21 L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA IN CINA. POLITICHE, STRATEGIE E TERRITORI**  
di Marc Guigon
- 29 LA STAZIONE DI STRASBURGO, TRA PASSATO E FUTURO**  
di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud
- 35 LYON PART DIEU, HUB METROPOLITANO CONTEMPORANEO**  
di François Decoster, Djamel Klouche e Caroline Poulin
- 43 L'INFRASTRUTTURA SCOMPARSA. IL NUOVO SUOLO DELLA STAZIONE SAGRERA ALTA VELOCITÀ A BARCELONA**  
di Zeila Tesoriere
- 51 LA STAZIONE INTERMODALE ZARAGOZA-DELICIAS, INTERFACCIA DEL PROGETTO URBANO**  
di Renzo Lecardane
- 59 LA CITTÀ DOPO IL PROGRESSO: LA STAZIONE DI STOCCARDA E L'AEROPORTO DI BERLINO**  
di Florian Hertweck
- 65 IL CARATTERE MULTIDIMENSIONALE DELLA STAZIONE AD ALTA VELOCITÀ. IL CASO DI ROTTERDAM CENTRAAL**  
di Manuela Triggianese

**73 AMSTERDAM: STATIONSEILAND, NUOVA PORTA PER LA CITTÀ**  
di Oriana Giovinazzi

**81 IL PALAZZO RITROVATO: IL PROGETTO DI RINNOVO DELLA STAZIONE DI ANTWERPEN CENTRAAL**

di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

**87 STAZIONI FERROVIARIE DI LONDRA: INTERVENTI IMMOBILIARI PER LA RIGENERAZIONE URBANA**

di Judith Ryser

*cultura*

**95 CONVEGNO SULL'ALTA VELOCITÀ A PADOVA**

di Viviana Martini e Luigi Siviero

**99 PAESAGGIO E PSICHE, SECONDO INCONTRO DI STUDIO**

di Laura Facchinelli

**105 LA STAZIONE FERROVIARIA E MARITTIMA DI ANGIOLO MAZZONI A MESSINA**

di Vincenzo Melluso e Giuseppina Farina

**111 VENEZIA SANTA LUCIA: LA SCUOLA FIORENTINA AL CONCORSO DEL 1934**

di Riccardo Renzi

**117 STAZIONE-CITTÀ, UNA RELAZIONE FRA STORIA, ARCHITETTURA, SOCIOLOGIA**  
di Giandomenico Amendola

**123 DEGRADO DEI PAESAGGI ITALIANI E COGNIZIONE DEL DOLORE**

di Francesco Vallerani

# Stazioni e città

di Laura Facchinelli

*Dopo il numero dedicato all'Alta Velocità – tema che stiamo approfondendo, sempre intersecando ingegneria e paesaggio, anche attraverso incontri di studio rivolti al mondo universitario e ai professionisti – rivolgiamo nuovamente l'attenzione alle ferrovie con questo fascicolo monografico che mette in relazione stazione e città. Considerando tecnica e architettura, dunque, ma anche progettazione urbanistica, con la mente rivolta alle varie dimensioni della cultura: soprattutto storia, sociologia, arte.*

*La stazione è nata, nell'Ottocento, come luogo della tecnica, legato alla circolazione dei treni, dove l'impegno era concentrato nel garantire sicurezza e precisione del servizio. Con lo sviluppo della rete e dei collegamenti, il fabbricato viaggiatori ha ampliato progressivamente la gamma dei servizi, interpretando le esigenze della società in rapido mutamento; nelle grandi città l'architettura si è dilatata, con forme sue proprie, fino a dimensioni monumentali, rappresentando simbolicamente l'importanza del servizio reso dallo Stato alla collettività. Artisti, scrittori, antropologi hanno colto l'atmosfera della stazione, crocevia di interessi, di movimenti frenetici, di emozioni.*

*Se, alle origini della ferrovia, c'era un controllo diretto degli operatori sull'arrivo e la partenza dei convogli, l'evoluzione degli apparati tecnologici ha consentito di lasciare gli spazi centrali della stazione a disposizione dei viaggiatori. L'atrio e la galleria di testa con le relative adiacenze sono stati reinterpretati - soprattutto negli anni recenti della privatizzazione e della suddivisione societaria delle ferrovie - attribuendo un valore sempre maggiore agli aspetti produttivi in termini economici. Le principali stazioni, ma anche quelle di medie dimensioni, sono state rielaborate con interventi di restyling che enfatizzano la funzione del commercio. Le nuove stazioni dedicate all'Alta Velocità – affidate, per la progettazione, alle maggiori firme dell'architettura internazionale – sono invece concepite come centri commerciali fin dall'origine. In entrambi i casi si studiano percorsi interni zigzaganti fra le vetrine per stimolare l'acquisto di merci, in un vero trionfo del "superfluo". E non soltanto gli spazi fisici, ma anche la comunicazione visiva e sonora del servizio ferroviario (tabelle-orario, avvisi per altoparlante) è sovrastata dai richiami pubblicitari, sempre più invadenti e totalizzanti. Un vero e proprio capovolgimento rispetto alle origini.*

