



Politecnico di Torino
Corso di Laurea Magistrale in Architettura
Costruzione Città (Lm-4)

Tesi di Laurea Magistrale

Sinergia progettuale
per lo spazio pubblico
contemporaneo

Progettazione di un Polo
Universitario nell'area ex
Osi Ghia.

Relatore
prof. Roberta Ingaramo

Candidato
Adrian Alexis Duque Diaz

Anno Accademico
2020/2021

Abstract

_Italiano

L'obiettivo principale di questa tesi è di creare un distretto per l'innovazione attraverso la riqualificazione di un'ex area industriale, le vecchie carrozzerie OSI e GHIA a Torino, Italia. Questa città, come molte altre a l mondo, presenta una forte frammentazione che spazia dalla composizione e dal tessuto urbano alle relazioni civili e politico-amministrative. Se questi problemi non sono risolti a tempo, ci sarà una tendenza a un degrado più profondo che renderà difficile lo sviluppo economico e sociale che oggi rivendicano così tante città postindustriali.

Ecco perché, il Progetto Sinergia per lo spazio pubblico contemporaneo propone di risolvere la connessione e l'abitabilità di questi 52.000 metri quadrati che ad oggi rimangono secolari. Data la scadenza delle idee precedenti, causata da questioni burocratiche che ne impediscono la materializzazione, queste linee suggeriscono sei obiettivi specifici al fine di garantire un effetto dinamico in questo blocco triangolare situato nel cuore di Torino. Tra questi, si può citare la "permeabilità", ipotizzando logicamente le modalità su come rendere un'area più accessibile a diversi tipi di utenti. Stimolare un "comfort" efficace che vada oltre l'uso di elementi naturali. Cambia un po' il carattere industriale per una "composizione" più adatta al godere delle persone, prendendo in considerazione i diversi elementi storici nel territorio, senza tralasciare la "preesistenza" che aiuta a rinnovare l'identità perduta, a esaltare la memoria industriale e dare simbolismo al glorioso passato torinese. Allo stesso modo, cerca di sensibilizzare al cittadino attraverso la "percezione" del territorio e infine conferire a questi spazi "programmi", basati sull'ordinanza comunale,

per attivare quest'area di grande potenziale ma che rimane nella lontana ombra di che lo attraversano solo tangenzialmente.

Sviluppando queste sei variabili e facendole lavorare in modo convergente verso l'unico obiettivo di creare questa piccola "Silicon Valley" piemontese o meglio il "Polo Universitario", saranno in grado di posizionare la città come enclave europea delle nuove professioni tecnologiche. A partire da un sistema di spazi pubblici efficaci e completi per il resto della città. Innumerevoli sono gli esempi di successo, che sono stati presi in considerazione come riferimento, poiché hanno posizionato queste città come centri urbani. Le città competitive come Milano hanno già i loro quartieri per l'innovazione.

Da parte sua, Torino, essendo la culla di molte invenzioni, è rimasta indietro nel creare spazi pubblici nelle zone ex industriale che, non solo devono dialogare con i suoi edifici vicini, ma devono offrire anche un'opportunità di sviluppo individuale e collettivo.

Abstract

_English

The main objective of this thesis is to create a district for innovation, through the redevelopment of a former industrial area, the old OSI and GHIA car codywork company's in Turin, Italy. Today this city, like many others in the world, has a strong fragmentation that ranges from the composition and urban fabric to civil and political-administrative relations. If these problems are not resolved over time, there will be a trend towards deeper degradation which will make it difficult for the economic and social development that so many post-industrial cities are claiming today.

