

TEMI DI ARCHITETTURA
collana diretta da Giuseppe Nannerini

Alessandra De Cesaris. Architetto, dottore di ricerca in Composizione architettonica e Teorie dell'Architettura, insegna Progettazione architettonica presso la Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma. È responsabile scientifico dell'HousingLab, laboratorio di ricerca del DiAP Sapienza, che si occupa dei diversi temi connessi all'abitare e in particolare della rigenerazione delle aree marginali delle grandi città. Fa parte del collegio dei docenti del Dottorato di Ricerca in Architettura - Teorie e Progetto, Sapienza Università di Roma.

Domizia Mandolesi. Architetto, dottore di ricerca in Composizione architettonica e Teorie dell'Architettura, è Ricercatore e insegna Progettazione architettonica presso la Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma. Responsabile scientifico di HousingLab, DiAP Sapienza, svolge studi e ricerche sui temi della rigenerazione urbana, dell'abitazione e dell'innovazione tipologica. Vicedirettore della rivista di architettura "l'industria delle costruzioni", è autrice di numerose pubblicazioni.

€ 10,00

ISBN 978-88-7864-119-8



9 788878 641198

a cura di
Alessandra De Cesaris e Domizia Mandolesi

RIGENERARE LE PERIFERIE URBANE

RICERCHE - STRATEGIE - PROGETTI

a cura di A. De Cesaris e D. Mandolesi

RIGENERARE LE PERIFERIE URBANE

EDILSTAMPA

temi di architettura

TEMI DI ARCHITETTURA
collana diretta da Giuseppe Nannerini

a cura di
Alessandra De Cesaris e Domizia Mandolesi

RIGENERARE LE PERIFERIE URBANE

RICERCHE - STRATEGIE - PROGETTI

EDILSTAMPA

TEMI DI ARCHITETTURA
Collana diretta da Giuseppe Nannerini

COMITATO SCIENTIFICO
Jo Coenen
Lorenzo Dall'Olio
Paola Veronica Dell'Aira
Gianluca Frediani
Paola Gregory
Domizia Mandolesi
Marco Maretto
Renato T. Morganti
Masa Nogouchi

Ogni volume della collana è sottoposto alla valutazione
del comitato scientifico e di referee esterni
secondo il criterio del blind review

FOTO
archivio "l'industria delle costruzioni"

*Per le immagini di cui non sono stati rintracciati gli autori,
l'editore si impegna a regolare eventuali diritti agli aventi titolo*

Il volume raccoglie gli interventi presentati alla giornata di studi
"RIGENERERARE LE PERIFERIE URBANE. Ricerche strategie progetti".
Roma, 18 maggio 2015, Facoltà di Architettura Università Sapienza.
Responsabili scientifici: Domizia Mandolesi e Alessandra De Cesaris
HousingLab DiAP Sapienza, Roma.
Finanziamento di Ateneo 2013.

Edilstampa srl
Via Guattani, 20 - 00161 Roma
tel 0684567403 - fax 0644232981
www.edilstampa.it

ISBN 978-88-7864-119-8

Finito di stampare nel mese di novembre 2016

INDICE

Introduzione	5
Le periferie come luoghi di ricerca e sperimentazione progettuale. Strategie di trasformazione per la città di Roma	
Domizia Mandolesi	10
La periferia diffusa, la città dei nostri tempi	
Alessandra De Cesaris	20
Rigenerazione urbana NaplEST. L'intervento Brin69	
Ambrogio Prezioso	28
Il progetto Paris Rive Gauche	
Annick Bizouerne	34
Paesaggi periferici	
Roberto Di Giulio	44
Rigenerare la città: dalla partecipazione alla collaborazione	
Massimo Alvisi	50
Un nuovo impulso progettuale per la città contemporanea. Il caso della Coda della Cometa	
Orazio Carpenzano	58
Urban Green Line. Una infrastruttura di nuova generazione per invertire la direzione dello sviluppo urbano	
Antonino Saggio	66
Fare molto con poco	
Laura Valeria Ferretti, Carmela Mariano	74
Ri-Habitat Roma. Per una dimensione pubblica dell'abitare	
Paola Gregory, Rosalba Belibani	80
Interventi che salveranno la periferia. A Corviale il Complesso scolastico Mazzacurati si trasforma completamente	
Guendalina Salimei	88

INTRODUZIONE

È ormai un dato di fatto che le città europee, per le ragioni demografiche ed economiche a tutti note, non subiscano più grandi espansioni ma crescano su se stesse attraverso interventi di riparazione, completamento, sostituzione il cui obiettivo è densificare, rinnovare senza occupazione di ulteriori porzioni di suolo libero. Questa necessità, dettata anche da una coscienza ambientale più matura e dalla consapevolezza di non poter consumare ad oltranza le risorse a disposizione, ha portato già dalla metà degli anni Ottanta a una mentalità diversa e a un cambiamento di indirizzi nel modo di operare dell'architetto sulla città e sul territorio.

La volontà di approfondire questi indirizzi progettuali per coglierne le possibilità di applicazione nella complessa realtà urbana di Roma, ci ha portate a organizzare una giornata di studi sull'argomento. Scopo dell'iniziativa sollecitare il dibattito e porre a confronto le ricerche condotte in questi anni all'interno di HousingLab e del Dipartimento di Architettura e Progetto della Facoltà di Architettura sul tema della rigenerazione delle periferie con le strategie adottate e i progetti realizzati in altri contesti nazionali e internazionali. Aperta alla partecipazione dei diversi attori – dal ricercatore, al progettista, all'imprenditore, al politico – la giornata di studi e questa pubblicazione, che raccoglie una sintesi dei diversi interventi, si pongono un obiettivo ambizioso, che va oltre il semplice confronto e scambio di esperienze. Il volume, rivolto soprattutto agli amministratori, fornisce una raccolta in forma sintetica di casi e proposte concrete, in Italia e all'estero, da cui trarre preziosi spun-

ti e indicazioni per intervenire nelle periferie delle nostre città e in particolare a Roma.

La casistica delle proposte, dei temi e degli ambiti di intervento, ampia e articolata, fornisce infatti un interessante panorama dei diversi modi di trasformare i luoghi meno risolti della città. A fattore comune la riduzione degli sprechi a partire dalla valorizzazione, integrazione, riattivazione dell'esistente anche con azioni minimali con cui è possibile creare nuovi assetti e scenari urbani. È questa la filosofia che sostiene le proposte formulate dal gruppo G124 di Renzo Piano attraverso una prima sperimentazione condotta da tre laboratori progettuali, attivati in aree degradate situate in tre diverse realtà italiane – Roma, Torino, Catania – che raccolgono le sollecitazioni provenienti dai cittadini per interventi di rigenerazione alla microscala. I tre progetti, guidati rispettivamente dagli architetti Massimo Alvisi, Mario Cucinella e Maurizio Milan, redatti in collaborazione con la pubblica amministrazione e le realtà sociali presenti nei quartieri, si fanno interpreti del desiderio sempre crescente da parte degli abitanti di riappropriarsi di spazi abbandonati per innescare un processo di riqualificazione più generale. Piccole azioni nei luoghi della vita quotidiana e non solo grandi progetti per “rigenerare la città adeguandosi alla scarsità” è anche quanto propongono Laura Ferretti e Carmela Mariano, le quali invitano a ripensare le strategie del progetto urbano alla luce delle incertezze economiche dovute alla recessione in atto.

Protagonista principale di queste strategie è naturalmente *la periferia*, concetto a cui, come sottolinea Roberto Di Giulio, si possono associare realtà molteplici e assai diverse tra loro, legate alle caratteristiche strutturali dei sistemi urbani a cui appartengono. In questi luoghi periferici le strategie di rigenerazione dovrebbero mirare alla creazione di valori identitari sia attraverso l'inserimento di nuove centralità, sia intervenendo sulle componenti strutturali del tessuto urbano: spazi pubblici, percorsi, destinazioni d'uso, densità.

Significativo in questo senso il progetto urbano Paris Rive Gauche, di cui Annick Bizouerne, in qualità di capoprogetto per conto della

Direction de l'Urbanisme di Parigi, mette in evidenza gli aspetti strategici e procedurali principali. Si tratta di un progetto di sviluppo urbano, condotto dal Comune di Parigi, che interessa una vasta zona al margine del centro storico di Parigi, al confine con il Périphérique, e che investe aree industriali e ferroviarie dismesse per la maggior parte di proprietà pubblica, al quale stanno lavorando in collaborazione una società ad economia mista come responsabile e gruppi di architetti famosi risultati vincitori di una competizione internazionale.

Gli esiti di questa imponente operazione di rigenerazione urbana, ancora in corso di realizzazione, sono diversi: oltre alla sperimentazione in termini architettonici di una nuova visione urbana della periferia di Parigi legata all'inserimento di edifici alti, la più ampia sfida economica e l'opportunità per imprese e aziende coinvolte di mostrare competenze e capacità di innovazione sul piano energetico e ambientale.

Altrettanto complesso e interessante il progetto NapIEST, una sfida lanciata da un gruppo di imprenditori privati che ha deciso di fare sistema per cambiare funzioni e qualità della vita nel settore Est della città di Napoli. A parlare di questo progetto innovativo, che si basa principalmente sul recupero dell'esistente e su un'alta percentuale di investimenti privati, è Ambrogio Prezioso uno dei membri del comitato promotore dell'iniziativa. In un'area di più di 265 ettari, dove sono presenti numerose fabbriche dismesse ma anche ampie aree verdi, l'obiettivo è promuovere lavoro e produzione di beni e servizi creando un mix di funzioni – abitazioni, cultura, tempo libero, artigianato, parchi, spazi pubblici – il tutto facendo rete e mettendo a sistema le risorse locali.

La periferia è dunque la parte del sistema urbano dove convergono le maggiori criticità, incongruenze e disfunzioni sia sul piano formale che sociale ed economico, ma è anche il luogo dove si concentrano vitalità e opportunità di cambiamento. Sono a testimoniare, oltre ai casi già citati, le ricerche e le sperimentazioni progettuali da noi condotte nell'ambito dell'HousingLab, applicate nel contesto della città di Roma in una vasta casistica di situazio-

ni: dai quartieri di edilizia economica e popolare costruiti tra gli anni Cinquanta e Ottanta, sui quali oggi è necessario intervenire per adeguarli ai nuovi stili di vita e alle mutate dinamiche sociali e urbane, al fenomeno dello *sprawl* che richiede la definizione di strategie in grado di operare alla scala del paesaggio e della rete delle infrastrutture. Dei quartieri degli anni Cinquanta a Roma, parti di città oramai storicizzate dove è necessario intervenire per risolvere le condizioni di degrado causate da monofunzionalità e isolamento dal contesto, si occupano Paola Gregory e Rosalba Belibani individuando quattro quartieri campione dove operare nell'ottica dello stretto rapporto che intercorre tra ambiente edificato e realtà sociali.

Roma ha assunto oggi una dimensione metropolitana molto ampia presentando una struttura composita ed eterogenea, un mosaico di parti spesso assai diverse e mal connesse tra loro. La Coda della Cometa, una porzione di territorio tra Roma e il mare caratterizzata da grandi vuoti tra il costruito e da sequenze ambientali e antropiche di grande interesse naturalistico, costituisce una di queste parti, un luogo ideale su cui intervenire perché ancora non completamente compromesso come la città consolidata. L'idea progettuale, portata avanti dal gruppo di lavoro coordinato da Piero Ostilio Rossi e diretto da Orazio Carpenzano, è quella di costruire una grande infrastruttura ambientale in grado di rinnovare i significati delle azioni di tutela, recupero, valorizzazione e rigenerazione del territorio, lavorando sul complesso palinsesto storico dell'area dalle sue origini ai nostri giorni.

L'UrbanGreenLine, l'anello ecologico e infrastrutturale di circa 13 chilometri ideato da Antonino Saggio e dal suo gruppo di lavoro per collegare le due aree a scala metropolitana del parco archeologico della Caffarella e del parco di Centocelle, è invece una proposta di rigenerazione studiata appositamente per il settore sud della capitale allo scopo di invertire l'attuale direzione dello sviluppo urbano. L'obiettivo è quello di non consumare più territorio, ma recuperare, densificare e riqualificare l'esistente riutilizzando i numerosi vuoti presenti in questa parte consolidata di città, ri-

connettendoli attraverso un'infrastruttura ecologica di nuova generazione.

Riqualificare l'esistente, infine, l'obiettivo del progetto di trasformazione del complesso scolastico situato nel quartiere di Corviale, firmato da Guendalina Salimei con T-Studio. Inserito nell'ambito del più ampio programma di rigenerazione del noto quartiere romano, il progetto, la cui realizzazione è giunta da poco a compimento, ripensa al ruolo della scuola come luogo aperto al servizio di tutta la comunità esterna definendone nuovi caratteri architettonici e spaziali finalizzati al rilancio dell'intero quartiere.

Alessandra De Cesaris e Domizia Mandolesi

responsabili scientifici di HousingLab, il laboratorio di ricerca del DiAP, Sapienza Università di Roma, che si occupa dei diversi temi connessi all'abitare con particolare attenzione per le aree marginali delle grandi città.



Domizia Mandolesi, architetto, dottore di ricerca in Composizione architettonica e Teorie dell'Architettura, è Ricercatore e insegna Progettazione architettonica presso la Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma. Responsabile scientifico di HousingLab, DiAP Sapienza, svolge studi e ricerche sui temi della rigenerazione urbana, dell'abitazione e dell'innovazione tipologica. Vicedirettore della rivista di architettura "l'industria delle costruzioni", è autrice di numerose pubblicazioni.

LE PERIFERIE COME LUOGHI DI RICERCA E SPERIMENTAZIONE PROGETTUALE. STRATEGIE DI TRASFORMAZIONE PER LA CITTÀ DI ROMA

Domizia Mandolesi

La città come manifestazione fisica della struttura sociale ed economica di una società nel tempo è in continua trasformazione e presenta incongruenze, disuguaglianze ma anche opportunità, ricchezze e dinamismo. Riflettendo lo sviluppo economico e le incertezze di una compagine sociale sempre più complessa e articolata, la città, ha subito dagli inizi del Novecento ad oggi un'espansione senza precedenti. Ciò ha comportato la perdita di una forma compatta e definita, sostituita da più polarità urbane in una struttura territoriale caotica e mal organizzata, caratterizzata da grandi divari tra una zona e l'altra. Intervenire nelle realtà urbane di oggi significa porsi come obiettivo il superamento delle evidenti disparità tra le sue parti in termini di qualità architettonica e di vivibilità, per innescare fenomeni di riequilibrio delle forme di degrado dovute alle differenze economiche e sociali. La periferia, ovvero l'insieme di quartieri esterni al centro storico della città dove si concentrano le maggiori disfunzioni ma anche vitalità e occasioni di cambiamento, costituisce allora un luogo prezioso di sperimentazione per individuare strategie e progetti che mirino a favorire lo sviluppo di un sistema metropolitano più equilibrato. Questo intervento, che introduce la giornata di studi "RIGENERARE LE PERIFERIE URBANE. Ricerche strategie progetti"¹,

¹ "RIGENERARE LE PERIFERIE URBANE. Ricerche strategie progetti" si è svolta il 18 maggio 2015 presso la Facoltà di Architettura di Roma di via Gramsci. Responsabili scientifici: Domizia Mandolesi e Alessandra De Cesaris - HousingLab DiAP Sapienza Roma. Finanziamento di Ateneo 2013. <https://web.uniroma1.it/housinglab>



Strategie di riqualificazione del quartiere di edilizia economica e popolare Tor Bella Monaca a Roma: creare nuovi spazi pubblici all'aperto come luoghi di scambio per la comunità; ridisegnare le sezioni stradali; definire i margini verso la campagna.

Tesi di laurea E. Roditaki, I. Tomanovic, relatore prof. D. Mandolesi, Sapienza Roma

organizzata da me e da Alessandra De Cesaris, responsabili scientifici di HousingLab - DiAP - Sapienza Università di Roma, costituisce una breve sintesi delle ricerche sui temi della rigenerazione urbana portate avanti nell'ambito di HousingLab². La principale finalità è quella di individuare possibili strategie e ipotesi concrete di riqualificazione della periferia romana, sollecitando il confronto tra ricercatori, progettisti, amministratori e imprenditori per un impegno congiunto su questo tema. Si ritiene, infatti, che una precisa volontà politica unita a un'azione progettuale capace di far convergere verso obiettivi comuni i diversi attori coinvolti nella trasformazione sia l'unica strada percorribile in una città come Roma, dove il fenomeno della dispersione urbana è causa di danni sociali, economici e ambientali la cui risoluzione non è più rinviabile. Creare un sistema urbano più efficiente e meno dispersivo di energie umane e risorse ambientali nella città di Roma vuol dire affrontare almeno tre ordini di questioni principali: la manutenzione e l'adeguamento agli stili di vita contemporanei dei quartieri esistenti sia in termini di edificato che di offerta e qualità degli spazi pubblici all'aperto; il potenziamento e la razionalizzazione della rete delle connessioni; la rifunzionalizzazione dei grandi vuoti residuali. In questo quadro di intenti si inseriscono gli studi e le ricerche³ di HousingLab, volti a definire linee guida e strategie operative per interventi di riqualificazione dei quartieri di edilizia residenziale costruiti dal secondo dopoguerra in poi nel contesto della periferia romana.

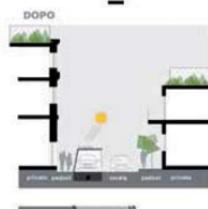
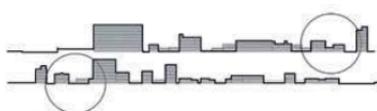
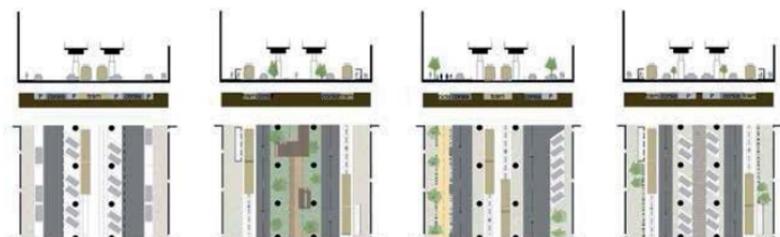
A rendere difficili le condizioni di vita in molti quartieri romani, sia quelli frutto delle espansioni più recenti che quelli situati nelle pe-

² HousingLab è il Laboratorio di Ricerca del DiAP, Sapienza Università di Roma che si occupa delle trasformazioni urbane in rapporto ai cambiamenti della società e del territorio. In particolare affronta le questioni della rigenerazione urbana, dell'abitazione e dell'innovazione tipologica, privilegiando come ambito di studio Roma e le sue aree periferiche. L'obiettivo è promuovere modelli di crescita dei territori urbani basati sull'esigenza di un'"autolimitazione".