*Dal nostro punto di vista, l'evoluzione recente delle stazioni pone alcuni interrogativi. La stazione dovrebbe anzitutto garantire un servizio efficiente e comodo per tutte le esigenze. Dovrebbe anche garantire una rapida connessione fra le varie modalità di trasporto: dai servizi urbani a quelli sulle lunghe distanze. Ma quante sono (in Italia, in particolare) le stazioni che svolgono queste funzioni in modo soddisfacente? Ci sono luoghi di sosta per i viaggiatori in attesa? Si accede facilmente a bus o metropolitana? Quanti i collegamenti ferroviari con gli aeroporti?*

*Un secondo interrogativo riguarda l'architettura, ovvero il progetto degli edifici di stazione e l'allestimento degli spazi interni. La nostra impressione è che alcuni dei nuovi edifici, nati da progetti così ambiziosi, siano però sostanzialmente "indifferenti" al nostro paesaggio urbano e alla nostra cultura, tanto che potrebbero essere collocati in qualsiasi altra parte del mondo. E che nelle stazioni già esistenti, i nuovi spazi interni (quelli realmente "vissuti") siano declinati, per forme e materiali, secondo un "brand aziendale" ripetitivo, che non considera la "personalità" dei luoghi, per di più trascurando, nelle merceologie del commercio, le produzioni locali.*

*È difficile pensare a un'inversione di tendenza, dato che su questa tipologia di interventi gli enti pubblici non interferiscono, mentre le personalità della cultura e della società sembrano non avvertire il problema. A nostro parere si può temere una perdita in termini di ricchezza espressiva, di molteplicità, impoverendo la specificità stessa dell'edificio ferroviario che, fino agli anni fra le due guerre, aveva segnato pagine importanti dell'architettura italiana.*

*I contributi pubblicati in questo numero – presentati in apertura dalla curatrice prof.ssa Zeila Tesoriere – affrontano questi e molti altri aspetti delle stazioni, in un panorama internazionale molto ampio. Abbiamo affrontato questo impegnativo lavoro di ricerca nella convinzione che solo col confronto e con l'approfondimento si può progettare un'effettiva crescita di funzioni e di significato.*

Anvers. — La Gare.



# Il palazzo ritrovato: il progetto di rinnovo della stazione di Antwerpen Centraal

di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

Come ricorda Giandomenico Amendola nel suo libro *Il brusio delle città*<sup>1</sup>, le stazioni ferroviarie sono sempre state sin dalla loro nascita ottocentesca il simbolo della città nuova, l'immagine capace di ripilgare l'essenza stessa della modernità legata alla natura del luogo e del legame con altri luoghi. Ricollegandoci a tale immagine e riferendoci al passaggio, nelle città, dalla modernità legata alla prima rivoluzione industriale alla modernità attuale, legata alle reti dell'alta velocità ma anche alle nuove connettività del mondo numerico e della transizione energetica, cercheremo qui di accennare in un primo tempo ai valori simbolici della stazione storica di Antwerpen Centraal. Daremo ampio spazio alla lettura della stazione leopoldiana effettuata dallo scrittore tedesco Winfried G. Sebald, testimonianza dei valori legati al mondo urbano otto-novecentesco. Affiancheremo a tale lettura, in un secondo tempo, semplicemente le immagini di progetto e di cantiere del rinnovo della stazione, accompagnate da fotografie degli spazi interni e dei volumi esterni. Tali documenti esplicitano in modo chiaro il senso e la qualità dei lavori intrapresi, il cui obiettivo è stato molteplice: intervenire nell'edificio storico per valorizzarne gli ampi volumi e introdurre nel luogo stazione la modernità legata alle reti e agli scambi numerici; proporre un rapporto di dialogo tra l'edificio storico e la nuova costruzione, che possa cancellare la vecchia immagine della stazione di Antwerpen Centraal come simbolo decadente di una modernità ormai revoluta; creare infine un nuovo tunnel di collegamento di varie parti della città e rendere più poroso, alla scala del quartiere, il viadotto ferroviario di collegamento con la stazione.