That is why, the Synergy Project in contemporary public space proposes to resolve the connection and habitability of these fifty two thousand square meters which remain secular to date. Given the wear and tear of previous ideas, caused by bureaucratic issues that prevent their materialization, these lines suggest six specific objectives in order to guarantee a dynamic effect in this triangular block located in the heart of Turin. Among these, we can mention "permeability", logically assuming how to make said area more accessible to different types of users. Stimulate effective "Comfort" that goes beyond the use of natural elements. The industrial character changes a little for a more domestic "Composition", taking into consideration the different historical elements in the territory, without neglecting the "Pre-existence" that helps to renew the lost identity, to enhance the industrial memory and give symbolism to the glorious Turin past. In the same way, it tries to sensitize the citizen through the "perception" of the territory and finally to confer on these spaces "programs", based on the municipal ordinance, to activate this area of great potential but which remains in the distant

shadow of who cross it. only tangentially.

By developing these six variables and making them work in a convergent way towards the sole objective of creating this small Piedmontese "Silicon Valley" or better the "University Center", they will be able to position the city as a European enclave of new technological professions. starting from a system of effective and complete public spaces for the rest of the city. There are countless examples of success, which have been taken into consideration as a reference, since they have positioned these cities as urban centers. Competitive cities like Milan already have their neighborhoods for innovation.

For its part, Turin, being the cradle of many inventions, has lagged behind in creating public spaces that not only have to dialogue with its neighboring buildings, but also offer an opportunity for individual and collective development.

Sommario	
Introduzione.....	6
Capitolo I.....	3
Lo Spazio Pubblico: Definizione contemporanea e sue caratteristiche	
Capitolo II.....	9
Tipologie dello Spazio Pubblico: Ridefinizione	
La Piazza	
Il Viale	
L'Orto Urbano	
Il Ponte Ciclopedonale	
Capitolo III.....	23
Quattro città come Riferimenti	
Dall'Amsterdam del Dopoguerra alla Rotterdam Contemporanea	
La Barcellona Pre e Post Olimpica	
La riconquista del verde comunitario a New York	
Capitolo IV.....	43
Breve analisi dell'ex OSI & GHIA	
Percorso del registro fotografico	
Piano Regolatore Generale	
Principali situazioni da risolvere:	
Stakeholder	

Capitolo V.....	53
Percorso Progettuale: Dalla Limitazioni all'Opportunità di sviluppo	
Sinergia progettuale per lo spazio pubblico contemporaneo	
Permeabilità	
Composizione	
Confort	
Percezioni	
Preesistenza	
Programmazione	
Capitolo VI.....	69
Allegati	
Conclusione.....	80
Bibliografia e Sitografia.....	85

Introduzione

La sinergia (in termini generici) è la relazione tra diversi elementi che, lavorando insieme, cercano un obiettivo specifico. Il progetto urbano rappresenta la pianificazione del territorio, basata sulla risoluzione dei bisogni primordiali degli abitanti, che oltre i termini legali e amministrativi, questa tesi lo porta ad un altro livello come proposta di progetto, una figura quasi dimenticata e distaccata del contemporaneo, vale a dire, estraneo al carattere contemporaneo in cui viviamo, dove basiamo le nostre esperienze quotidiane e il modo in cui organizziamo noi stessi nella società.

Con una corrente di costante movimento frenetico e tecnologico, è necessario pensare a come proiettare spazi pubblici contemporanei, in cui diversi attori interferiscono, dal privato al pubblico, dal teorico al pratico, dall'astratto all'empirico. Comprendendo questa dinamica e cercando sinergie nelle sue azioni, possiamo avere reazioni positive che possono raggiungere qualsiasi obiettivo comune.

Pertanto, a livello di progettazione, si suggerisce un Masterplan con ispirazione mirata a diventare un'area d'innovazione e incubatori d'idee sotto la figura di Start Up, gruppi urbani, cooperative o altre organizzazioni di comunità organizzata che richiedono spazi pubblici per loro sviluppo come co-habitat. In questo modo, le limitazioni diventano un'opportunità per riqualificare questo isolato emarginato tra le ferrovie e che potrebbe avere ripercussioni positive per gli abitanti di San Salvario.