<https://web.uniroma1.it/housinglab>

³ Gli studi e le ricerche sono nati in diverse circostanze: ricerche PRIN, di Ateneo e per enti pubblici; seminari interdipartimentali e di laurea; partecipazione a concorsi internazionali di progettazione.

Via Prenestina



Proposte di riqualificazione del Pigneto a Roma: riorganizzare le sezioni stradali per creare luoghi di incontro e spazi per i pedoni; valorizzare i tessuti di edilizia residenziale bassa attraverso interventi di adeguamento energetico e ridisegno delle facciate.

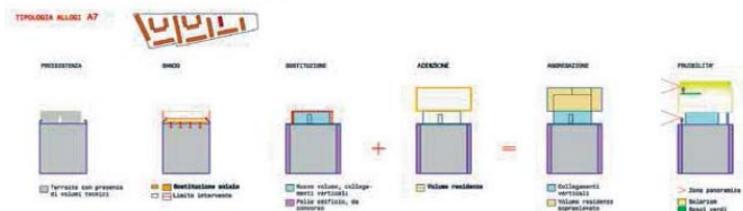
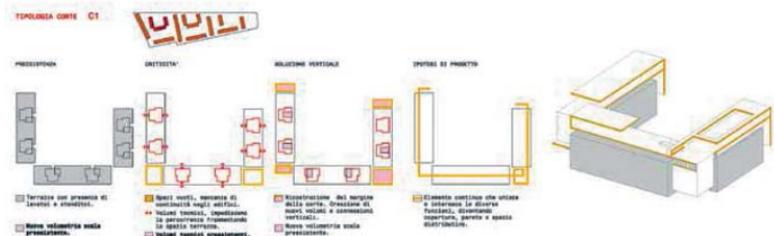
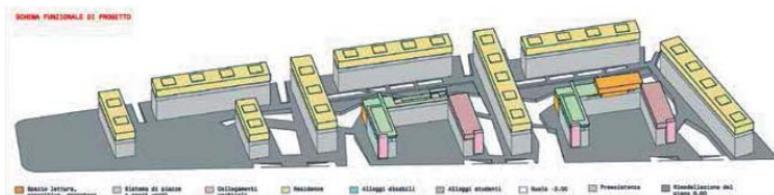
Ricerca di Ateneo 2012, coordinatore responsabile D. Mandolesi, Sapienza Roma;
elaborazioni grafiche: Chiara Roma, Leila Bochicchio

riferie ormai consolidate, vi sono infatti diversi fattori. Tra questi degrado fisico e emarginazione sociale, spesso associati a mancanza di identità e carenza di servizi, spazi pubblici e luoghi di incontro.

L'assenza di un disegno del suolo, i rapporti sbagliati o non studiati tra gli edifici e la maglia stradale, ma anche il continuo aumento del traffico veicolare e l'occupazione impropria di suolo pubblico sono alcune delle cause dell'attuale degrado urbano. Questi fenomeni sono aggravati dalla scarsa attenzione per la cura dello spazio pubblico sia da parte dei cittadini che dell'amministrazione romana che ha portato sempre più negli anni, oltre alla ben nota e diffusa incuria, a trascurare il progetto dei luoghi di relazione tra le diverse componenti del tessuto urbano. La necessità di risolvere questi problemi, associata ai provvedimenti richiesti per la riduzione dei consumi energetici degli edifici in base a quanto previsto dalla Comunità europea entro il 2020, possono costituire un'opportunità per attivare progetti di trasformazione dei quartieri esistenti a partire da due considerazioni principali. La prima è la necessità di ridurre il consumo di suolo libero così come suggerito dagli indirizzi comunitari. La seconda è l'individuazione di strategie progettuali alternative al costruire solo e unicamente ex novo che condividano il principio, sempre più diffuso anche in Architettura, di riutilizzare le risorse esistenti evitando sprechi e riducendo così i costi economici, energetici e sociali.

A tale scopo, per vincere la logica dei progetti episodici ed estemporanei, sempre più frequentemente praticata nella città di Roma, e riportare la questione della trasformazione urbana all'interno di un processo che ponga al centro dei propri obiettivi il lavoro sulla forma come strumento per ottenere una qualità urbana diffusa, si è ritenuto opportuno mettere a punto strategie progettuali mirate⁴,

⁴ Tra i principali obiettivi: sfruttare gli interventi di risanamento edilizio e adeguamento energetico degli edifici per introdurre dispositivi che migliorino le condizioni ambientali del quartiere e quindi della città; ridurre l'impatto ambientale generato dal traffico veicolare privato; potenziare e razionalizzare i sistemi della mobilità pubblica; incentivare la pedonalizzazione e promuovere i moderni sistemi di trasporto collettivo; ripensare le relazioni tra edificio, strada, luoghi pubblici di incontro.



Quartiere Tiburtino III a Roma. L'intervento di riqualificazione preserva l'integrità del carattere originale del quartiere aggiungendo nuovi volumi in copertura, riorganizzando l'attacco a terra degli edifici e prevedendo nuove facciate.

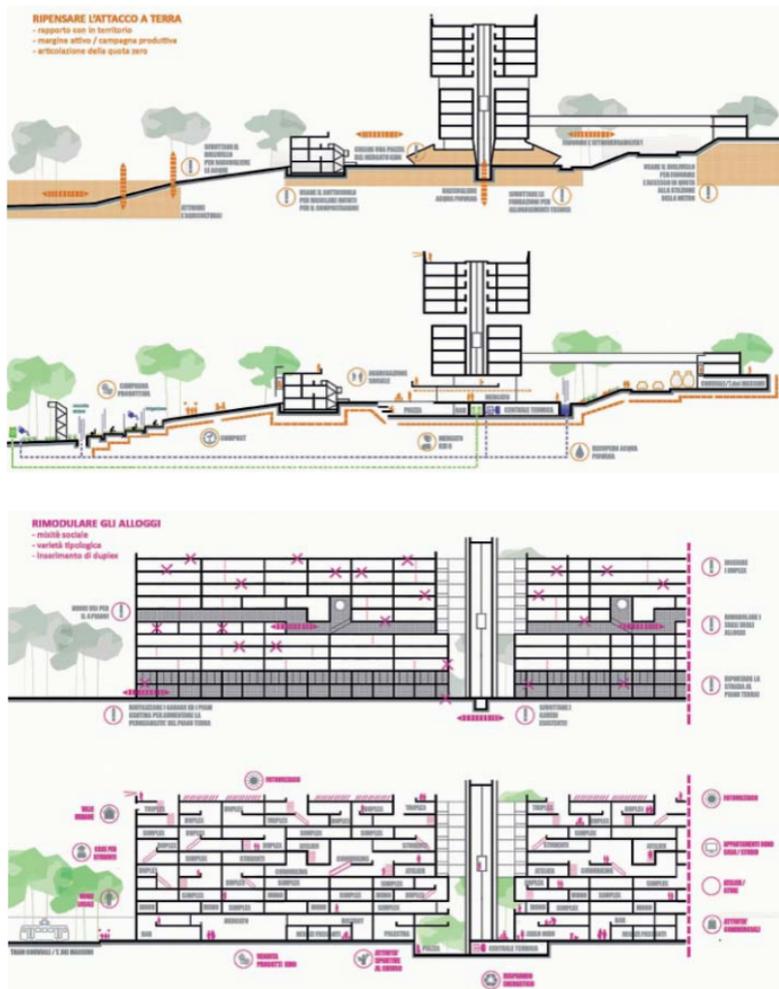
In questa pagina: tesi di Laurea C. Roma, Relatore prof. D. Mandolesi, Sapienza Roma; nella pagina a fianco: Concorso Pass - Riqualificazione del Tiburtino III a Roma, ATER 2010, Progetto HousingLab, D. Mandolesi (Capogruppo), A. De Cesaris, G. Di Giorgio, L. Paglialunga, R. Belibani



mediante le quali ripensare configurazione e modi d'uso dei singoli quartieri in un quadro organico di interventi.

In particolare, le strategie di rigenerazione e le soluzioni progettuali proposte lavorano sull'esistente anche con operazioni minime che, opportunamente coordinate alle diverse scale e messe a sistema, siano in grado di produrre trasformazioni dei singoli quartieri e quindi dell'intero sistema metropolitano.

Con questa finalità sono stati individuati casi studio rappresentativi di alcune delle diverse realtà urbane e sociali dei quartieri romani dove poter sperimentare strategie di intervento applicabili anche ad altri casi in condizioni analoghe.



Strategie di riqualificazione per Corviale: ripensare la sezione dell'edificio per favorire la permeabilità tra i corpi di fabbrica; ridisegnare l'attacco a terra per recuperare la continuità spaziale tra tessuto urbano e Agro romano; riorganizzare i piani terra prevedendo nuove funzioni; rimodulare i tagli e le relazioni tra gli alloggi.

Sintesi delle strategie progettuali per Corviale elaborate da HousingLab in occasione del Protocollo d'intesa tra il DiAP Sapienza Roma, e la Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea del Ministero per i Beni e le Attività culturali, Roma Capitale, 2012; elaborazioni: Alessia Guerrieri

Il metodo di ricerca per ogni caso studio ha comportato tre fasi di lavoro principali: lettura e analisi con evidenziazione delle criticità e potenzialità; definizione degli obiettivi di riqualificazione strategici; sondaggi progettuali in aree specifiche. Si è ritenuto fondamentale in ogni contesto di intervento, pur nella ricorrenza di alcune strategie comuni, rintracciare gli elementi di un'identità insediativa peculiare da reinterpretare e valorizzare nella proposta di nuovo assetto, sottolineando così l'impossibilità di generalizzare e di fornire soluzioni univoche che non rispettino le specificità legate alla struttura edilizia e insediativa, alla compagine sociale e alla localizzazione del singolo quartiere.

Sono stati scelti pertanto 5 quartieri e aree campione (Tor Bella Monaca, Tiburtino III, Corviale, Pigneto, periferia est / borgata Giardinetti), che vanno dalla periferia consolidata alla periferia diffusa, per individuarne criticità e potenzialità e successivamente formulare le ipotesi di trasformazione.

Tiburtino III e Tor Bella Monaca sono rappresentativi dei quartieri di edilizia residenziale pubblica anni '80 realizzati con sistemi costruttivi prefabbricati, il primo entro l'anello del GRA il secondo subito fuori, al confine con l'Agro romano. Corviale è un caso emblematico sempre di edilizia pubblica su cui agire in termini di tutela dei caratteri originari. Pigneto è un settore della periferia consolidata ad alta densità caratterizzato dalla compresenza di numerose tipologie edilizie, soggetto a fenomeni di degrado legati al traffico, alla scarsa manutenzione degli edifici e alla pratica dell'abusivismo. Giardinetti, infine, è esemplificativo delle vaste porzioni di periferia diffusa, segnate dal fenomeno dello *sprawl*, da reinserire nel sistema metropolitano secondo logiche virtuose.



Alessandra De Cesaris. Architetto, dottore di ricerca in Composizione architettonica e Teorie dell'Architettura, insegna Progettazione architettonica presso la Facoltà di Architettura, Sapienza Università di Roma. È responsabile scientifico dell'HousingLab, laboratorio di ricerca del DiAP Sapienza, che si occupa dei diversi temi connessi all'abitare e in particolare della rigenerazione delle aree marginali delle grandi città. Fa parte del collegio dei docenti del Dottorato di Ricerca in Architettura - Teorie e Progetto, Sapienza Università di Roma.

LA PERIFERIA DIFFUSA, LA CITTÀ DEI NOSTRI TEMPI

Alessandra De Cesaris

(...) Alla città del diciannovesimo secolo la metropoli della prima parte del ventesimo aggiunge le periferie, così come a queste la città del ventesimo secolo aggiunge la dispersione della città diffusa (...)¹.

Oggi nell'ambito europeo l'urbanizzazione a bassa densità rappresenta il modello insediativo maggiormente diffuso. Si tratta di una realtà che definisce conurbazioni interregionali e sovranazionali e che si configura con caratteri propri che non corrispondono a quelli della periferia della città moderna.

In questi territori della dispersione uno sterminato patrimonio di abitazioni – monofamiliari, di proprietà privata – mescolate casualmente ad attività produttive, capannoni, magazzini, servizi locali, intervallate da spazi vuoti di dimensione variabile, definisce un mosaico di luoghi di dubbia identità.

Si tratta di una realtà che possiede una propria specificità e che necessita di nuovi strumenti di analisi e nuove strategie di intervento. È infatti connotata dalla assenza di struttura urbana, dalla mancanza di connessioni del trasporto pubblico, dalla assenza di spazi pubblici riconoscibili, dall'assenza di gerarchie, dallo spreco di risorse collettive, dalla mancanza di identità storica e paesag-

¹ Così Bernardo Secchi nel sottolineare la profonda differenza di temi, problematiche e conflitti delle due realtà, in: B. Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza 2013, p. 72.



Periferia est di Roma. Il masterplan con i tre sistemi e sezioni schematiche della trasformazione di via della Sorbona in Ecoboulevard in grado di integrare differenti funzioni.

Ricerca di Ateneo 2011, elaborazioni grafiche: Alessia Guerrieri

gistica, dall'intreccio sempre più stretto tra paesaggio urbano e paesaggio agricolo. "È una città che appartiene culturalmente ai valori e alla prassi della città consolidata ma che non ne possiede le qualità spaziali e architettoniche"².

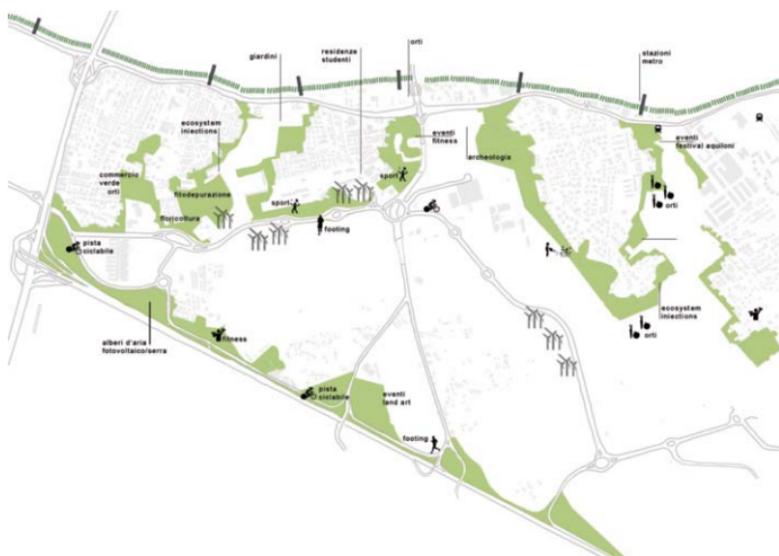
Una realtà con cui è indispensabile fare i conti, da indagare con sguardo positivo come organismo che evolve, per capire come orientarne le trasformazioni.

Nei territori della città dispersa la riorganizzazione delle reti infrastrutturali, quelle di trasporto e quelle dei sottoservizi a rete può rappresentare un ambito di rilievo strategico. In questo organismo disperso e frammentato il sistema delle infrastrutture di trasporto ha assunto infatti un ruolo di importanza cruciale: è aumentata infatti la necessità di mobilità. Nel suo garantire l'accesso a beni e servizi e l'instaurarsi di rapporti sociali, rappresenta la condizione imprescindibile di sviluppo economico ed uno degli elementi che fortemente caratterizza la società contemporanea.

Tuttavia, le infrastrutture di trasporto pensate e progettate per migliorare la vita della collettività aumentando le possibilità e la velocità degli spostamenti, dunque la libertà e il raggio di azione dell'individuo, hanno contribuito in modo sensibile alla dequalificazione del paesaggio. Nell'attraversare il territorio hanno infatti creato al loro intorno – sopra, sotto, accanto – terra bruciata e terreni incolti. Hanno definito spazi marginali, sottoutilizzati o inutilizzati, difficilmente accessibili.

Una serie di possibilità è offerta oggi da un progetto di rimodellazione delle infrastrutture stradali esistenti a scorrimento veloce, in grado di reintegrare soluzione tecnica e qualità dello spazio urbano, spazio dei trasporti e forma della città e di fornire risposte ai tanti modi secondo cui si articolano gli spostamenti del cittadino contemporaneo attraverso differenti mezzi, modalità e velocità di percorrenza.

² M. Morandi, in A. Magnier, M. Morandi, *Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea*, Franco Angeli, 2013.



Periferia est di Roma. Il margine tra borgata e agro come elemento generatore di nuove relazioni e opportunità.

Ricerca di Ateneo 2011, elaborazioni grafiche: Alessia Guerrieri, Erika Maresca

Ma è probabilmente nel ripensare complessivamente il sistema delle infrastrutture a rete, secondo un modello di integrazione tra consumo e produzione di energia, uno degli ambiti strategici prioritari della rigenerazione delle periferie e della riqualificazione dei paesaggi contemporanei.

Seppure invisibili perché tombate nel sottosuolo, rappresentano il supporto che organizza e permette la vita del soprassuolo. Si tratta, afferma P. Edwards, di quell'insieme di sistemi senza i quali la società contemporanea non potrebbe funzionare³.

L'attuale sistema, che irrorà, organizza e struttura i territori metropolitani segue uno schema messo a punto nell'Ottocento – nell'opera di modernizzazione di una città compatta – secondo un modello gerarchico ad albero, che probabilmente non rappresenta più la soluzione ottimale per i territori della dispersione.