## Lo scandire del Tempo nella stazione otto-novecentesca

Winfried G. Sebald inizia il proprio romanzo *Austerlitz* con la descrizione dell'arrivo in treno da Londra alla stazione di Anversa, in una scintillante giornata di inizio estate della seconda metà degli anni 1960<sup>2</sup>. Nei ricordi dello scrittore, il treno giunge a destinazione attraverso un viadotto delimitato da entrambi i lati da singolari torrette a guglia e culminante nella buia galleria della stazione. La situazione gli suggerisce un vivo malessere che non migliora alla vista degli spazi interni della stazione

## Rediscovering the building: the renovation project for the Antwerpen Centraal station

by Cristiana Mazzoni and Ali Mahfoud

Ever since they were first built in the nineteenth century, railway stations have always been the symbol of the new city, the image that summarizes the very essence of Modernity based on the nature of the place and its ties to other places. In reference to the transition, in the city, from Modernity related to the first Industrial Revolution to the Modernity of our day, tied to the High-Speed networks, the authors first allude to the symbolic values of the historic Antwerpen Centraal railway station, relying on the interpretation given by German writer Winfried G. Sebald. This reading is followed by the images of the project and on-site renovation work at the station, accompanied by photographs of the interior spaces and the exterior volumes. These documents clearly highlight the meaning and the quality of the work that is being done, which had more than one objective: to intervene on the historic building to emphasize its ample volumes and introduce Modernity into the station, as place, based on networks and numerical exchanges; to propose a dialogue between the historic building and the new construction, which would cancel the old image of the Antwerpen Centraal station as the decadent symbol of outdated Modernity; and finally to create a new tunnel that connects the various parts of the city, and to give greater porosity, at the district scale, to the flyover over the railroad tracks leading to the station.

1 Giandomenico Amendola, *Il brusio delle città. Le architetture raccontano*, Liguori 2013.

2 Winfried G. Sebald, *Austerlitz*, Milano, Adelphi, 2002 (ed. tedesca 2001).

Nella pagina a fianco, in alto: la stazione di Anversa in un'immagine del 1911; in basso: immagine del nuovo fabbricato viaggiatori.

al calare del sole: gigantesche sale d'aspetto annerite dal tempo e un grande atrio sormontato da una cupola di 75 metri d'altezza - ispirata al Pantheon romano - suggeriscono un'atmosfera densa e grigia, come in un "crepuscolo da oltretomba". La *salle des pas perdus* si confonde, nella sua memoria, con il vicino Nocturama del giardino zoologico, abitato da animali dagli occhi straordinariamente grandi e dallo sguardo fisso e indagatore. Sensazioni di solitudine lo assalgono, malgrado il fasto e la particolarità dell'edificio. Come gli animali del Nocturama, in cui le razze nane erano sorprendentemente numerose, anche i viaggiatori seduti nella *salle des pas perdus*, immobili e silenziosi, distanti gli uni dagli altri, parevano allo scrittore in qualche modo rimpiccioliti dal soffitto eccezionalmente alto e dall'oscurità degli spazi. I pensieri lo conducono verso un'immagine ancora presente nelle grandi stazioni europee del dopoguerra, non ancora ricostruite o rinnovate: il ricordo della deportazione. Lo sfiora l'idea che tali viaggiatori

seduti fossero gli ultimi rappresentanti di un popolo in via d'estinzione, cacciato dalla sua patria o scomparso; ultimi rappresentanti che, solo per il fatto di essere gli unici sopravvissuti, avevano la stessa espressione afflitta degli animali dello zoo. Più tardi, il ricordo della conversazione con l'amico Austerlitz gli permette di evocare l'eclettismo di Delacenserie, l'architetto del re Leopoldo: il disegno delle scalinate marmoree del famoso atrio della Centraal Station, contrapposto al rivestimento in acciaio e vetro delle pensiline e alla grande volta di copertura della galleria dei treni, crea un ponte di collegamento tra il passato e il futuro e mette in luce i valori della modernità della città industriale.

L'architettura eclettica del palazzo dei viaggiatori permette inoltre di introdurre in ordine gerarchico le divinità del XIX secolo: la miniera, l'industria, il traffico, il commercio e il capitale. Tali divinità sono situate nei punti elevati della *salle des pas perdus*, là dove nel Pantheon di Roma gli dei guardano giù



1 - L'atrio dell'edificio storico, all'inizio dei lavori di ristrutturazione.