Come punto focale, sono state prese in considerazione le strategie che hanno avuto successo in altre latitudini nel rinnovamento

degli spazi pubblici. Pertanto, questa tesi si basa sulla proposta di progetto, rivelando i fili guida di fenomeni molto attuali che potrebbero portare a una sinergia composta da diversi elementi che garantiscono la presenza costante dei suoi vicini e l'appropriazione dello stesso territorio.

La struttura è composta da sei capitoli in cui si tenta di coprire gli elementi principali richiesti per proiettare nuovi spazi di convivenza e ipotizzare le reazioni che darebbero un effetto esterno positivo al quartiere. Il primo capitolo ci porta nel quadro teorico dello spazio pubblico contemporaneo, evidenziando le sue qualità che lo distinguono dagli altri tempi passati.

Il secondo capitolo nasce dalla particolarità dell'area d'intervento, enfatizza i tipi di spazi pubblici necessari per riattivare quest'area degradata, dando luogo a ridefinizioni della piazza, il viale, dell'orto e del ponte. Quindi, saranno espone città con interessanti proposte per la riqualificazione di spazi urbani problematici e i risultati positivi di diversi interventi.

Da parte sua, il capitolo quattro spiega l'area di studio, comprendente una breve analisi del territorio. Una volta identificate le aree critiche, si prosegue per dare forma alle proposte con lo scopo di rafforzare le opportunità esistenti e modificarne i limiti in potenzialità. In questo modo, nel capitolo cinque, vengono esplorati tutti i concetti che definiscono la complessità del contemporaneo materializzato nelle città usate come riferimento, al fine di specificare gli argomenti di questa tesi, classificando sei termini che cercano approssimativamente di lasciare una linea di partenza per i futuri sviluppi di varie idee dell'urbanistiche e dell'architettura attraverso la permeabilità, il comfort, composizione, percezione, passato e il suo futuro stesso con programmi che

daranno energia a questa particolare isola urbana triangolare.

Infine, è necessario presentare un ultimo capitolo in cui viene mostrata una soluzione schematica per far rispettare gli obiettivi basati su queste sei varianti che promuoveranno una proposta ottimale e trasmetteranno come sarebbe l'area di intervento attraverso risultati planimetrici.

Keywords

As found

Genius loci

Identità

Integrazione sociale

Luogo

Percezioni sensoriali

Preesistenza

Qui – lì – là

Quotidiano

Terrain vague

Capitolo I

Lo Spazio Pubblico: Definizione contemporanea e sue caratteristiche

Quando si parla dello spazio pubblico, nell'immaginario popolare ci si riferisce a ciò che riguarda esclusivamente le zone non private degli edifici. Eppure, il significato è più complesso considerando i molteplici concetti teorici e pratici che interferiscono nel dare forma a una definizione più concreta e integrale.

Di conseguenza, uno spazio pubblico esprime il risultato in primis di tutta l'attività umana, portando in evidenza i diversi rapporti tra l'economia, la politica, la cultura e la religione, che condizionano e configurano il luogo in cui si materializzano le diverse relazioni dei cittadini, sia dal punto di vista fisico, che da quello spirituale. Per capire in profondità il concetto di spazio pubblico, è fondamentale comprendere dove i diversi principi immateriali si manifestano nella città e che variano a seconda dell'anima storica in cui si sviluppano. Ciò nonostante, entra in gioco il bisogno pragmatico e le esigenze del momento che risaltano nei molti interventi urbani. Pertanto, questa tesi propone una definizione contemporanea dello spazio pubblico come il luogo fisico e temporale, limitato in un ambiente urbano, dove la gente sviluppa il suo quotidiano e crea un certo grado d'identità individuale e collettiva, che permette empiricamente l'integrazione sociale e la connessione con altri spazi della città. È soggetto a una serie di modifiche tecniche, ed è raffigurato nell'uso dei materiali che vanno incontro alle esigenze determinate dall'insediamento umano, dando come risultato un singolare paesaggio urbano.