Occorre ipotizzare un sistema di reti in grado non solo di erogare flussi di materia/energia da consumare o smaltire, ma a un sistema che diviene parte attiva nella produzione di tali flussi. Un sistema pensato non solo per soddisfare consumatori, sempre più voraci, secondo un flusso a senso unico ma un sistema adeguato a ricevere e ridistribuire energia prodotta capillarmente. Un sistema dotato di alcuni nodi atti a trasformare le scorie (liquami, rifiuti, acque bianche) e a farsi parte attiva nella produzione del fabbisogno energetico⁴.

Anche per quanto riguarda la gestione della risorsa idrica è lecito ipotizzare la messa a punto di un sistema maggiormente flessibile e capillare articolato in funzione del carattere dei territori (livello della falda idrica, natura dei terreni, ecc.) e degli insediamenti attraverso un sistema capillare di raccolta e stoccaggio dell'acqua piovana, piccoli impianti di fitodepurazione delle acque grigie, pic-

³P. N., Edwards, *Infrastructure and Modernity*, in T. J., Misa, P., Brey, A., Feenberg, (edited by), *Modernity and Technology*, Cambridge MA, MIT Press 2003, p. 187.

⁴P. Bélanger, *Redefining Infrastructure*, in M. Mostafavi, Harvard University, Graduate School of Design *Ecological Urbanism*, Lars Muller Publishers, 2010, p. 332-349.



**EDILIZIA RESIDENZIALE PRIVATA
RETE DELLE INFRASTRUTTURE ENERGETICHE**

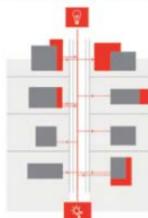


RACCOLTA DELLE ACQUE PIOVANE

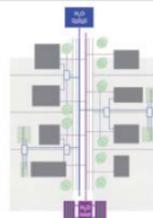


RETE DELL'ENERGIA ELETTRICA

**2. ADEGUAMENTO SOSTENIBILE
rete delle infrastrutture energetiche**



RETE DELL'ENERGIA ELETTRICA



RACCOLTA DELLE ACQUE PIOVANE

Periferia est di Roma. La ricerca di un nuovo modello di integrazione tra produzione e consumo per le reti delle infrastrutture energetiche.

Ricerca di Ateneo 2011, elaborazioni grafiche: Erika Maresca

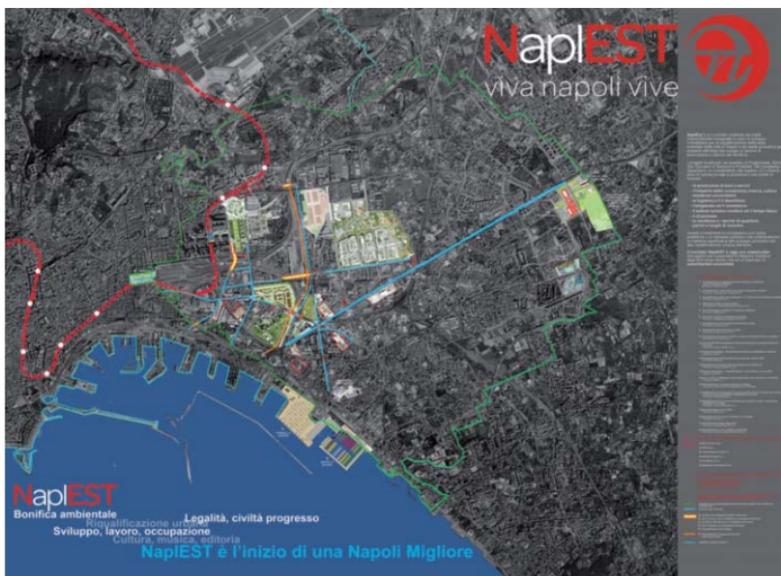
cole depressioni nelle aree a rischio in grado di assorbire gli eccessi di precipitazioni.

Infine, in questa città dispersa e frammentata il rapporto con la campagna ha bisogno di nuove interpretazioni in grado di stabilire vari livelli di mediazione tra spazio edificato e spazio aperto. In questa città arcipelago, composta da miriadi di differenti enclaves, il confine tra spazio edificato e spazio vuoto ha assunto altre connotazioni e altri valori rispetto a quelli che storicamente hanno definito il limite tra città e campagna.

Richard Sennett, facendo riferimento alle ecologie naturali e a Steven Gould, afferma “(...) Il limite è un confine dove le cose finiscono; il bordo è un confine dove diversi gruppi interagiscono. Sui bordi, gli organismi diventano anzi maggiormente interattivi, proprio per l’incontro di diverse specie e condizioni fisiche (...)”⁵. Si apre così una nuova interpretazione del limite, del confine, che oggi assume, secondo l’autore, altre connotazioni e altri valori rispetto a quelli che hanno caratterizzato la città storica.

Al margine, inteso come confine netto di passaggio da una situazione ad un’altra, da un mondo ad un altro, è lecito associare altre figure e altre interpretazioni. Può essere inteso come elemento a spessore variabile in cui assume importanza il concetto di soglia. Questo spessore a dimensione variabile potrà inoltre accogliere differenti usi e funzioni. Inoltre questi confini così riformulati rappresentano dei luoghi dove è possibile agire per riconfigurare un nuovo rapporto tra edificato e spazio aperto, dei luoghi dove sperimentare nuove spazialità a diversi gradi di cubatura.

⁵ R. Sennett, *The Open city* <http://www.richardsennett.com/site/SENN/UploadedResources/The%20Open%20City.pdf>. Traduzione di A. De Cesaris



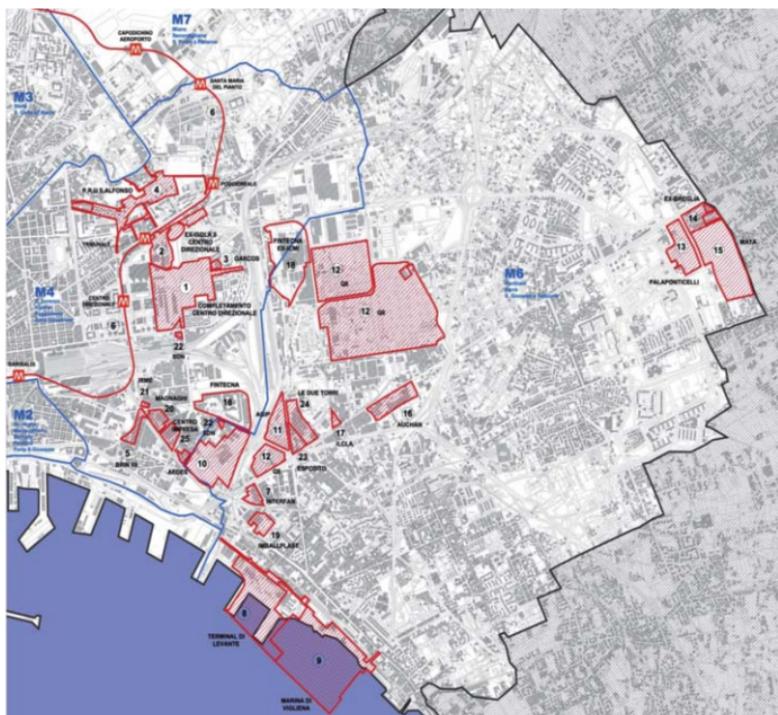
Ambrogio Prezioso, ingegnere, presidente dell'Unione industriali di Napoli, è alla guida di un gruppo imprenditoriale impegnato in iniziative di promozione e sviluppo immobiliare, di riqualificazione dei centri storici e di riconversione di aree industriali dismesse, ed è attivo anche nel settore delle opere pubbliche. È vicepresidente del Consiglio direttivo nazionale dell'IN/ARCH e dal 2015 è componente del Consiglio Generale di Confindustria.

RIGENERAZIONE URBANA NAPLEST. L'INTERVENTO BRIN69

Ambrogio Prezioso

Cambiare il volto di Napoli, cambiare funzioni e qualità della vita trasformando una parte della città abitata da 450.000 persone. È questa la sfida proposta da un gruppo di imprenditori privati che, nel 2010, dopo l'approvazione del nuovo PRG, ha deciso di attivare propri investimenti e dare vita al progetto NapLEST "Viva Napoli Vive". L'iniziativa interessa la zona Est, porta d'accesso orientale alla città e cerniera con i comuni della fascia vesuviana. L'obiettivo è rilanciare Napoli in ambito nazionale attraverso la promozione del lavoro e la produzione di beni e servizi. La trasformazione investe un'area di oltre 265 ettari, di cui 90 destinati a parco, le iniziative residenziali rappresentano il 23% delle opere complessive. L'impegno economico è di quasi due miliardi e mezzo di euro, di cui solo il 5% sono risorse pubbliche. I quartieri interessati all'operazione sono Poggioreale, San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli. I singoli progetti riguardano temi diversi: dalla riqualificazione urbana di aree industriali dimesse o degradate alla individuazione di nuove aree verdi, dalla sistemazione di *waterfront* alla realizzazione di infrastrutture. È prevista una *mixité* di funzioni: abitazioni, servizi di quartiere e grandi attrezzature per la cultura e il tempo libero, per il commercio e la logistica, per l'artigianato, parchi e spazi pubblici. Tra i progetti portati a compimento, simbolo della rigenerazione dell'area, "Brin69"¹, un

¹Brin69, uno dei 22 interventi che compongono il piano di trasformazione urbana della zona orientale di Napoli più grande d'Europa, è stato finanziato da Aedifica e Cittàmoderna con il coordinamento dell'imprenditore Ambrogio Prezioso.



INIZIATIVE ADERENTI A NAPLEST

- 1) Completamento e Riqualificazione del comparto orientale del Centro Direzionale di Napoli
Promotore: Agnò 6 S.p.A.
- 2) Completamento dell'ex Isola 5 del Centro Direzionale di Napoli
Promotore: Consoz per il comparto CD
- 3) Riqualificazione delle isole edificatorie 17 e 18 del Centro Direzionale di Napoli
Promotore: GARCOS S.r.l.
- 4) Programma di Recupero Urbano Rione S. Alfonso
Promotore: ATI PA.CO - Pacifico costruzioni S.p.A., CO.GE.PA Costruttori generali S.p.A., Credendino Costruttori S.p.A., Enrico Del Gaudio S.p.A.
- 5) Brfo 69 Recupero complesso industriale ex Medford
Promotore: Aedifica S.r.l.
- 6) METROPOLITANA di Napoli
Concessionario: MN Metropolitana di Napoli S.p.A.
- 7) Recupero complesso industriale ex Interfen
Promotore: Vagapost Immobiliare SGR S.p.A.
- 8) Realizzazione del Terminal di Inverto
Promotore: CO.NA.TE.CO. S.p.A.
- 9) Realizzazione di un porto turistico e relative infrastrutture a terra a Vigliena (San Giovanni a Teduccio)
Promotore: Porto Florio S.p.A.
- 10) ECO-QUARTIER Riqualificazione dell'area industriale dismessa Feltrinelli e Giamturco
Promotore: Gruppo AEDES S.p.A.
- 11) Riqualificazione dell'Area ENI dell' Ex deposito costiero AGIP
Promotore: ENI S.p.A.

- 11) Riqualificazione dell'Area ENI dell' Ex deposito costiero AGIP
Promotore: ENI S.p.A.
- 12) Riqualificazione urbana delle aree deposito Q8 a Napoli est
Promotore: Kuwait Petroleum S.p.A.
- 13) Realizzazione di un'attrezzatura urbana e territoriale per la musica ed i grandi eventi con annessa strutture complementari di servizi
Promotore: PalaSportelli S.r.l.
- 14) Ristrutturazione urbanistica dell'area ex Breglia
Promotore: Consorzio per la Riqualificazione di Porticioli
- 15) Parco urbano e attrezzature per il tempo libero ed il commercio a Porticioli
Promotore: Mata S.r.l.
- 16) Riqualificazione di un'area industriale dismessa per il centro commerciale AUGIARI in via Argine
Promotore: Cogel Costruttori S.p.A.
- 17) I.C.L.A S.r.l. - Riqualificazione di un'area dismessa in via Argine
- 18) Pittecca Immobiliare - Riqualificazione dell'area ex Manifattura Tabacchi (lotazione estrema)

ALTRE ATTIVITA' IMPRENDITORIALI ADERENTI A NAPLEST

- 18) Imballplast S.p.A.
- 20) Magnaghi Aeronautica S.p.A.
- 21) Moccia Irme S.p.A.
- 22) SON S.p.A.
- 23) Luigi Esposito & Figli S.r.l.
- 24) Le due torri S.r.l.
- 28) Centro Impres

tassello fondamentale e un segno concreto per l'avvio del grande piano di riqualificazione urbana della periferia Est napoletana. Con un investimento di 50 milioni di euro, il nuovo incubatore di creatività e servizi ha preso il posto di una vecchia fabbrica inquinante convogliando al proprio interno commercio e uffici, ricerca e progettazione, start up e redazioni giornalistiche. L'esperimento ha restituito alla città un'area buia e abbandonata ed è riuscito insieme ad altre funzioni limitrofe a cambiare lo stile di vita nella zona.

I progettisti hanno scelto di salvaguardare la memoria del capannone industriale dei primi del '900, un edificio simbolo della vecchia periferia industriale, conservandone la sagoma e la struttura portante. Quest'ultima è stata collegata alla nuova struttura reticolare in acciaio con i solai in calcestruzzo e le facciate composte da pannelli in alluminio alternati a superfici vetrate. La lunghezza dell'edificio – 250 metri per 40 di larghezza con un'altezza di 22 metri – ha indotto i progettisti a lavorare sulla pelle immaginandone la percezione dalle auto e da chi viaggia sulla vicina linea metropolitana. Da qui la scelta dei volumi sporgenti che ritmano i prospetti e rendono dinamica la facciata moltiplicando e riflettendo permeabilità e trasparenza. All'interno, la grande galleria centrale, dove è stato realizzato anche un giardino pensile, è uno spazio aperto di condivisione tra attività diverse, con negozi e uffici collegati da percorsi e passerelle trasparenti sospese.

Per i tempi, per il contesto, per le dimensioni e per il felice connubio tra modo di fare impresa e istanze dell'architettura, il progetto "Brin69" rappresenta un intervento pilota esemplare. La sua presenza sta realmente contribuendo a creare un nuovo paesaggio urbano e una nuova qualità della vita in un territorio complesso e difficile come quello della periferia Est di Napoli. Pur non essendo ancora del tutto completato, questo frammento d'eccellenza della nuova architettura napoletana lascia intravedere quello che potrà essere Naplest in futuro grazie ai progetti di riciclo e agopuntura urbana messi a sistema per cambiare funzioni, qualità ed economia non solo della zona urbana interessata, ma di tutta la città.

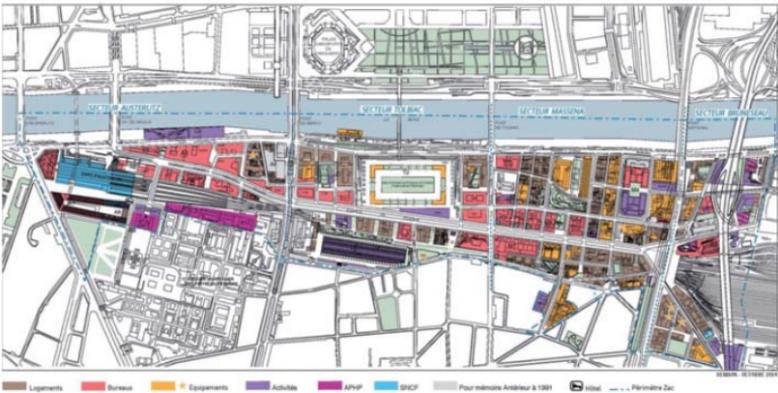


Il progetto Brin69, Napoli 2008-2015.
Progetto: VULCANICA Architettura (Marina Borrelli, Eduardo Borrelli, Aldo di Chio)
Committente: Aedifica srl.
Vista dell'area urbana e dell'edificio



Il giardino pensile interno nella galleria centrale dell'edificio.

PARIS RIVE GAUCHE - PLAN DES FONCTIONS



Annick Bizouerne, geografa e urbanista, dal 2007 è capo progetto del Progetto urbano *Paris Rive Gauche* per conto della Direction de l'Urbanisme di Parigi. Dal 2004 al 2007, responsabile dell'urbanistica per il comune di Saint-Ouen (Nord de Paris), ha partecipato all'avvio del progetto urbano dei Docks.

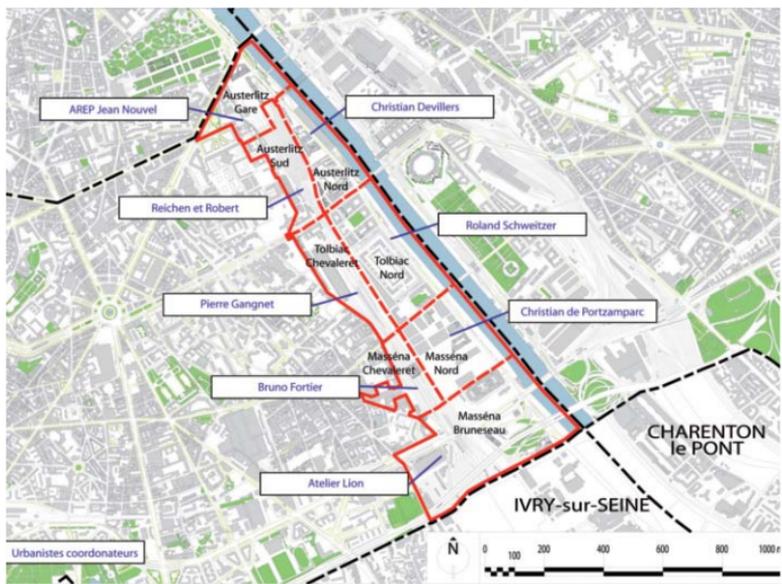
IL PROGETTO PARIS RIVE GAUCHE

Annick Bizouerne

La ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) Paris Rive Gauche è un'operazione pubblica di sviluppo urbano condotta dal Comune di Parigi nel 13° arrondissement, attraverso una società di economia mista, la SEMAPA. Lanciata nel 1991 su aree industriali e ferroviarie dismesse, per la maggior parte di proprietà pubblica, l'operazione si estende dalla stazione di Austerlitz, ai margini del centro più antico, fino al confine comunale con Ivry sur Seine, che si trova al di là del Pèriphérique. Il progetto, cominciato dall'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) negli anni '80, si basava sulla copertura della ferrovia in modo da consentire al 13° arrondissement di arrivare fino alla Senna e su una nuova trama viaria disegnata in relazione ai ponti e alle strade adiacenti, attraversata da un nuovo grande asse ortogonale. Promossa dopo le operazioni effettuate sulla riva destra della Senna e a nord, l'operazione perseguiva l'obiettivo, definito negli anni '70, di un riequilibrio Est-Ovest.