2 - Alla pagina seguente: veduta dell'interno della stazione rinnovata.

verso il visitatore. Sebald nota inoltre che nell'atrio sono fissate a metà altezza insegne di pietra con immagini quali covoni di grano, martelli incrociati, ruote alate e un alveare, assunte a simbolo del principio dell'accumulazione capitalistica. E, fra tutte queste figure simboliche, al vertice è posto il Tempo, rappresentato dal quadrante di un orologio. Una ventina di metri al di sopra della scalinata a forma di croce che unisce l'atrio ai binari – unico elemento barocco dell'intero complesso – là dove nel Pantheon si può vedere l'immagine del sovrano a diretto prolungamento del portale, si trova l'Orologio governatore della nuova onnipotenza. Dalla posizione centrale che esso occupa nella stazione di Anversa si possono sorvegliare i movimenti di tutti i viaggiatori, mentre, da parte loro, i viaggiatori sono invitati ad alzare lo sguardo verso l'orologio e a regolare su di esso le proprie attività. In effetti, ricorda Sebald, da quando si procedette alla sincronizzazione degli orari ferroviari delle città d'Europa, verso la metà del XIX secolo, il Tempo domina incontestato il mondo. Seduto nel ristorante di fronte alla sala d'aspetto, in tutto e per tutto immagine speculare di quest'ultima, sull'altro lato del grande atrio a cupola, lo scrittore si sofferma a osservare un altro enorme orologio, sul cui quadrante, una volta dorato e ormai annerito dalla fuliggine della ferrovia e dal fumo del tabacco, faceva il suo giro la lunga lancetta dei minuti. Durante le pause della conversazione, i due protagonisti del racconto notano quanto interminatamente lungo fosse il trascorrere di un minuto e come sembrasse ogni volta orribile l'avanzare di quella lancetta, simile a una lunga lama che separa dal futuro il successivo sessantesimo di ora, lasciandosi dietro un tremolio minaccioso. L'insieme di tali elementi che Sebald nota nelle pagine iniziali del suo romanzo formano, durante gli ultimi decenni del XX secolo, il simbolo di un mondo ormai in decadenza. Ancora negli anni 1990 la stazione di Anversa, ricostruita cento anni prima, tra il 1898 e il 1905, secondo l'idea di disegnare un palazzo monumentale al limite orientale del centro storico della città, è caratterizzata da immensi ambienti bui e poco confortevoli, occupati in gran parte da chioschi e venditori ambulanti che nascondono la vista delle pareti policrome annerite dal tempo. Classificata nel 1975 edificio patrimoniale, la stazione è stata preservata dalla demolizione ma lasciata a lungo in uno stato di semi-degrado. La decisione presa nel corso degli anni 1980-1990 di sviluppare la nuova rete nazionale belga dei treni ad alta velocità ha permesso di dare avvio al processo di rinnovo dell'insieme delle grandi stazioni, con l'emergenza di due esempi paradigmatici, legati alle città di Anversa e di Liegi: la prima, Antwerpen Centraal, è oggi simbolo del rinnovo di una stazione ricca di storia, che si confronta con il centro denso e il ridisegno degli spazi pubblici attinenti; la seconda, Liegi-Guillemin, opera dall'architetto valenciano Santiago Calatrava, è esempio di una nuova costruzione posta al centro di in una zona di sviluppo della città. Entrambe parlano alla moltitudine degli individui che le percorrono, non più delle potenze tecnologiche degli stati-nazione, della ricchezza delle città capitaliste, della capacità di controllare il tempo e lo spazio presenti nelle nuove metropoli industriali, ma dei campi di emozione individuali che esse suscitano, delle connettività in esse possibili e delle infinite possibilità di aggirare la tirannia del Tempo.

## La nuova stazione nella città dei binari: spazi autonomi fortemente caratterizzati

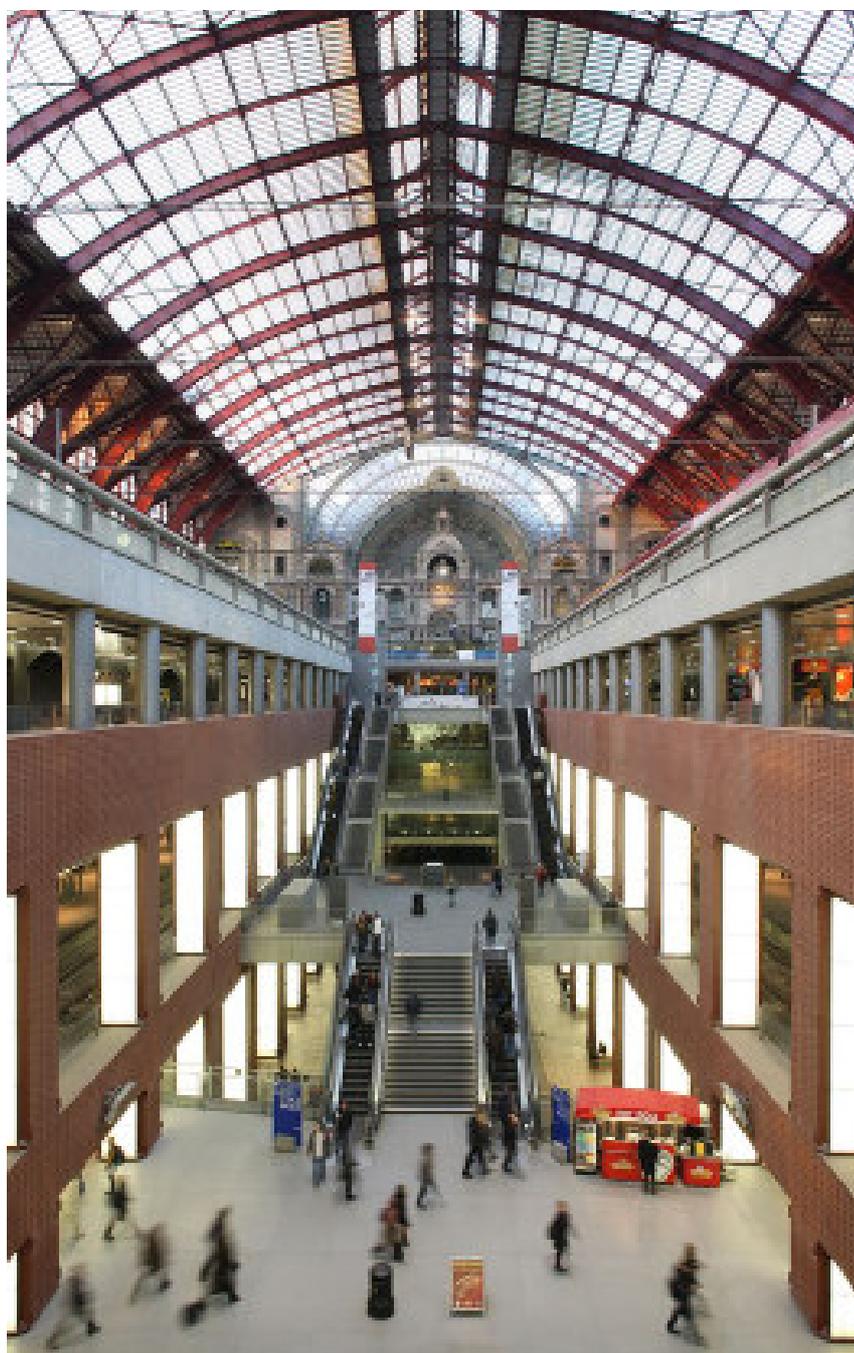
Inaugurata nel 1905, Antwerpen Centraal si presenta, dal punto di vista architettonico e urbano, come una stazione di testa che segna il limite orientale dello sviluppo del centro storico della città. L'imponente palazzo si erge a elemento di chiusura del giardino zoologico e funge da segnale monumentale al termine dell'asse est-ovest in direzione del porto fluviale. Con l'arrivo dei treni ad alta velocità si è posto il problema di trasformare la configurazione delle reti e di collegare il viadotto a sud della città con le reti della zona nord. I lavori, cominciati nel 1998 e terminati nel 2007, hanno permesso di realizzare un tunnel sotterraneo lungo 3,8 km tra i quartieri Anvers-Dam et Anvers-Berchem. All'altezza della stazione, e con una