Nel corso del tempo, per le contestazioni dei cittadini e per i cambiamenti voluti dall'amministrazione, il programma originario è cambiato, sono aumentati gli alloggi e sono state inserite nuove funzioni¹. L'intera area è stata suddivisa in otto settori la cui tempistica

¹ Il programma attuale ha come obiettivo la costruzione di uno spazio urbano ricco di funzioni diverse e prevede 2.455.000 mq di SUL di cui 745.000 destinati a uffici, 585.000 ad abitazioni e 665.000 a grandi attrezzature, di questi ultimi 210.000 per funzioni l'universitarie e 250.000 per la BNF. I due terzi dell'operazione sono già stati realizzati e il programma è destinato a continuare fino al 2023.



Il perimetro della Zac Paris Rive Gauche e gli otto settori dell'intervento con i relativi progettisti.

è stata decisa in relazione alla disponibilità delle aree e alla costruzione della copertura del fascio ferroviario. Il progetto di ogni settore è stato oggetto di un concorso che prevedeva anche la scelta di un architetto coordinatore. Alla costruzione degli otto settori si sono candidati gruppi famosi che hanno lavorato affiancando SEMAPA; tra questi l'Atelier Jean Nouvel, Christian de Portzamparc, l'Atelier Lion. Grazie a questa procedura la Paris Rive Gauche offre una testimonianza dell'evoluzione del design urbano negli ultimi decenni.

GLI ELEMENTI DI INNOVAZIONE DEL PROGETTO PER IL SETTORE MASSÉNA-BRUNESAU E LE RELAZIONI CON I COMUNI DELLA CORONA

Le relazioni tra Parigi e i comuni periferici fanno parte di una storia politica e istituzionale complessa, contrassegnata da diffidenza reciproca. Grazie alle leggi sul decentramento del 1983 e del 1985 i Comuni avevano ottenuto nuovi poteri in materia di pianificazione urbanistica che volevano esercitare pienamente. La de-industrializzazione aveva generato una grande disponibilità fondiaria alla periferia di Parigi, e molti comuni della prima corona hanno intrapreso operazioni di investimento su questi territori. Alcuni hanno permesso che i promotori immobiliari si impadronissero dei terreni migliori, quelli vicini a Parigi, scelta che ha generato intorno alla città una sorta di “muro di cinta” di alberghi di modesta qualità, edifici per uffici e centri commerciali lungo il Pèriphérique. Altri comuni, come Saint Denis e Aubervilliers, situati a nord di Parigi, si sono accordati per definire nelle aree condivise una strategia urbana coerente: il progetto urbano della Plaine Saint-Denis ha coinvolto più 800 ettari. In precedenza questi comuni della “periferia rossa” avevano sofferto per la vicinanza alla capitale, perché costretti a ospitare grandi servizi urbani (centrali elettriche, impianti a gas, centrali di trattamento e di incenerimento dei rifiuti, centrale di riscaldamento urbano) e a subire un grande aumento di abitanti causato dalla gentrificazione dovuta agli interventi di riqualificazione urbana della capitale. Non appena il quadro legislativo-istituzionale lo ha consentito, tutti i comuni di prima cintura hanno quindi cercato di delineare il proprio futuro in modo indi-

pendente rispetto alla capitale. L'arrivo di un'amministrazione comunale di sinistra con una nuova visione urbana ha modificato la situazione. Il Comune di Parigi ha delegato un apposito Assessore allo sviluppo dei contatti e dei progetti con le comunità limitrofe; è stata creata un'unità tecnica per sviluppare protocolli su tutti i temi condivisibili, dall'urbanistica alla cultura e alla sicurezza. L'APUR è stato incaricato di redigere una mappa dei progetti urbani dei comuni periferici e della periferia di Parigi. Questa cartografia inedita è servita da sfondo per il dialogo intrapreso nel 2003 dal Comune di Parigi con i comuni vicini sul nuovo PLU (Plan Local d'Urbanisme) di Parigi. Il progetto urbano Massena-Bruneseau ha beneficiato di questo nuovo contesto che annunciava la visione della Grande Parigi metropolitana.



Il Progetto urbano di Paris Rive Gauche, in rosso il settore Bruneseau-Masséna.

LA COSTRUZIONE DI TORRI

Altro elemento di innovazione del progetto Massena Bruneseau è il fatto che, grazie alla revisione generale del PLU, per la prima volta dopo circa 50 anni a Parigi si costruiranno delle torri (cfr. “l’industria delle costruzioni” n. 443, maggio/giugno 2015).

A Parigi la costruzione di torri è stata una questione complicata e mal vista dalla maggioranza dei cittadini a causa dei precedenti poco convincenti realizzati degli anni '60-'80, come la Tour Montparnasse, le torri del quartiere Italia e le torri del quartiere Front de Seine. Si tratta di edifici realizzati secondo la normativa del piano urbanistico del 1961, un piano molto permissivo e di facile deroga. La proposta di costruire torri fu fatta nel 2001 dall’Atelier Lion che, nella consultazione organizzata da SEMAPA per definire il masterplan dell’area, aveva presentato un progetto che integrava “grattacieli di altezza moderata all’articolazione dei territori di Ivry e di Parigi”. La soluzione proposta dall’Atelier Lion è piaciuta alla nuova amministrazione che voleva attenuare l’immagine di Parigi città-museo e dimostrare che gli edifici a torre potevano essere adatti ad alcune parti della città. Nel momento in cui Londra, Barcellona e molte altre capitali vantavano progetti audaci di architetti di talento, Parigi non voleva essere da meno.

Dopo una serie di lunghe e complesse concertazioni, nel 2008, il Comune di Parigi ha infine adottato una decisione a favore di edifici di grande altezza, limitata a 200 metri, per uffici e attività non residenziali; le torri residenziali comportavano costi elevati e quindi incompatibili con l’edilizia sociale e la città di Parigi non voleva favorire le sole abitazioni di lusso. La costruzione delle torri doveva inoltre rispondere a una serie di raccomandazioni².

² Le sagome e le parti sommitali delle torri dovevano essere oggetto di un trattamento architettonico accurato; il piano terra doveva essere costruito in continuità con lo spazio pubblico e proporre funzioni portatrici di animazione; gli ultimi piani dovevano essere accessibili al pubblico per consentire a tutti la possibilità di godere di nuove vedute della città; gli edifici dovevano essere performanti da un punto di vista ambientale e rispettare il Piano Clima di Parigi per ridurre il consumo energetico degli edifici.



Vista dei nuovi interventi e della torre Duo2 dell'Atelier Jean Nouvel.

L'Atelier Lion, coordinatore del progetto, riprende quindi gli studi e propone su entrambi i lati del Périphérique quattro torri, la più alta delle quali poteva raggiungere i 180 metri³.

Nella primavera del 2011, SEMAPA ha lanciato un bando di concorso con linee guida per il lotto B3A del masterplan definito e coordinato dall'Atelier Lion. Il bando aveva per oggetto la cessione del terreno, dei volumi e del permesso di costruire collegato con un programma, requisiti architettonici, urbani e ambientali stabiliti da SEMAPA e dall'Atelier Lion.

Il concorso si è svolto in due fasi: la prima fase era un invito a presentare candidature con l'obiettivo di selezionare da quattro a sei gruppi; ogni gruppo doveva essere formato dal promotore, da un'equipe di progettisti composta da più figure specialistiche, e eventualmente da partner finanziari. Sette squadre hanno presentato la loro candidatura e cinque sono state selezionate per la seconda fase.

Nell'aprile 2012 la seconda fase, in cui la giuria ha deciso a favore del progetto presentato dal gruppo Ivanhoe Cambridge, Hines, Ateliers Jean Nouvel, ritenuto il più interessante sul piano urbano, architettonico e finanziario. Il dossier definitivo è stato presentato nel marzo 2015 e il rilascio della licenza da parte del sindaco di Parigi è condizionato dal parere del Commissario della concertazione pubblica che, alla luce delle osservazioni dei cittadini, può dare un parere favorevole accompagnato o no da raccomandazioni che inducono dei cambiamenti, o dare un parere negativo.

Il processo per la costruzione dei grattacieli nel quartiere Masséna-Bruneseau è stato avviato nel 2001, siamo nel 2015 e, se tutto procede favorevolmente, la prima torre sarà consegnata alla fine del 2019. Tantissime persone hanno lavorato per la realizza-

³Tutto questo ha portato a un'inchiesta pubblica, che è parte del procedimento di partecipazione, nella quale il Commissario garante ha giudicato che le obiezioni fossero dettate da posizioni ideologiche e che il progetto fosse nell'interesse pubblico poiché permetteva di rispondere alla forte domanda di abitazioni di Parigi, rafforzava il riequilibrio occupazionale est-ovest, creava nuove centralità e nuovi collegamenti tra Parigi e la sua periferia.



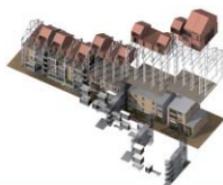
Settore Bruneseau-Masséna: primi studi sul paesaggio urbano.



Le Torri del Front de Seine.

zione del progetto senza dimenticare il lavoro condotto dalla proprietà che deve ancora affrontare le sfide del marketing e dell'organizzazione del cantiere. Nella fase di costruzione la torre dovrebbe impegnare molte imprese e molte aziende. Al di là degli aspetti architettonici e urbani, questo progetto rappresenta una sfida economica, ma anche un'opportunità per molte aziende per mostrare le loro competenze e la loro capacità di innovazione in particolare nel campo energetico, che è la vera sfida per gli edifici a torre accusati di essere molto energivori. Con il basso consumo di energia primaria che è stato annunciato, le torri di Jean Nouvel dovrebbero realizzare da questo punto di vista un punteggio molto rispettabile.

Ipostudio Architetti, Progetto pilota per la riqualificazione di un edificio nell'area Le Piagge (Firenze), elaborato nel quadro del progetto di ricerca europeo "SuRE-FIT: Sustainable Roof Extension Retrofit for High-Rise Social Housing in Europe" (2006-2009).



Roberto Di Giulio, architetto, Phd, è professore ordinario di Tecnologia dell'Architettura e Direttore del Dipartimento di Architettura presso l'Università degli Studi di Ferrara. Insegna progettazione tecnologica dell'architettura e svolge attività di ricerca nel campo dell'innovazione tecnologica, delle metodologie di progettazione e delle strategie di programmazione e gestione del processo edilizio. È socio fondatore dell'Ipostudio Architetti (Firenze) con il quale svolge attività di progettazione e ricerca dal 1983.

PAESAGGI PERIFERICI

Roberto Di Giulio

“Paesaggi Periferici” è il titolo del libro che raccoglie i risultati del Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale (PRIN) “Riqualificazione, rigenerazione e valorizzazione degli insediamenti di edilizia sociale ad alta intensità abitativa realizzati nella periferie urbane nella seconda metà del '900” finanziato dal MIUR e sviluppato dai Dipartimenti di cinque Atenei italiani tra il 2010 e il 2012.

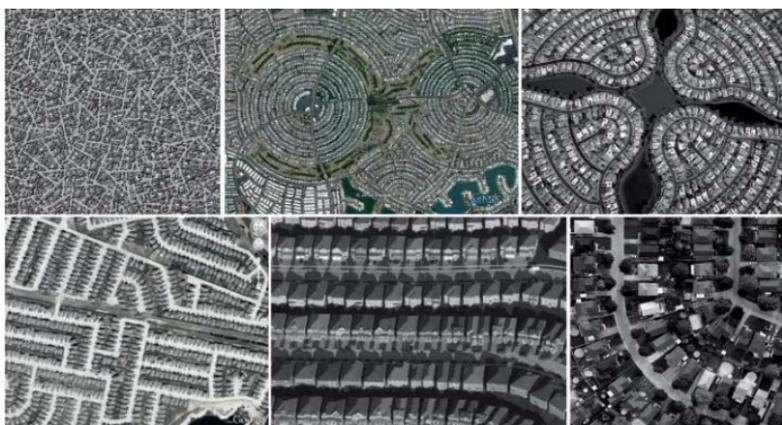
L'accostamento di due termini, “periferia” e “paesaggio”, che richiamano generalmente immagini e valori diametralmente opposti, sottolinea la molteplicità di scenari nei quali si può inquadrare il concetto di periferia urbana.

Il termine periferia identifica generalmente la posizione e la condizione di una parte della città rispetto al centro; tuttavia la molteplicità e l'eterogeneità dei fattori secondo i quali attribuiamo un valore a questi parametri di giudizio (posizione e condizione) ci suggeriscono di evitare semplificazioni e di non ridurre in un unico schema il concetto di periferia.

Al concetto di periferia possono rifarsi realtà assai diverse e, se utilizziamo le chiavi di lettura e i parametri di valutazione delle diverse discipline che si occupano di queste problematiche (urbanistica, architettura, scienze sociali, economia, etc.), la varietà dei casi si espande in funzione delle specificità in base alle quali ogni singolo sistema urbano genera i propri modelli di periferia. È proprio il fatto che siano le caratteristiche strutturali dei sistemi urbani a generare le “proprie” periferie, ciò che accentua, del resto, tali differenze.



Suburbanscapes 1.



Suburbanscapes 2.



Suburbanscapes 3.

Le periferie non sono dunque tutte uguali. Possiamo però trovare molti aspetti comuni nel concetto di condizione periferica. Uno di questi è sicuramente il modello di valutazione di tale condizione basato sul confronto – o più precisamente sulla contrapposizione – tra centro e periferia: tra qualità architettonica e degrado estetico, tra concentrazione di valori identitari e assenza d'identità, tra l'efficienza funzionale e la carenza di servizi e infrastrutture, tra la ricchezza e la carenza dell'offerta culturale, etc.

È la percezione di tale condizione, che si manifesta con l'evidenza anche di uno solo di questi “caratteri contrapposti”, che ci fa riconoscere il profilo di un paesaggio periferico.

Le scale di lettura e le diverse modalità che esse determinano nella valutazione della condizione periferica, consentono di definire un metodo per identificare i “fattori condizionanti” e il peso da attribuire a tali fattori nei metodi e nelle procedure valutative. Stiamo parlando, naturalmente, di metodologie di approccio alla valutazione e non di modelli; la singolarità che deriva dal legame tra periferia e sistema urbano dal quale viene generata, non consente di inquadrare in un modello o in uno schema la condizione periferica e, soprattutto, le strategie per migliorarla.

Al di là di alcune costanti e di alcuni caratteri comuni, il lento processo di crescita di un'area periferica, nel caso di nuovi insediamenti, o di marginalizzazione di una porzione di tessuto urbano già strutturato, crea sistemi urbani simili ma non omologabili. I fattori che ne identificano il carattere periferico magari sono gli stessi, ma il peso di ciascuno di essi cambia rendendo singolare quella determinata area rispetto ad un'altra, anche nella stessa città.

Si deve tener conto, a tale proposito, delle trasformazioni che hanno portato al carattere prevalentemente “funzionalista” dei fattori dai quali dipende la differenza tra centro e periferia. Alla marcata simbologia dei luoghi e della stessa collocazione geografica del centro rispetto alla periferia si è sovrapposta, nella città moderna, la specializzazione delle funzioni che ha modificato, spesso accentuandoli, i termini di tale diversità.



Giancarlo De Carlo, Piano Guida per la riqualificazione del quartiere Le Piagge (Firenze).



"Architetture Connette: progetti per l'area nord di Reggio Emilia": elaborati degli studenti del Laboratorio di Sintesi Finale C, Dipartimento di Architettura di Ferrara, AA 2015/15.

Il prevalere di una funzione, quella residenziale nelle periferie e quella terziaria nel centro, costituisce, nella maggior parte dei casi, l'elemento di riconoscibilità più evidente delle une rispetto all'altro. Questa condizione si rileva soprattutto nelle grandi città e nelle aree metropolitane nelle quali il progressivo consolidarsi di una struttura policentrica ha alterato il quadro delle gerarchie e delle contrapposizioni tra centro e periferia. L'analisi, in questo caso, deve partire dalle condizioni di marginalità di talune aree rispetto alle altre e prendere in esame, specialmente nelle grandi aree metropolitane, il quadro disarticolato di un sistema fatto di molti centri e molte periferie.

Definire e inquadrare i fattori dai quali dipende la condizione periferica significa dunque osservare, in una casistica quanto più possibile estesa e diversificata, le modalità secondo le quali si manifesta e viene percepita la carenza, o l'assenza assoluta, di qualità urbana.

Le periferie, tuttavia, non sono solo il luogo dell'espansione incontrollata e della speculazione edilizia, sono organismi dinamici in grado di trasformarsi, capaci di concepire modificazioni anche profonde. In diversi paesi europei sono state anche teatro di sperimentazioni nel campo dell'urbanistica, dell'architettura, della partecipazione e della rigenerazione delle relazioni sociali.

Le strategie per la rigenerazione e la riqualificazione delle periferie devono pertanto mirare alla creazione di "nuove centralità" e quindi a un progressivo riequilibrio del rapporto periferia-centro basato sul superamento di un patologico stato di subordinazione.

Diversi studiosi individuano in un'evoluzione policentrica e reticolare delle città la strategia per la creazione e lo sviluppo, nelle aree periferiche, di centri d'interesse e di valori identitari. L'inserimento di elementi nodali e di "nuove centralità" è senza dubbio il motore di dinamiche di rigenerazione, a patto però che si crei nello stesso tempo un sistema di "luoghi di mediazione", che si intervenga cioè – alla scala appropriata – sulle componenti strutturali del tessuto urbano come gli spazi pubblici e i percorsi, la densità e il riequilibrio nel mix delle destinazioni d'uso.