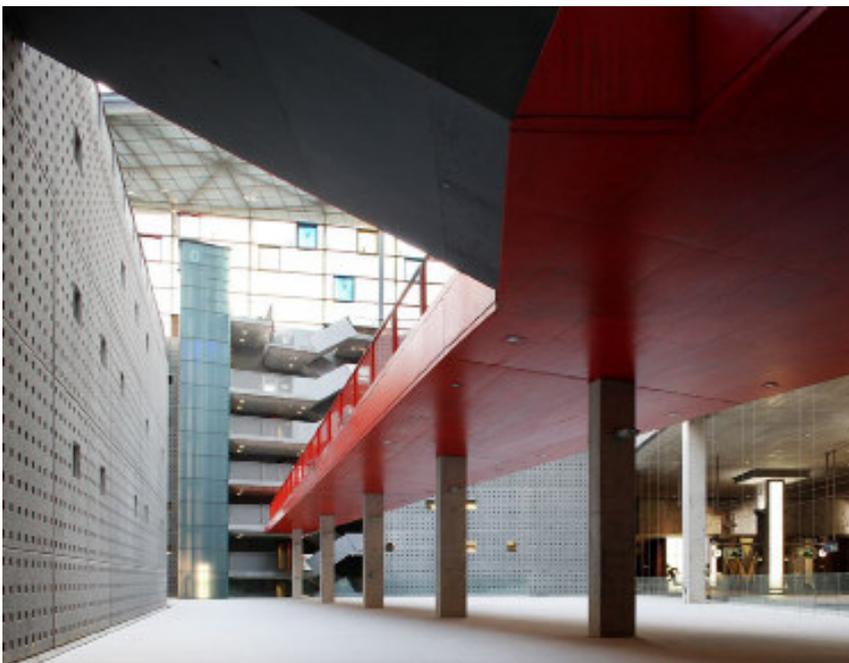
3 - Alla pag. 84, in alto: La nuova galleria dei treni, con la zona commerciale all'altezza del piano della città e il tunnel dei treni ad alta velocità nel settore inferiore.

4 - Alla pag. 84, in basso: immagine del nuovo fabbricato viaggiatori.

5 - Alla pag. 85, in alto: spaccato assonometrico con i diversi livelli d'organizzazione funzionale della stazione.

6 - Alla pag. 85, in basso: sezione trasversale sulla galleria dei treni.