I venti punti della riqualificazione

- 1) La crescita per esplosione. Basta alle città, ormai rinchiusate a macchio d'olio.
- 2) GreenBelt: difesa del suolo agricolo attorno alle città.
- 3) GreenBelt: difesa dei valori paesaggistici attorno alla città.
- 4) Costruire sul costruito / ripara e rammenta (brownfield).
- 5) Trasformare in brownfield in greenfield. (e non l'opposto come si è fatto fino ad oggi)
- 6) Trasformazione delle aree dismesse (industriali, ferroviarie, militari)
- 7) Le aree costruite (abusivamente) in zone a rischio
- 8) Trasporto pubblico nel rapporto centro/periferia/periferie
- 9) Consolidamento strutturale degli edifici a partire da quelli pubblici, come le scuole, sono 60 mila le scuole a rischio sparse per l'Italia
- 10) Adeguamento energetico: si potrebbero ridurre in pochi anni i consumi energetici degli edifici del 70-80 per cento
- 11) L'autocostruzione: promuovere cantieri leggeri e forme cooperative per il rammento degli edifici
- 12) Il cambiamento delle periferie non può essere imposto dall'alto ma occorre prevedere processi partecipativi degli interessati
- 13) L'identità delle periferie: così spesso trascurate, dimenticate, trasformate in luoghi senza nessuna identità.
- 14) Le procedure da seguire per la riuscita del progetto. La pianificazione.
- 15) Il verde urbano dentro la cintura come verde agricolo/orti urbani
- 16) Il verde urbano dentro la cintura come sorgente di bellezza e di migliori condizioni climatiche
- 17) La microimpresa, i finanziamenti pubblici diffusi ed il regime fiscale dei progetti di rammento
- 18) I finanziamenti europei a cui non si accede per ignoranza
- 19) I luoghi iconici della città, luoghi dell'urbanità: piazze, strade, ponti, parchi
- 20) Gli edifici iconici che fecondano la città, ma di rado le periferie. Scuole, università, musei

- 1) La crescita per esplosione. Basta alle città, ormai rinchiusate a macchio d'olio.
- 2) GreenBelt: difesa del suolo agricolo attorno alle città.
- 3) GreenBelt: difesa dei valori paesaggistici attorno alla città.
- 4) Costruire sul costruito con un'opera di rammento delle periferie.
- 5) Trasformare in brownfield in greenfield. (e non l'opposto come si è fatto fino ad oggi)
- 6) Trasformazione delle aree dismesse (industriali, ferroviarie, militari)
- 7) Le aree costruite (abusivamente) in zone a rischio
- 8) Trasporto pubblico nel rapporto centro/periferia/periferie
- 9) Consolidamento strutturale degli edifici a partire da quelli pubblici, come le scuole, sono 60 mila le scuole a rischio sparse per l'Italia
- 10) Adeguamento energetico: si potrebbero ridurre in pochi anni i consumi energetici degli edifici del 70-80 per cento
- 11) L'autocostruzione: promuovere cantieri leggeri e forme cooperative per il rammento degli edifici
- 12) Il cambiamento delle periferie non può essere imposto dall'alto ma occorre prevedere processi partecipativi degli interessati
- 13) L'identità delle periferie: così spesso trascurate, dimenticate, trasformate in luoghi senza nessuna identità.
- 14) Le procedure da seguire per la riuscita del progetto. La pianificazione.
- 15) Il verde urbano dentro la cintura come verde agricolo/orti urbani
- 16) Il verde urbano dentro la cintura come sorgente di bellezza e di migliori condizioni climatiche
- 17) La microimpresa, i finanziamenti pubblici diffusi ed il regime fiscale dei progetti di rammento
- 18) I finanziamenti europei a cui non si accede per ignoranza
- 19) I luoghi iconici della città, luoghi dell'urbanità: piazze, strade, ponti, parchi
- 20) Gli edifici iconici che fecondano la città, ma di rado le periferie. Scuole, università, musei

Massimo Alvisi, architetto, dopo la laurea conseguita a Firenze, lavora per Renzo Piano Building Workshop per otto anni fino al completamento dell'Auditorium di Roma, dove nel 2002, insieme a Junko Kiritomoto, fonda lo studio Alvisi Kiritomoto + Partners. Si occupa di architettura e urbanistica, ha vinto premi e concorsi internazionali, tra cui l'AIT Award 2012, i suoi lavori sono stati esposti alla Biennale di Architettura di Venezia 2012. È impegnato in vari progetti di recupero e risanamento urbano in Italia e all'estero, tra cui il recupero del centro storico di Hanoi.

RIGENERARE LA CITTÀ: DALLA PARTECIPAZIONE ALLA COLLABORAZIONE

Massimo Alvisi

In occasione della sua nomina di senatore a vita, avvenuta nel 2013, Renzo Piano ha creato il gruppo di lavoro G124, un laboratorio che punta sul “rammendo” delle periferie italiane attraverso piccoli progetti partecipati. I primi tre progetti elaborati dal gruppo riguardano luoghi di emarginazione e degrado situati nelle città di Roma, Torino, Catania.

Tre interventi significativi dei possibili modi di riattivare e restituire all'uso pubblico spazi abbandonati, tre progetti, in differenti contesti geografici, esemplari della capacità di rivitalizzare e di innescare processi di trasformazione più ampi.

ROMA, IL VIADOTTO DEI PRESIDENTI: UNA INFRASTRUTTURA INCOMPIUTA
Il progetto nasce dalla collaborazione del Gruppo Renzo Piano G 124 con la pubblica amministrazione e le realtà sociali presenti e attive sul territorio. In particolare, è promosso dal Municipio III, Assessorato alla Trasformazione Urbana, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica U.O. Qualità Urbana, Assessorato ai lavori pubblici e alle Periferie del Comune di Roma Capitale nell'ambito del progetto europeo Tutur.

Obiettivo dell'iniziativa è raccogliere il desiderio, sempre crescente da parte dei cittadini, di riappropriarsi del territorio attraverso interventi alla microscala che possano rivitalizzare uno spazio abbandonato e innescare un processo di riqualificazione più generale.

A seguito di una fase preliminare in cui è stata coinvolta la comunità locale si è arrivati a formulare una proposta progettuale che

Roma... Il Viadotto dei Presidenti

Una Infrastruttura incompiuta



Catania... Librino

il rammendo sociale...





prevede la riattivazione e la trasformazione di una parte dello spazio sottostante il Viadotto dei Presidenti. Si tratta di un'infrastruttura realizzata nel quartiere della Bufalotta negli anni Novanta per il passaggio di una ferrovia leggera mai completata.

La proposta si limita ad intervenire in una piccola area al di sotto del viadotto abbandonato restituendo all'uso delle persone uno spazio degradato, non attraversabile, e favorendo la permeabilità tra le due parti del quartiere.

Al di sotto del viadotto sono stati collocati tre container per piccoli laboratori e un'officina ed è stata realizzata una pavimentazione con pallet di legno per una superficie di circa 200 mq.

Nel suo complesso l'operazione "Sotto il Viadotto" rappresenta l'inizio di un processo in continua evoluzione attraverso la condisione delle scelte, laddove l'obiettivo finale è quello di lavorare sopra il viadotto trasformandolo in una lunga pista ciclabile, una vera e propria "Green line" urbana.

TORINO, VIA FOSSATA: IL PARCO SENZA NOME

Il caso studio di Torino interessa il quartiere di Borgata Vittoria, un'area in prevalenza residenziale realizzata negli anni Settanta nella zona nord di Torino. In questo caso lo spazio urbano esisteva ma il parco non aveva nome ed era difficilmente raggiungibile.

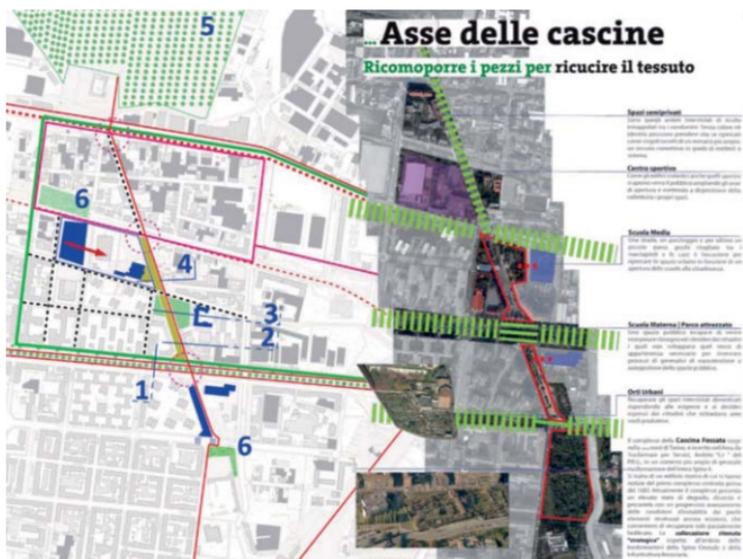
L'obiettivo del lavoro, attraverso una serie di incontri – due volte al mese per sei mesi – è stato quello di ricostruire e rafforzare l'identità del quartiere attraverso il coinvolgimento degli abitanti e delle associazioni presenti in loco (Associazione Casematte, Don Angelo Zucchi, Cooperativa Sociale Agridea, Progetto Luoghi Possibili).

Il progetto si è concentrato su uno spazio residuale, un giardino pensile realizzato sopra un parcheggio di fronte alla chiesa e alla scuola; una zona semi abbandonata che rischiava di diventare un luogo di degrado, ma che facilmente poteva essere riattivata per innescare il processo di rammendo. In questo parco senza nome, che d'ora in avanti si chiamerà Parco G124, sono quindi state concentrate le energie e “un gruppo dei giovani architetti del G124, con l'aiuto di qualche volontario, ha rivitalizzato la zona con piccole strutture in legno, oggetti di recupero, tessuti usati per i pannelli informativi del Comune, che vanno a creare un percorso punteggiato da luoghi di ritrovo. L'intervento, di per sé molto semplice, vuole restituire allo spazio un carattere dignitoso, attivando energie, idee e iniziative”¹.

CATANIA, LIBRINO: IL RAMMENDO SOCIALE

Il quartiere Librino, previsto dal PRG di L. Piccinato del 1964 e realizzato in base al piano di zona progettato da Kenzo Tange nel 1970, come altri insediamenti realizzati in quegli anni mostra, oggi, enormi criticità, criticità di ordine sociale prima che architettonico. Quindi in questo caso specifico, ancor più che a Roma e a

¹ Maurizio Milan, Tutor del progetto G124 / Torino in: *Periferie diario del rammendo delle nostre città*, pag. 55.



Progetto G124/ Torino... Via Fossata: tutor Maurizio Milan.

IL MASTERPLAN DELLE OPPORTUNITA' G124



Progetto G124/ Catania... Librino: tutor Mario Cucinella.

Torino, il “rammendo” è stato di carattere sociale e politico, prima che architettonico.

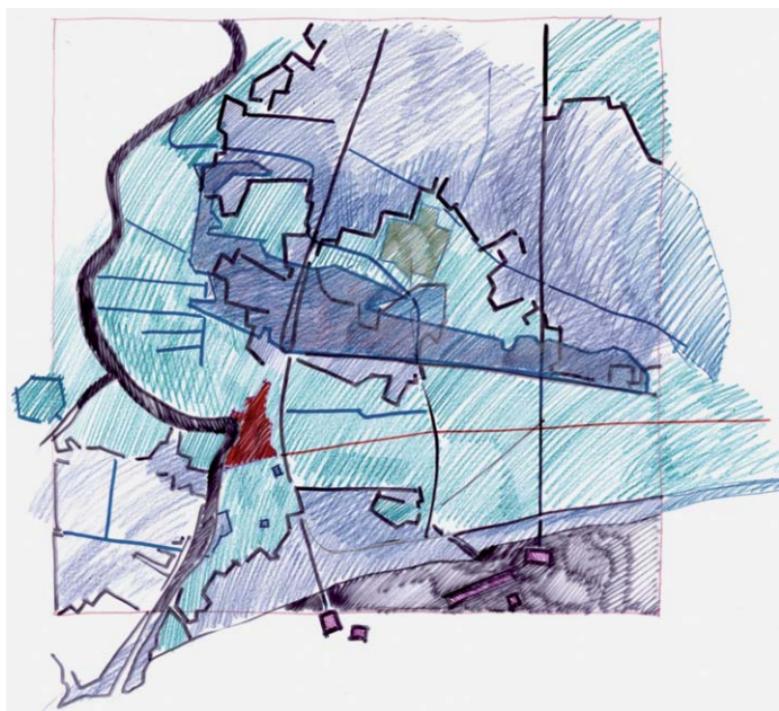
Alcuni dati significativi per comprendere la situazione. A Librino risiedono 80.000 abitanti e il 55% della popolazione ha tra 0 e 33 anni; nel quartiere è presente solo il 4% delle attività produttive e il di tasso di disoccupazione è al 50%; la percentuale di spazi verdi è il 20% della dotazione di verde della città.

Il masterplan generale ha previsto un percorso pedonale capace di raccordare i progetti dell'amministrazione con i bisogni e i desideri dei cittadini. Si tratta di un percorso pedonale che diviene l'asse portante di una rete di spazi pubblici oggi inesistente.

Successivamente il lavoro si è focalizzato sull'area di San Teodoro e della scuola Brancati attraverso il coinvolgimento dei molti soggetti che a vario titolo erano e sono impegnati nella rigenerazione socio-territoriale dell'area.

È stato così messo a punto il progetto baL (buone azioni per Librino) con cinque priorità. Tra queste la messa in sicurezza dell'area, la scuola è infatti stata costruita su un terreno in parte franoso e sebbene non ci siano pericoli di crollo le condizioni dello spazio esterno sono preoccupanti. Tra le altre priorità: la creazione di orti sociali e didattici e di un percorso di collegamento tra la palestra, la scuola e gli orti.

In particolare, il tracciato del percorso è stato pensato come una grande “lavagna” dove i ragazzi hanno disegnato trasformando la superficie asfaltata in uno spazio per il gioco e la comunicazione.

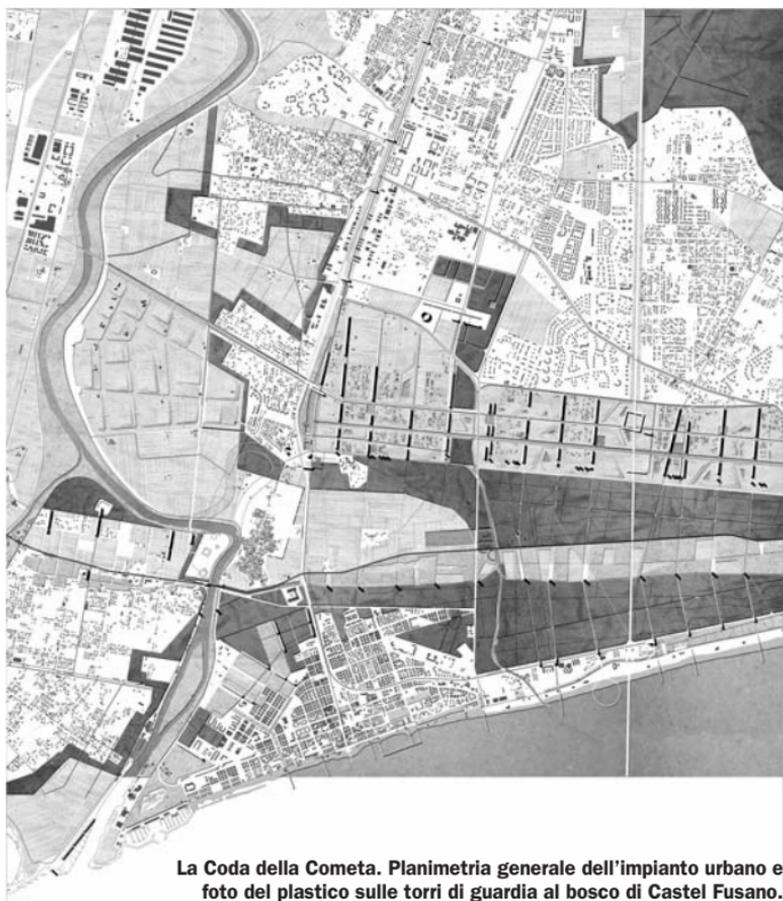
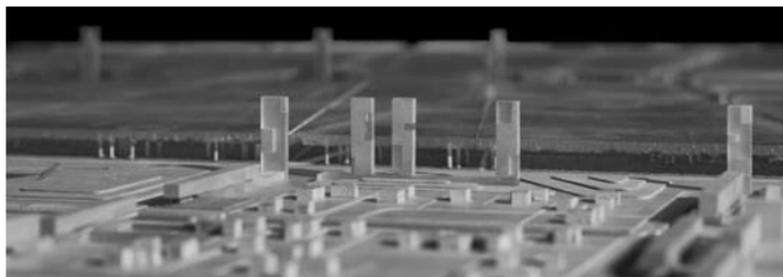


Orazio Carpenzano, architetto, ordinario di Progettazione architettonica e urbana, direttore del Dipartimento di Architettura e Progetto, Sapienza Università di Roma, dove dirige anche il laboratorio ArCo. È membro esperto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e fa parte del Collegio docenti del Dottorato in Architettura - Teorie e Progetto della Sapienza Università di Roma.

UN NUOVO IMPULSO PROGETTUALE PER LA CITTÀ CONTEMPORANEA. IL CASO DELLA CODA DELLA COMETA

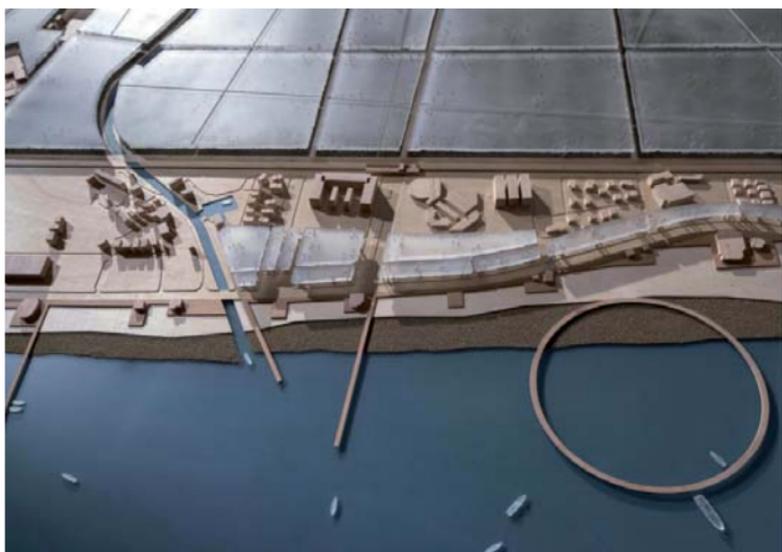
Orazio Carpenzano

Nelle città europee di grandi dimensioni sono in atto da anni politiche di rigenerazione urbana che mirano a ridurre il consumo di suolo, per favorire lo sviluppo di un sistema metropolitano più equilibrato. Gli strumenti e le procedure adottati, nonostante il prevalere degli investimenti privati, vedono le amministrazioni pubbliche svolgere un ruolo di primo piano come guida delle trasformazioni negli interessi della collettività. Raccolgo l'invito di HousingLab, Laboratorio di ricerca sui temi dell'abitare contemporaneo del DiAP Sapienza Università di Roma, il cui fine è quello di sollecitare la discussione e il confronto su questa importante questione per avanzare proposte concrete d'intervento nelle parti di recente formazione delle nostre città. In particolare cercherò di trasferire in questo contributo l'esperienza recente dell'iniziativa appena conclusasi di "Roma 20-25. Nuovi cicli di vita della metropoli" che ha raccolto in una mostra collettiva al MAXXI letture, visioni e progetti per la Roma futura, elaborati da venticinque università italiane e straniere. Con un orizzonte temporale del decennio che ci separa dal Giubileo del 2025 il progetto ha preso in considerazione una nuova mappa della città metropolitana, identificata da un quadrato dalle dimensioni di 50 km di lato, corrispondente al vasto perimetro della vita sociale ed economica della Roma di oggi. Risultato: un mosaico variegato e discontinuo di interpretazioni e di proposte su molti temi, dall'architettura al paesaggio, dalle infrastrutture all'abitare. Il nostro gruppo della Sapienza, attraverso un workshop da me diretto, è intervenuto sulla



La Coda della Cometa. Planimetria generale dell'impianto urbano e foto del plastico sulle torri di guardia al bosco di Castel Fusano.

cosiddetta Coda della Cometa, un'entità fisica molto interessante, perché ancora in gran parte non del tutto compromessa rispetto a quella città consolidata che in genere si manifesta attraverso luoghi con-fusi e dis-ordinati, mutazioni paradossali e talvolta incomprensibili, avvenute in un tempo asincrono e in uno spazio esteso, consumato a morsi qua e là per poterlo ipotecare, compromettere e violare. La Coda della Cometa è un territorio nel quale si entra attraverso infrastrutture forti che formano una rete debole, soprattutto in termini di interscalarità delle mobilità possibili. Una rete che attraversa paesaggi dove la densità della Metropoli si stempera a partire non soltanto da quanto si vede, ma da tutto quello che si memorizza. Su questo territorio è possibile e necessario scrivere un nuovo modello di tracciati, di diversa forma e materia (soprattutto d'acqua) per conformare una formidabile impalcatura tra tutto il costruito, gli ampi spazi vuoti e le straordinarie aree naturali boschive. La Coda della Cometa è anche una successione di sequenze ambientali e antropiche concatenate, in cui si apprezzano forti e micidiali contrasti tra quello che continua a sorgere e la scena nativa dello spazio intercluso tra Roma e il suo mare. È un luogo in cui le epoche che si sono succedute hanno lasciato una sequenza di eventi spaziali, di visioni, di fenomeni d'architettura volontaria e involontaria di grande interesse: si pensi alle straordinarie opere portuali legate al Tevere e al mare, ma anche a quelle pensate e mai realizzate per il Tevere o a quelle per la bonifica. Si pensi alle Dune di Palidoro, di Macchiagrande, ai tumuleti di Bocca di Leone, della foce dell'Arrone e del Tevere, alle vasche di Maccarese, all'oasi di Castel di Guido, alla pineta di Castel Fusano, alle dune di Capocotta, ai resti della città romana di Ostia, ai porti di Claudio e Traiano, alla Necropoli di Porto all'Isola Sacra. Questo è il territorio bagnato dal Tirreno, legato alla città oggi in modo ancora "debole", ma che presenta – in frammenti ancora consistenti – uno straordinario paesaggio di dune costiere dotate di una splendida macchia e un eccezionale bosco mediterraneo. Questi paesaggi attendono un'adeguata conoscenza e rinnovate modalità di fruizione: un notevole patrimonio che



La Coda della Cometa. Foto del plastico di una vista dall'alto complessiva e di un settore dell'area.

potrebbe essere considerato come un'immensa risorsa culturale, ambientale ed economica per Roma e il suo hinterland. Il progetto può e deve rimettere in gioco il passato in vista di un grande obiettivo futuro: stimolare nuovi modi d'uso e dunque attribuire nuovi significati e altre forme allo spazio per dare una "finalità positiva" anche a ciò che si può e si deve riciclare. Tutto questo impone un profondo cambiamento culturale in grado di coniugare progetto ed ecologie. Nel nostro caso l'idea evidente è quella di costruire una grande infrastruttura ambientale, che sia capace di rinnovare i significati delle azioni di tutela, di recupero, di valorizzazione e rigenerazione. Sappiamo che, nella storia, la costruzione di un luogo molto spesso è avvenuta in contesti che già possedevano elementi in grado di supportare l'azione dell'uomo, inserendosi nelle forme e nella percezione di un *genius* già presente, accentuandone il valore. Il carattere più evidente della Coda della Cometa è quello di essere luogo/meta, segnato da alterne fortune, collegato a un ambiente marino e fluviale cui via via si è sostituito un principio insediativo determinato da esigenze economiche espansive, che hanno consentito l'applicazione di un modello infrastrutturale identico per ogni contesto, dunque indifferente ad esso. In fondo non è questo il principio che ha determinato l'avvento delle cosiddette periferie? Distribuire uniformità ambientale, senza sprecare tempo nella ricerca di una relazione complessa con i contesti, ma accontentandosi semplicemente di garantire le adeguate condizioni igieniche. Dunque strade senza un proprio carattere, una progettazione malamente concentrata sul "costruito" che ha trascurato lo spazio aperto, divenuto fattore sempre più marginale nei processi economici della produzione edilizia. Accostamento improvvisato, muto e paratattico, di oggetti di tutte le dimensioni e forme, in un quadro di totale difformità ambientale. Un vero disastro. La nostra proposta ha lavorato su un'ipotesi chiara: esplicitare i contenuti possibili di un territorio che ha tutte le carte in regola per diventare il vettore strategico della futura Roma. Vorrei in questo scritto associare tali contenuti a figure concrete. Prima fra tutte l'accessibilità attraverso differenti mobilità, accezione pri-

maria di uno spazio aperto dove si danno movimento e trasformazione. Poi l'ordine potenziale del vuoto, perché il vuoto è ingrediente fondamentale per ordinare il frammentario, il disperso, la compresenza di forme e le dimensioni molteplici. Poi ancora la presenza-assenza delle grandi infrastrutture storiche e delle architetture antiche.

Infine, le energie rinnovabili prodotte da fonti derivanti da particolari risorse naturali, che sono alla base della cosiddetta economia verde: le tecnologie di bioraffinazione, le centrali solari termodinamiche, l'energia geotermica e lo sfruttamento dell'energia del mare potrebbero avere un potenziale comparabile alle altre forme energetiche rinnovabili, ma dipendono ancora dal dover attrarre adeguati investimenti in ricerca e sviluppo.

La Coda della Cometa può dunque diventare una vasta area in grado di offrire le sue risorse storiche, naturali, ambientali ed ecologiche per la costruzione di un sistema di tecnologie adattive, idonee a coniugare la modernità e il progetto con la cura del territorio, la sua manutenzione, il suo sviluppo sostenibile. Una grande riserva energetica, un dispositivo intelligente in grado di innescare e promuovere nuove scelte di politica ambientale, capaci di indicare a Roma una nuova via di sviluppo.

Il workshop ha consegnato un progetto dove il corpo dell'area viene inciso da un nuovo possibile sistema urbano (così come si evince dal Masterplan) attraverso due differenti strategie, quella della demolizione e quella di una densificazione leggera, entrambe regolate dalle due "forme" ambientali dominanti: il Bosco e il Mare. La nuova forma urbis si costruisce attraverso il legame tra strutture diverse ma sovrapponibili e l'architettura, poca e sapientemente distribuita, può ancora conservare l'unità tensiva che serve a rigenerare i valori e le storie messe in luce dai diversi approcci tematici. La sequenza di primi piani e di campi lunghi rende il "luogo" un'area/spazio dove le scene naturali possono finalmente esprimere, attraverso il progetto, tutta la loro potenzialità e le differenze d'intensità dei distinti registri ambientali e paesaggistici.



La Coda della Cometa. Viste prospettiche.

PROPOSTE DI TRASFORMAZIONE PER LA CODA DELLA COMETA A ROMA
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ROMA LA SAPIENZA - Roma 20-25 QUADRANTE 11
DENSIFICARE DEMOLIRE RICONFIGURARE. ROMA TRA IL FIUME, IL BOSCO E IL MARE
docenti

Piero Ostilio Rossi (coordinatore), Orazio Carpenzano (responsabile del progetto),
Fabio Di Carlo, Alessandra Capanna, Andrea Grimaldi

con

Francesca Romana Castelli, Lina Malfona, Caterina Padoa Schioppa, Paolo Marcoaldi
dottorandi

Fabio Balducci, Alessandro Brunelli, Livio Carriero, Giovanni Rocco Cellini,
Lelio Di Loreto, Lucio Pettine, Pietro Zampetti

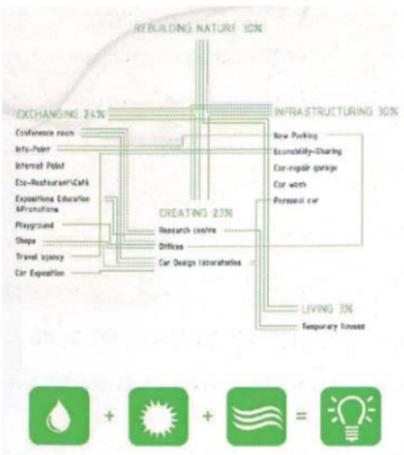
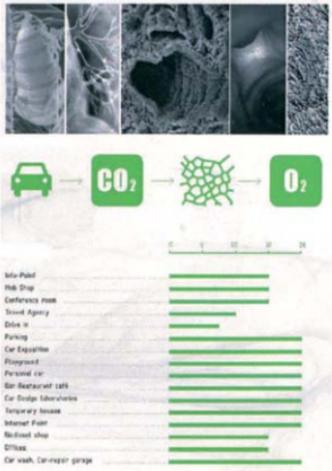
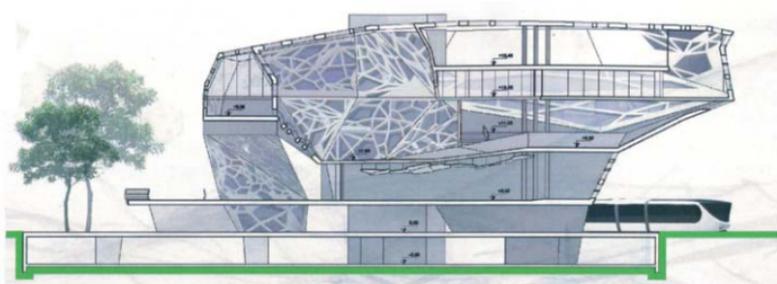
URBAN GREEN LINE. UNA INFRASTRUTTURA DI NUOVA GENERAZIONE PER INVERTIRE LA DIREZIONE DELLO SVILUPPO URBANO

Antonino Saggio

Le infrastrutture, e innanzitutto le strade, sono state per decenni lo strumento primario e indispensabile per lo sviluppo architettonico ed urbanistico. Sono state la spina che ha portato al raddoppio, alla triplicazione, alla decuplicazione del patrimonio edilizio in pochi decenni. E più ci si espandeva, più *brown areas*, aree abbandonate, edifici vuoti e dilapidati si lasciavano alle proprie spalle. In questa fase storica noi dobbiamo limitare al massimo il consumo di suolo agricolo, ma non possiamo certo bloccare lo sviluppo! Dobbiamo soltanto *invertirne la direzione*. E siccome non c'è sviluppo senza infrastrutture, *dobbiamo creare infrastrutture di nuova generazione, infrastrutture rivolte appunto al recupero, alla densificazione e alla riqualificazione della città esistente*. Piuttosto che infrastrutture per il consumo di suolo, dobbiamo creare infrastrutture per il recupero dell'esistente.

Chi scrive ha presentato alla città già nel 2012 la Urban Green Line. Una infrastruttura di nuova generazione per innestare lo sviluppo, il recupero, il riutilizzo di numerosi vuoti urbani nel settore sud della capitale. L'algoritmo alla sua base è quello che abbiamo sopra ricordato "per invertire la direzione dello sviluppo, per focalizzarsi verso il recupero e l'uso dei vuoti urbani, dobbiamo avere infrastrutture di nuova generazione".

UrbanGreenLine, in particolare, è un anello ecologico ed infrastrutturale di circa tredici chilometri che intende connettere le due aree a scala metropolitana del Parco archeologico della Caffarella e del Parco di Centocelle a Roma. Il suo sviluppo è costituito da 21 trat-



Gaetano De Francesco, Fitoparking: un garage multifunzionale che depura e ossigena la città.

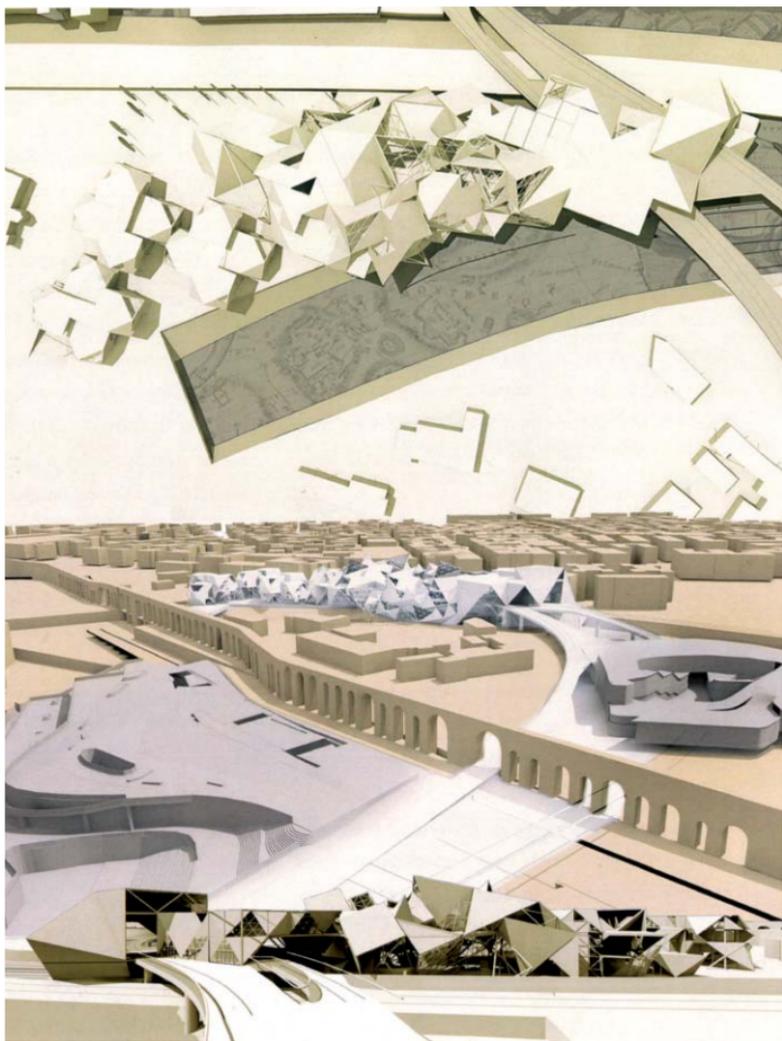
ti di strade esistenti a ciascuno dei quali sono associati uno o più progetti che ne valorizzano, sia localmente sia globalmente, l'impatto e allo stesso tempo ne traggono alimento e forza per esistere.

La presenza della UGL collega infatti molti progetti sui vuoti urbani abbandonati di questo settore urbano. La mobilità attraverso una linea tranviaria di nuova concezione diventa così la forza trainante di una vasta sovrapposizione di interventi e di finalità e una proposta progettuale per la città che si iscrive in tutti i parametri più volte posti all'attenzione anche dalla UE a cominciare dal "Quadro d'azione per uno sviluppo urbano".

L'idea di base che muove il progetto è che non bisogna bloccare lo sviluppo metropolitano, ma solo invertirne la direzione: piuttosto che verso un continua erosione di territorio agricolo o naturale bisogna "direzionare" lo sviluppo verso il recupero, la densificazione e la riqualificazione dell'esistente. Ma per invertire questo processo dobbiamo operare non solo sui vuoti urbani ma anche a livello infrastrutturale con "infrastrutture" di nuova generazione di cui l'UGL rappresenta un esempio.

UGL è proposta alla città di Roma attraverso un lavoro diretto dalla Cattedra di Antonino Saggio, Facoltà di Architettura Università Sapienza di Roma. Si articola in progetti architettonici e urbani, in ricerche, in pubblicazioni, in tesi di laurea e in dissertazioni dottorali che lavorano in maniera coordinata sin dal 2007 ed hanno coinvolto ad oggi più di cento individui ed esperti nei vari ruoli di relatori, amministratori e politici, assistenti, dottorandi, galleristi, progettisti, architetti, laureandi e studenti. Rispetto al lavoro Urban-Voids™, da cui sono stati realizzati un convegno, un catalogo e una mostra nel giugno del 2009, l'UGL™ segna un passo in avanti sia per la scala territoriale che affronta che per la logica sistemica che porta avanti. Alla Urban Green Line sono state dedicate 32 pagine nel fascicolo di marzo 2012 de "L'Arca", un simposio alla Casa dell'architettura di Roma e una mostra alla Galleria di Architettura "Come Se".