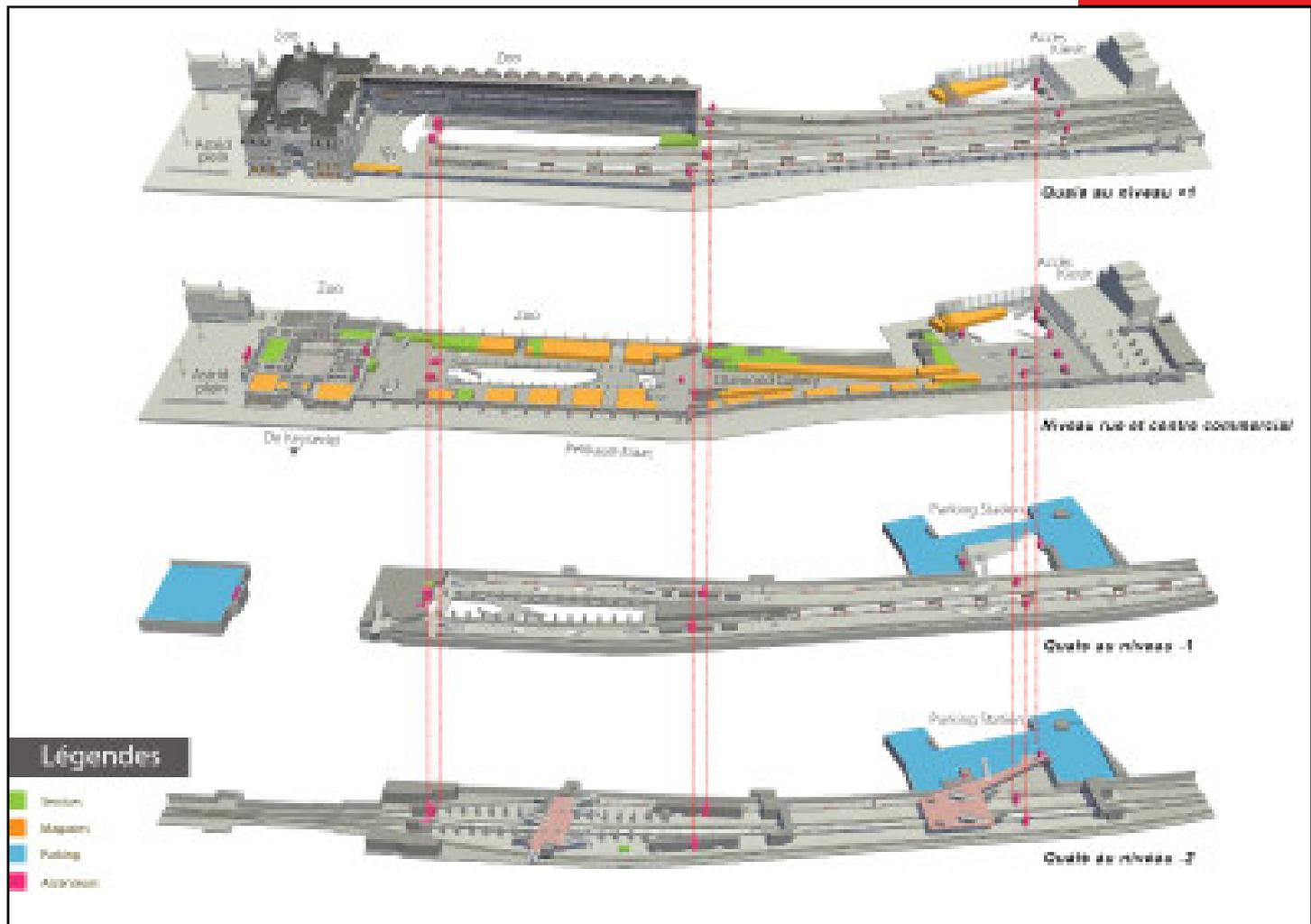


profondità di 20 metri sotto il livello della città, il tunnel forma uno spaccato a più livelli - due livelli aperti e una sezione sotterranea - che permette di collegare la zona dei TGV alla zona del metrò e dei treni della rete regionale.

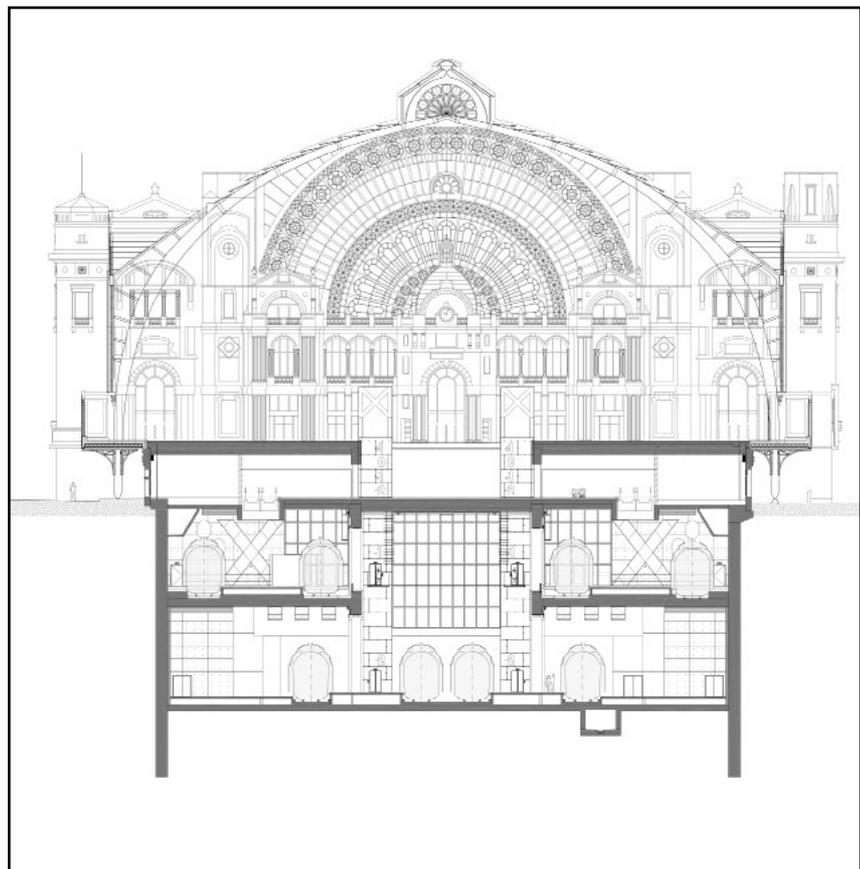
Con un passaggio giornaliero di circa 25.000 viaggiatori e il transito di 500 treni, la stazione di Antwerpen Centraal ha conservato il proprio accesso monumentale sull'Astridplein e ha ritrovato nuove funzioni integrate nel fabbricato storico in cui l'atmosfera e la luce dell'imponente atrio sono regolate da luci poste su pali alti 14 metri. Adiacente alla rinnovata *salle des pas perdus* del palazzo novecentesco, un secondo accesso posto in un nuovo fabbricato conduce alla galleria dei treni organizzata sotto l'antica volta di copertura in ferro e vetro, distribuita ormai su più livelli e dotata di luce naturale fino ai piani sotterranei. Al limite opposto di tale galleria, un nuovo fabbricato, dovuto all'architetto Jacques Voncke, propone una grande piazza coperta che si apre sul settore urbano del Kievitplein. Tale spazio pubblico, di cui la copertura costituisce, secondo l'immagine evocata dall'architetto, una "quarta facciata" in pannelli di polycarbonato, è disegnato dai flussi dei percorsi che si organizzano su più livelli. Il fronte urbano dell'intero complesso è così definito da più elementi che fungono sia da spazi funzionali che simbolici: sulla Koningin Astridplein, il palazzo eclettico e la grande cupola simboleggiano il corpo di fabbrica ottonevecentesco annoverato tra i monumenti storici della città e posto sul fondo della prospettiva del boulevard Keyserlei; lungo la Pelikaanstraat, il viadotto sormontato dalla galleria dei treni in ferro e vetro propone nuove funzioni commerciali aperte sulla città e collegate con la galleria interna che si sviluppa su più livelli; dalla parte opposta al viadotto, e sulla Lange Kievitstraat, il nuovo fabbricato fronteggia l'importante complesso alberghiero e per uffici del Kievitplein, ponendolo così nel cuore del "quartiere dei diamanti" e in diretto contatto con la stazione. All'interno, la stazione comprende tre spazi principali di dimensioni eccezionali: l'atrio otto-novecentesco con i propri marmi e lo scalone d'onore, la galleria dei treni regionali e ad alta velocità, con un'immensa navata centrale su cui si affacciano i livelli dei negozi e i livelli in cui stazionano i treni, la nuova piazza coperta inondata di luce.