Alle cinque componenti fondamentali della strategia dei progetti



Saverio Massaro, Re-Hub: rete di spazi per la didattica del riciclo e lo smistamento dei rifiuti.

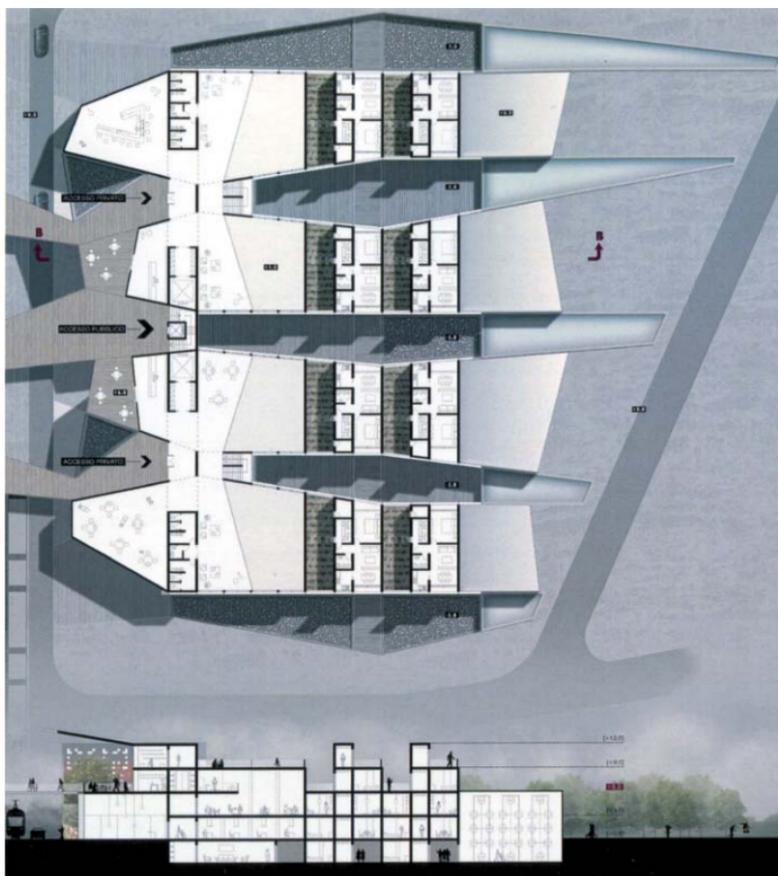
di micro interventi urbani nelle aree abbandonate della città denominati Urban Voids (*living, exchanging, rebuilding nature, infra-structuring e producing*), la UGL aggiunge altri cinque principi guida che si applicano al tema della infrastruttura e della mobilità. Sono:

1. MultiFunctionality
2. Systematic Green
3. Information Technology foam
4. Living Accessibility
5. Magic Crisis

A ciascuno di questi principi è stata dedicata almeno una serie di articoli pubblicati a partire dal febbraio 2014 sul mensile “L’Architetto”.

Ad esempio l’idea del multitasking: il fatto che le infrastrutture facciano più cose simultaneamente non è certo una novità, è stata solo cancellata dall’idea mono funzionale dell’industrialismo. E viene in mente il ponte come luogo di commercio, luogo di abitazione porta di dogana o mercato. Da ponte Milvio a Roma al ponte Vecchio a Firenze al ponte di Rialto a Venezia gli esempi a noi italiani non mancano. Le infrastrutture devono e possono fare tante cose insieme dunque. Se l’hanno fatto in passato immaginate cosa possiamo fare oggi. Nel disegno di queste infrastrutture non solo nel territorio, ma anche dentro la città esistente i criteri della ottimizzazione del traffico si devono sposare agli andamenti orografici, alle viste, al disegno della città, a una riqualificazione anche del trasporto di qualità.

Sempre per toccare rapidamente un altro tema che affronta l’urban Green Line si può accennare a quella che definisco “schiuma di informazioni” e cioè alla forte relazione tra infrastrutture di nuove generazione e la presenza dell’informatica e dell’informazione. A questo punto possiamo compiere un salto cui spesso non si pensa. Non solo i sistemi infrastrutturali nella città esistente possono esser portatori di informazioni primarie su loro stessi, o secondarie per creare modelli interpretativi, ma possono *raccogliere* informazioni. Immaginate un treno urbano, un autobus, un taxi o



Donatella Finelli, Cohousing: vivere la co-residenza lungo l'Urban Green Line.

più semplicemente un tram che circola in una Green Belt. Lungo questo percorso il tram può incamerare dati come fosse un satellite che invece che in orbita si muove dentro la città. Informazioni basilari come quelle sulla sicurezza, sul traffico, ma anche relative all'inquinamento o all'aumento della pioggia o della neve. Ma le informazioni si possono connettere in modelli che non è detto siano solo modelli interpretativi, ma anche attuativi.

Ed ecco entrare in campo l'architettura e l'urbanistica. Queste informazioni possono far cambiare fatti fisici per rendere la città reagente in tempo reale al cambiamento che queste informazioni e i modelli a cui sono connesse richiedono. Se si pensa al quotidiano queste idee non sembrano avere grande importanza, ma se si estremizza tutto diventa rilevante. Se l'inquinamento triplica, se la città è sotto attacco terroristico, se i torrenti stanno per esondare, allora si vede che le questioni che intrecciano informazioni e trasformazioni fisiche diventano, semplicemente, vitali.

Queste sono solo alcune degli aspetti che ha toccato l'Urban Green Line. Rimando a "L'Arca" n. 278 e a molte altre pubblicazioni facilmente reperibili.

L'intervento anche in video per il convegno "Rigenerare le periferie" è reperibile a questo link: www.arc1.uniroma1.it/saggio/Conferenze/Roma/UGLValegJulia2015.htm



Laura Valeria Ferretti insegna Progettazione Architettonica presso la Facoltà di Architettura della Sapienza Università di Roma. Fa parte del collegio dei docenti del Dottorato in Paesaggio e Ambiente. Ha svolto attività di ricerca e professionale in campo urbanistico e architettonico in Italia e all'estero.

Carmen Mariano insegna Pianificazione e Progettazione urbanistica e territoriale presso la Facoltà di Architettura della Sapienza Università di Roma. Ha svolto attività di ricerca e sperimentazione nel campo dell'urbanistica e della pianificazione territoriale e consulenza tecnico/scientifica per conto di enti pubblici.

FARE MOLTO CON POCO

Laura Valeria Ferretti, Carmela Mariano

Nella maggior parte delle grandi città europee le trasformazioni urbane sono avvenute utilizzando la procedura del progetto urbano, lo strumento con il quale, nelle sue diverse declinazioni e sfumature normative, le amministrazioni cittadine dei paesi europei realizzano i grandi progetti coinvolgendo nel processo una molteplicità di soggetti e finanziamenti pubblici e privati.

La definizione forse più calzante di progetto urbano è stata data da Manuel de Solà Morales in cinque punti: un progetto è un progetto urbano quando ha effetti territoriali che superano l'area di intervento; supera la monofunzionalità; agisce alla scala intermedia della progettazione legata al tempo di realizzazione; adotta un'architettura urbana indipendentemente dall'architettura degli edifici; prevede una componente pubblica negli investimenti e negli usi¹. È – come sottolinea molta letteratura – uno strumento ambiguo poiché si tratta non tanto di uno strumento attuativo, quanto di una metodologia di costruzione del progetto e si concretizza in una serie di interventi molto definiti, ma al tempo stesso non programmabili nella loro realizzazione.

Parigi contemporanea, Lione che usciva dalle rivolte delle periferie, Rotterdam e le città del delta olandese, Barcellona, sono divenute città del XXI secolo grazie ai grandi progetti urbani. Una delle cose che differenzia le esperienze olandesi, francesi o barcellonesi è il

¹ de Sola Morales, M. M., (1989) *Un'altra tradizione moderna*, Lotus International, n. 64.



Lisbona. Il MUDE *Museum of Design e da Moda* in cui, con scarsissimi investimenti, si è adattata la ex sede del Banco Nacional Ultramarino puntando sulla valorizzazione di una collezione esistente.



Lisbona. Una delle immagini del GAU *Galeria de Arte Urbana*, spazio di libertà creativa dedicato ai graffiti e alla street art permanente.



Lisbona. La riqualificazione del quartiere della Mouraria attraverso interventi minuti di riqualificazione dello spazio pubblico in grado anche di restituire al quartiere l'identità di culla del fado.

diverso ruolo delle pubbliche amministrazioni nel rapporto con i privati. Il processo di costruzione dei Progetti Urbani in Francia ha un'impronta fondata sul ruolo centrale dell'autorità pubblica che ha la regia del progetto e impone le regole. In Olanda il ruolo principale dell'amministrazione pubblica è quello di creare il terreno per assicurare il successo delle operazioni che si sviluppano prevalentemente attraverso il coinvolgimento di finanziatori privati, ma la concezione, fortemente liberista, è bilanciata dal regime pubblico dei suoli. A Barcellona l'introduzione di attori privati nella realizzazione dei progetti di trasformazione urbana è stata un processo lento e le formule adottate si sono adeguate, di volta in volta, alle diverse situazioni e ai diversi progetti.

Differenze abbastanza profonde si colgono anche "nell'architettura dello spazio urbano": vi sono progetti che puntano su un tracciato regolatore e progetti che puntano su una sommatoria di elementi forti. Tutti sono però progetti che sono durati o dureranno venti o trenta anni, che puntano su un forte controllo progettuale, che accolgono il tempo come invariante da dominare, che presuppongono o hanno presupposto investimenti enormi. Progetti che si davano come orizzonte venti anni sapendo che con molta probabilità ne sarebbero occorsi di più ma che comunque si sarebbe giunti ad esito; un esito comunque preciso, prefigurato e in qualche modo perfetto. Da più di un decennio però l'economia europea sta attraversando la peggiore recessione, per intensità e durata, dal dopoguerra e oggi si trova di fronte a una crescente povertà, all'emergenza lavoro, all'emergenza casa, e all'emergenza welfare.

Tutto ciò non può che avere effetti sui processi di trasformazione urbana. Non sono rari i casi di grandi progetti rinviati o decaduti per difficoltà degli operatori proponenti o, nel caso di opere pubbliche, per l'aumento esponenziale dei tempi e dei costi di realizzazione, con conseguenti problemi di bilancio delle amministrazioni locali. Gli accordi di natura pubblico-privato fondati sul presupposto di una crescita progressiva restano sempre più frequentemente inattuati; la crisi economica rende sempre più prudenti e meno disponibili gli investitori privati.



Saint Etienne. Puits Couriot. Parco temporaneo del futuro Museo della Miniera in cui alcune installazioni e nuovi usi arricchiranno il progetto definitivo.



Saint Etienne. Place Dorian. Progetto temporaneo realizzato dall'amministrazione in attesa della realizzazione del progetto definitivo che sarà esito di un concorso.



Boulogne Billancourt. Ile Seguin. Parco temporaneo in attesa del nuovo grande progetto urbano.

Non è più il tempo di grandi investimenti, se mai in Italia lo è stato e, in un'economia di sopravvivenza ogni spesa deve rendere molto in termini di apporto ai cittadini.

I modelli di progetto urbano che hanno posto al centro della loro strategia la certezza dell'investimento privato e che ritenevano di controllare il tempo come variabile da prendere in conto ma comunque da poter gestire perché considerata cominciano a entrare in crisi. Ma soprattutto entra in crisi un'idea della trasformazione urbana come motore dell'economia, idea che già si era ridotta nel passaggio da un'idea urbana legata alla "nuova espansione", e quindi creazione di nuova rendita fondiaria, al "costruire la città sulla città", e quindi al contenimento del consumo di suolo. Anche questo slogan però non basta più; occorre un passaggio che riduca ulteriormente gli sprechi, un modo di pensare progetti che invece di buttare via – magari demolire per ricostruire – riparano. Bisogna migliorare la vita urbana con piccole azioni e non più con grandi progetti, intervenire nei luoghi della vita quotidiana e non nei luoghi emblematici. Si deve – come sostiene con una felice sintesi, l'urbanista Patrizia Gabellini – "rigenerare la città adeguandosi alla scarsità"².

Tutto questo richiede un nuovo modo di pensare al progetto; strumenti diversi e un progetto guida sufficientemente elastico; un *modus operandi* diverso da quello messo a punto nella stagione del grande progetto urbano. Occorre – come sostiene Jean Pierre Charbonneau³ – essere meno definitivi nei progetti, nell'illusione della loro perfezione, e cercare invece di dare degli orientamenti, pensare meno di portare a termine, fissare meno un futuro obbligato e schizzare piuttosto delle visioni, degli scenari possibili. (...) Sappiamo fare progetti definitivi ma sono lunghi e costosi (...) Spesso è sufficiente riparare, pulire, gestire meglio, sistemare solo il necessario. Fare molto con poco, velocemente e bene".

² Gabellini P., (2013), *Capire il carattere della crisi, agire gradualmente e selettivamente, accettare la parzialità*, in "Città e politiche in tempo di crisi", a cura di L. Fregolent e M. Savino, F. Angeli, Milano.

³ Charbonneau, J.P., *Comment intégrer en pratique l'évolution, 20 ans des modes de vie, des lieux, de l'action urbaine?*, Tous Urbains n. 7, 2014.



Rosalba Belibani, ricercatore e docente di Progettazione Architettonica presso la Facoltà di Architettura della Sapienza Università di Roma, si occupa di progettazione sostenibile e di educazione ecologica. Esperta in ICT applicate al progetto, alla didattica e all'e-learning, è responsabile scientifico del LaMA_Laboratorio Multimediale di Architettura del DiAP. È coordinatore del CdL MA c.u. 270/04.

Paola Gregory, architetto e professore associato in Composizione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino, è stata ricercatore e docente di Progettazione alla Sapienza Università di Roma, dove è membro del collegio dei docenti del Dottorato in Architettura - Teorie e Progetto. È autrice di numerose pubblicazioni con particolare riguardo ai rapporti città-paesaggio-architettura e agli sviluppi teorici dell'architettura contemporanea.

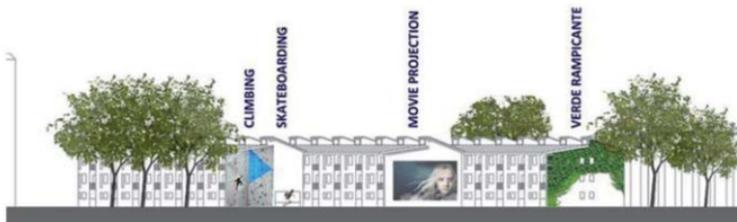
RI-HABITAT ROMA. PER UNA DIMENSIONE PUBBLICA DELL'ABITARE

Paola Gregory, Rosalba Belibani

Collocandosi in un filone di riflessione progettuale che ha prodotto in Europa e in Italia, in particolare negli ultimi due decenni, esiti significativi alla scala locale – alimentati anche da un intenso dibattito sulle forme contemporanee dell'azione amministrativa – il nostro contributo mira a presentare alcune ipotesi di rigenerazione urbana in relazione a quattro quartieri pubblici romani realizzati negli anni Cinquanta del XX secolo: Valco San Paolo (1950-1952), Villa Gordiani (1950-1952), Tuscolano II (1950-1954), San Basilio (1951-1954).

Nella volontà di inserirsi all'interno di parti di città caratterizzate da un elevato valore storico-urbanistico, architettonico e figurativo – in cui tuttavia si riscontrano, accanto alle mutazioni “genetiche” della popolazione residente, fenomeni di progressivo degrado delle abitazioni e degli spazi esterni, una tendenziale monofunzionalità e un frequente isolamento dai contesti limitrofi – la scelta dei quattro quartieri romani ha inteso richiamare l'attenzione su un concetto di urbanità che oggi appare spesso logorato o impoverito, capace di riconoscere come proprio orizzonte di riferimento i diritti di base di tutti i cittadini, ovvero citando Serena Vicari Haddock: “lavoro, educazione, salute, abitazione, partecipazione alla sfera pubblica, riconoscimento delle diverse identità culturali”¹.

¹ S. Vicari Haddock, *La rigenerazione urbana: un concetto da rigenerare*, in S. Vicari Haddock, F. Moulaert (a cura di), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, il Mulino, Bologna 2009, p. 7.



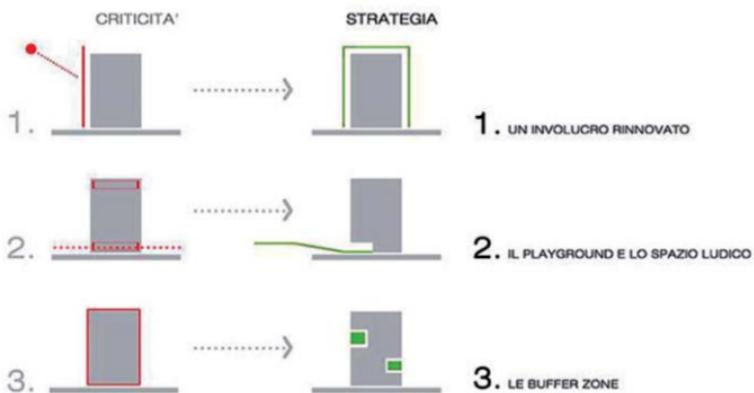
Programma di rigenerazione urbana del quartiere di Valco San Paolo:
studi preliminari d'intervento, seminario "Ri-Habitat", Dottorato di Ricerca in
"Architettura. Teorie e Progetto", Sapienza Università di Roma (A.A. 2011-12).
Dottorandi: L. Calderoni, R. Causarano, S. Di Benedetto, N. Dway, E. Dobjani, E. Fiorini.
Docenti: P. Gregory, R. Belibani, A. Capanna. *Tutor:* G. Turano.

Attraverso l'elaborazione di studi *area based* sviluppati in ambito universitario – dove l'area può, in alcuni casi, prevedere sconfinamenti e ampliamenti rispetto ai progetti originari dei quartieri, in funzione delle profonde trasformazioni urbanistiche subite nel tempo – i progetti proposti sono orientati verso un principio di “riqualificazione sostenibile” che intende la riqualificazione non solo dal punto di vista del degrado fisico, ma anche dal punto di vista della cura dei processi culturali e sociali, secondo un approccio progettuale capace di guardare ai problemi del vivere e dell'abitare nella loro dimensione complessa e multidimensionale, con un fondamento che sia non solo tecnico e scientifico, ma anche filosofico ed estetico.

Un'etica del progettare e costruire, dunque, che affermi il rapporto fondamentale tra l'ambiente edificato e le realtà sociali, nel riconoscimento che oggi la sostenibilità dell'architettura non riguarda solo il processo della costruzione e il suo linguaggio, ma anche le dinamiche dell'economia e delle relazioni umane, della conoscenza scientifica e delle tecnologie contemporanee, insieme alla diffusione sempre più accentuata di “tattiche del quotidiano e di creatività diffusa, [innescate anche attraverso] l'attivazione 'artificiale' di alcuni dispositivi di partecipazione e mediazione sociale”². È attraverso l'integrazione di tutti questi fattori che può ricomporsi il ciclo completo delle pratiche di produzione, costruzione e ricostruzione che devono divenire sostenibili, nella consapevolezza che l'ambiente (naturale e culturale) sia innanzitutto una risorsa da gestire e mantenere con attenzione nella sua complessa bio-eco-socio-diversità.

Nei quartieri selezionati si è proceduto, quindi, attraverso analisi mirate (sostenute da interviste, incontri con attori istituzionale e non, indagini sul campo) a definire alcune delle criticità e potenzialità presenti, per individuare ambiti spaziali (e sociali) degradati

² A. De Vita, *Quartieri che partecipano. Apprendimenti e crescita collettiva di abitanti e istituzioni* in L. Bertell e A. De Vita (a cura di), *Una città da abitare. Rigenerazione urbana e processi partecipativi*, Carocci, Roma 2013, p. 46.



Interventi di rigenerazione urbana nel quartiere di Villa Gordiani: tesi di laurea quinquennale (2013), Sapienza Università di Roma.

Studenti: S. Clemente, M. Gavazzi, C. Gemmiti, A. Rocchiccioli;

Relatori: R. Belibani, A. Capanna, P. Gregory. Riqualificazione delle torri con adeguamento funzionale ed energetico (C. Gemmiti).

in cui innescare – anche attraverso semplici operazioni di suolo e di “decoro urbano” – possibili processi rigenerativi capaci di favorire, in un’ottica integrata transcalare e transdisciplinare, un migliore livello di comfort urbano, di benessere sociale e di qualità della vita. Da questo punto di vista, alcuni dei principi cardine delle recenti politiche di rigenerazione urbana – in particolare, oltre alle questioni della sostenibilità come strategia d’intervento urbano di ampio respiro, l’*attivazione* dei destinatari, la *partecipazione* degli abitanti e l’*integrazione* fra i diversi attori implicati e fra i differenti settori d’intervento – hanno rappresentato uno sfondo concettuale cui confrontarsi e relazionarsi, sebbene talvolta ipoteticamente, per comprendere e assumere nella loro complessità i contesti di pertinenza: le pratiche di rigenerazione hanno costituito, cioè, un orizzonte epistemologico di riferimento rispetto al quale misurare le sperimentazioni progettuali proposte, che, avviate attraverso canali diversi – tesi di laurea, workshop di dottorato, corsi universitari – hanno comunque dovuto rivolgersi e risolversi in ambito prevalentemente universitario.

Partendo dalla “porosità” dell’esistente e dall’individuazione di servizi (commerciali, sociali, culturali) carenti o del tutto assenti, nonché dalla “potenziale flessibilità e [...] trasformabilità [degli] spazi esterni all’alloggio, semicollettivi o collettivi”³ – lì dove appaiono spesso critici i caratteri dello spazio urbano quale luogo di relazioni umane e più proficuo intervenire per ritessere le diverse dimensioni del vivere e dell’abitare – i progetti presentati (sebbene con approfondimenti diversi) costituiscono, nelle loro specificità, altrettanti modi per ripensare la dimensione pubblica dell’abitare, nell’ottica di un ascolto differenziato che, inserendosi nelle pieghe irrisolte presenti, sia in grado di riorganizzare attraverso tasselli di progetto nuovi spazi comuni di relazione e condizione più *attivi* che rappresentativi.

³ AA. VV., *Città pubbliche. Linee guida per la riqualificazione urbana*, Mondadori, Milano 2010, p. 16.

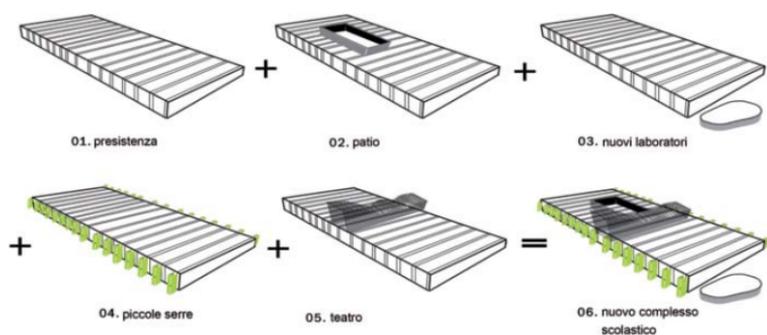


Interventi di rigenerazione urbana nel quartiere di San Basilio:
Laboratorio di Progettazione III, Corso di Laurea in Scienze dell'Architettura,
Sapienza Università di Roma (A.A. 2013-14).
Studenti: R. Piazzai, D. Spagnolo, S. Pellegrini.
Docente: P. Gregory. Tutor: G. Turano.

Sviluppando alternative diverse capaci di “mettere in rete” i nuovi poli d’attrazione con un’attenta valorizzazione degli spazi aperti e del verde, della contenuta densità edilizia e dell’equilibrato rapporto fra edificato e non-edificato, i percorsi intrapresi (alle diverse e mobili scale d’intervento) hanno inteso sottolineare un’accezione del progetto come “pratica del contesto” e “pratica delle relazioni” connessa a un uso dello spazio e del tempo lento, quotidiano, minuto, paziente. Privilegiando azioni puntuali, flessibili e talvolta frammentarie, spesso leggere e trasformabili, tali percorsi mirano a creare scenari possibili capaci nel tempo di mutare ed evolvere, partendo non da certezze e centralità che oggi non esistono più, quanto piuttosto dalle condizioni (anche conflittuali) interne dove “una situazione che si presenta come un limite-*limitante* può [...] diventare un limite-*movente*, [nella] consapevolezza che esistono nuove visioni per guardare alla città e ai quartieri, alle modalità di progettare e di abitare [...] forse più incerte ma sicuramente più promettenti”⁴: un progettare in rapporto a un *abitare* che sia innanzitutto uno *stare presso e prendersi cura* di persone e cose, citando Martin Heidegger; un costruire in rapporto al *centro mobile dell’esistenza*, la cui specificità non è solo la dimora, ma anche il cammino, la via, la strada, la piazza, dove l’itineranza non è erranza negativa, bensì – come scriveva Paul Ricœur – “intervallo da percorrere [...] tra dimora dislocazione”⁵.

⁴ A. De Vita, Quartieri, cit., p. 56.

⁵ P. Ricœur, *Architettura e narritività* (1996), in F. Riva (a cura di), *Leggere la città. Quattro testi di Paul Ricœur*, Castelvecchi, Roma 2013, p. 83.



Guendalina Salimei è architetto e docente presso la Facoltà di Architettura dell'Università Sapienza di Roma. Nel 1992 fonda il T-studio, con il quale vince numerosi concorsi nazionali ed internazionali. Socio del Centro di Eccellenza di Villa Vigoni, vice direttore del Master di II livello in Progettazione degli edifici per il culto, Università Sapienza di Roma.

INTERVENTI CHE SALVERANNO LA PERIFERIA. A CORVIALE IL COMPLESSO SCOLASTICO MAZZACURATI SI TRASFORMA COMPLETAMENTE

Guendalina Salimei

Scrive Tentori in una recensione del libro di Mario Fiorentino: *“Corviale ha cominciato la sua vita da rudere: con i grandi spazi “collettivi” al suo interno abbandonati e deserti. Ma potrebbe diventare città – la prima città moderna dato che non ve ne è una – trovando degli abitanti intelligenti, creativi, capaci di portare alla vita questo monumento”*¹.

Il “Corviale”, comunemente conosciuto così, è un Piano di Edilizia Pubblica residenziale progettato e costruito alla periferia di Roma da Mario Fiorentino negli anni '67-'70 che comprende sia un edificio lungo un chilometro per nove piani di altezza, sia una serie di servizi di quartiere posti in prossimità dell'edificio stesso. Il Corviale si configura come un esperimento, figlio delle idee utopiche degli anni '70, concepito come una macchina per abitare è pensato contro il consumo di suolo e il costruire dilatato nel territorio. Il progetto all'origine prevedeva delle abitazioni con la localizzazione di servizi d'interesse comune e, pensato per accogliere circa 8.000 abitanti, era un vero e proprio sistema integrato tra i bisogni dell'abitare e i servizi pubblici per il quartiere. All'interno del Piano, infatti, si trovano due strutture edilizie di servizi molto simili che sono rispettivamente un centro culturale-biblioteca e una struttura scolastica. La struttura scolastica, un capannone largo quasi trenta metri costruita solo a fine anni '80, subisce un forte e progressivo degrado e già, agli inizi degli anni 2000, è sottoutilizzato rispetto alle sue potenzialità e ha bisogno di una riorganizzazione.

¹ AA.VV. (1985) *Mario Fiorentino La casa progetti 1946-1981*, Kappa Roma.



Riqualificazione e adeguamento del plesso scolastico di via Mazzacurati, Corviale, Roma.

Progetto: T-Studio Guendalina Salimei architettura e Giancarlo Fantilli paesaggio; Studio Lombardi Massimo Traversari e Valeriano Vallesi strutture; Ingegneria d'impianti e Energy Project s.r.l. impianti e Evandro Ranaldi computi.

Render della nuova facciata e del patio interno.

L'occasione per la sua completa trasformazione si presenta all'indomani della decisione dell'Amministrazione di procedere alla messa a norma dell'edificio, e questo primo passo diviene la spinta per realizzare una struttura totalmente nuova, attraverso un'azione partecipata di tutti gli attori coinvolti: il gruppo di progettazione, l'Amministrazione comunale, il corpo docente e gli alunni stessi della scuola.

Il progetto di trasformazione del complesso scolastico prevede una completa ristrutturazione dell'immobile che avviene attraverso una serie d'interventi volti, non solo a ridare una maggiore funzionalità alla scuola con una forte attenzione al risparmio energetico, ma anche a imprimere al complesso una nuova vita sia in termini spaziali, tipologici ma anche strategici all'interno del quartiere². Il progetto interviene sulla struttura esistente utilizzando la possibilità offerta dal sistema costruttivo di prefabbricazione per compiere una serie d'interventi radicali quali la sottrazione e lo spostamento di alcune parti, l'ampliamento di altre e più in generale una completa riqualificazione. Gli interventi previsti sono: la sottrazione di parti del solaio di copertura per creare un patio interno al posto dell'attuale area di gioco al fine di migliorare l'illuminazione e la ventilazione del corpo di fabbrica in origine troppo profondo; la completa riorganizzazione di una parte del corpo centrale al fine di introdurre un teatro con circa 200 posti; la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica da adibire a laboratori; la riqualificazione completa di tutti gli spazi di connessione interni come luoghi di ritrovo e d'incontro; la completa riorganizzazione delle varie sezioni, dell'area della mensa e dei servizi annessi alla palestra; la riqualificazione dell'alloggio del custode per inserire un

² Nel 2005 il Programma di "Recupero Corviale", che prevede al suo interno la riqualificazione e l'adeguamento del plesso scolastico di via Mazzacurati, viene approvato e finanziato dal Consiglio Comunale e nel 2006 il Dipartimento Promozione, Sviluppo e Riqualificazione delle Periferie del Comune di Roma decide di avviare una procedura aperta per la ristrutturazione e messa a norma del plesso scolastico. Il gruppo vincitore è: T-studio Guendalina Salimei architettura e Giancarlo Fantilli paesaggio; Studio Lombardi Massimo Traversari e Valeriano Vallesi strutture; Ingegneria d'impianti e Energy Project s.r.l. impianti e Evandro Ranaldi computi.



L'edificio scolastico prima e dopo l'intervento.

micro-nido; la valorizzazione delle facciate con l'introduzione di nuovi involucri e di piccole micro-serre per la crescita di rampicanti; la riqualificazione, infine, del giardino di pertinenza con aree per il gioco, lo sport, la didattica all'aperto e la coltivazione a orto.

La demolizione di parte della copertura dell'atrio della scuola per creare un patio, spazio verde aperto centrale, ha lo scopo di rendere l'attuale area-atrio che ora soffre di un malfunzionamento e si presenta come "una cassa di risonanza acustica", un luogo piacevole da utilizzare come punto di ritrovo, svago e gioco all'aperto. Il patio è in grado di migliorare le prestazioni bioclimatiche dell'edificio stesso e, grazie alle grandi pareti vetrate, rende più luminosi e gradevoli molti spazi che vi si affacciano quali la mensa, la scuola materna, l'atrio e il corridoio della scuola media.

La riorganizzazione della scuola è basata sulla realizzazione di spazi di socializzazione: la serie di percorsi, la rampa, i gradoni, non servono solo a mettere in comunicazione tutte le parti del plesso tra loro con il parco ma sono anche punto di incontro" per persone con interessi comuni"³. Sul piano tipologico, il corridoio è trasformato in una strada-percorso, un luogo di ritrovo, una spina dorsale dell'intervento che raccoglie tutti gli altri spazi; una sorta di "via centrale" adibita alle attività comuni organizzate con pareti attrezzate quasi delle vere e proprie bacheche-vetrine dove gli studenti possono esporre lavori, prodotti, oggetti e altro realizzati in classe⁴.

³ La costruzione di una scuola pone all'architetto un problema che non è solo di ordine costruttivo ma è anche di ordine pedagogico: egli non solo deve conoscere i regolamenti in vigore, ma in eguale misura deve conoscere le ragioni e i comportamenti dello studente, il suo modo particolare di vivere e di considerare la vita. Analizzato ciò, il suo compito è poi di coniugare diversi bisogni, psicologici e biologici dei ragazzi in età scolare e di concretizzarli attraverso le forme architettoniche, ossia mediante la concezione di uno spazio significativo e funzionalmente organizzato per la migliore conduzione delle attività scolastiche e non.

⁴ Già all'inizio del secondo XX secolo Maria Montessori sviluppa un nuovo modello pedagogico per le scuole, la sua filosofia, un'atmosfera chiara e riconoscibile all'interno della scuola stimola l'agire autonomo dei singoli rafforza nei giovani l'autostima ed il senso di responsabilità; nel momento in cui si respira questo concetto gli studenti non hanno difficoltà ad ambientarsi nei nuovi spazi della scuola. La scuola è, infatti, un luogo dove gli studenti creano un'unità, uno spazio d'identificazione dove essi si sentono parte integrante di una comunità e dove si sentono di appartenere ad un luogo. Hertzberg H. (1999) *Space and the Architect: Lessons in Architecture 2*, Publisher 010.



Vista esterna dell'edificio dopo l'intervento di riqualificazione.

Le singole classi si arricchiscono di altri spazi all'esterno, e insieme ai laboratori veri e propri, compongono una varietà di spazi per stare quali le aule all'aperto, la strada percorso per esporre, l'atrio, piazza interna a doppia altezza, aree all'aperto per rappresentazioni e spazi più raccolti per le attività da svolgere in piccoli gruppi. In queste aree i ragazzi hanno l'opportunità di vivere delle realtà più specifiche che sono quelle complementari alle attività didattiche in ambiti più ristretti e vivere delle attività più pubbliche d'incontro negli spazi collettivi che sono le strade-percorso interne, il patio, il giardino d'inverno e il parco stesso con una serie di spazi all'aperto, offrono la possibilità di partecipare ad attività sportive e didattiche all'esterno quali la creazione e la cura degli orti. Il complesso scolastico è circondato da un parco giardino che viene completamente riorganizzato. Quest'area verde, oltre a proteggere gli edifici, li arricchisce di molteplici spazi vivendo di un intenso rapporto con il paesaggio circostante. Il giardino è organizzato attraverso una serie di ambiti spaziali che possono essere utilizzati per diverse attività: alcuni più attrezzati formano un leggero invaso spaziale caratterizzato da lievi gradoni, che può ospitare spettacoli e rappresentazioni, altri, nei periodi di bella stagione, divengono "stanze a cielo aperto", vere e proprie propaggini all'esterno per le attività ricreative. Il parco-giardino nel suo complesso è, in questo modo, integrato alla scuola; le attività degli insegnanti e degli alunni riguardano la valorizzazione dello spazio naturale e agricolo con le sue peculiarità quotidiane, storico-culturali e umane; il territorio circostante con le sue caratteristiche naturali e urbane diviene un'estensione dello spazio della scuola.

⁵ I nuovi orientamenti sulla progettazione dei complessi scolastici segnano un indubbio passaggio di qualità: lo studente, sin da piccolo non è più spettatore passivo degli apprendimenti, ma diviene protagonista del sapere, ovvero è in grado di cogliere le nuove cognitività e le nuove socialità in un continuum operativo e di ricerca, determinando così una circolarità tra i momenti dell'apprendere, del comunicare e del produrre. La scuola in senso più ampio accoglie e interpreta la complessità dell'esperienza vitale degli studenti e ne tiene conto nella sua progettualità educativa, in modo da svolgere una funzione di filtro, di arricchimento e di valorizzazione nei riguardi delle esperienze extra-scolastiche, allo scopo di sostenere il sorgere e lo sviluppo delle capacità di critica, di autonomia del comportamento e di difesa dai condizionamenti" Hertzberg H. (2008) *Space and Learning*, Publisher 010.

Finito di stampare nel mese di novembre 2016