Oltre al rinnovo dell'edificio storico e dell'insieme del quartiere, il progetto d'insieme ha previsto anche la creazione di un tunnel fotovoltaico lungo la rete che collega Parigi ad Anversa, con l'installazione di 16.000 moduli solari (da 245 W ciascuno) sull'infrastruttura creata all'epoca per proteggere gli alberi secolari della periferia della città dall'impatto dei treni, e, viceversa, per proteggere i treni da eventuali cadute d'alberi. Il tunnel è destinato a produrre 3,5 MW di energia annuale, con l'idea di soddisfare un duplice scopo: alimentare di energia elettrica la stazione di Anversa - garantendo il normale funzionamento di segnaletica, illuminazione e riscaldamento delle stazioni - ed erogare energia ai convogli ferroviari in transito.

L'insieme di tali operazioni si iscrive infine nel progetto complesso di ripensamento della struttura urbana della città. Affidato allo studio Secchi e Viganò e agli uffici tecnici del comune, il Piano strutturale della città (2003-2006) ha individuato nello strumento dell'immaginario collettivo un elemento su cui appoggiarsi per lo sviluppo futuro dei singoli progetti che interagiscono con l'area urbana alla scala larga. Dall'immaginario collettivo



sono emerse figure quali “Anversa città d’acqua” e “Anversa città dei binari”, ben servita da una capillarizzazione di trasporti pubblici e di strade che hanno favorito una distribuzione omogenea dello sviluppo urbano. Sul fronte dell’acqua, rispetto ai cambiamenti climatici in corso e all’innalzamento delle maree, il masterplan della zona del porto fluviale, secondo la proposta vincente (PROAP, a capo di un gruppo di cui fanno parte lo studio di architettura WIT, belga e i D-recta, società di gestione italiana) assume l’idea della barriera di protezione come elemento di strutturazione del paesaggio urbano. Il progetto è concettualmente basato su un abaco di possibili soluzioni secondo le quali la riorganizzazione dello spazio e dei movimenti topografici integra edifici barriera, pontili mobili, parcheggi sotterranei, spazi sopraelevati, attività in superficie e interrate con le quali si declina il tema “barriera”. In tal modo l’area si caratterizza secondo un’articolazione ricca e complessa, lungo la quale le aree asciutte e quelle temporaneamente e potenzialmente bagnate definiscono un nuovo paesaggio a scala metropolitana, con una propria immagine e una propria topografia. Anche per “la città dei binari”, il piano ha stabilito un riutilizzo del patrimonio esistente, inteso come grande infrastruttura territoriale a partire dalla quale sviluppare progetti puntuali che tengano conto della qualità del tessuto e della geografia esistenti.



Riproduzione riservata ©