In tal modo, il termine luogo è ineludibilmente legato allo spazio pubblico, contribuendo notevolmente alle sue valorizzazioni qualitative. In effetto, Josep Maria Montaner afferma che il Genius Loci, luogo a grande scala, ossia scala urbana, "ha la capacità di far fiorire le preesistenze ambientali, come oggetti riuniti nel luogo, come articolazione dei diversi pezzi urbani – piazza,

strada, viale -; cioè, come paesaggio caratteristico. Se definisce con sostantivi, per le qualità degli elementi, per valori simbolici e storici; è ambientale e si svolge una relazione con il corpo umano dal punto di vista fenomenologico"^[1]. In conseguenza, uno spazio pubblico, a prescindere, ha una sorta di "anima protettrice" che invita alla permanenza, all'esperienza personale e alla percezione dell'intorno attraverso l'individuo.

L'ambito fisico ha un ruolo molto importante, in quanto condiziona i sensi e la interpretazione in un contesto definito da una serie di elementi che compongono lo spazio, e che assieme alla temporalità, giocano una figura predominante nell'immagine della città. Temporalità che si osserva nel paesaggio intangibile: la presenza e flusso di gente a una determinata ora, i contrasti di colori che vengono a dipingere gli edifici a diverse ore del giorno, luce e ombreggiatura, suoni spontanei dell'attività quotidiana e della presenza vivente, i profumi trasportati dal vento sono alcuni esempi di fattori che contribuiscono alle diverse percezioni sensoriali dell'individuo con il suo ambiente, che posteriormente, produrranno una struttura dell'identità sul territorio vissuto. Allo stesso tempo, questo territorio possiede una memoria storica che aiuta a riprodurre immagini e icone sulla narrativa affettiva e simbolica che gli abitanti fanno per lo spazio. Eppure, sono altri casi in cui cominciano ad apparire sull'intorno, soprattutto nella città frammentata e post industriale, quello che Ignasi de Solà-Morales cataloga come *terrain vague*, cioè, area abbandonata, discontinua dell'attività della città e obsoleta in quanto ad uso, con carattere residuale predominando il passato sopra il presente, che si trova in "attesa" però con un potenziale a scoprire che, piuttosto una problematica, rappresenta

1 MONTANER, José María. *La Modernidad Superada. Ensayos sobre Arquitectura Contemporánea*. Barcelona: Editoriales Gustavo Gili SL, 2011.

un'opportunità di disegno e riqualifica; che naturalmente può essere onnipresente nel nostro paesaggio quotidiano, dando figura ad un paesaggio negato, rifiutato, una realtà che nei tempi attuali può dare mostra e suggerire la direzione di un progetto di spazio pubblico. In poche parole e citando Daniel Innerarity "non esiste altra soluzione che far visibile l'invisibile, se vogliamo capire cosa succede al nostro intorno"^[2]. Senza dubbio, "il paesaggio è una costruzione sociale"^[3] secondo Joan Noguè, di conseguenza è fondamentale per le diverse discipline che fanno studi, ordinamenti e interventi nella città, prendere in considerazione altri aspetti che finora sono stati poco sviluppati e rimangono tabù, come lo sono i paesaggi invisibili ed effimeri.

Altresì, il percorso è un'azione degna di riflessione, anche di matrice antropologica. Come indica Francesco Careri, il camminare trasforma simbolicamente il territorio, cioè, la stessa attività dell'andare e contemplare, creano nella percezione una modifica fisica all'intorno paesaggistico e costruiscono un immaginario urbano. Per tale motivo spostarsi a piedi per raggiungere diversi punti della città e fare esercizi di osservazione con rispetto al mezzo fisico – il veder in tre percezioni: qui, lì e là -, è di singolare attenzione per costruire un rapporto visivo e d'identità. Alla stessa maniera, intendere il quotidiano contribuisce considerevolmente con quest'argomento, siccome il principale utente è la gente in sé, si deve tenere presente il gruppo sociale in cui è indirizzata una progettazione urbana, prendendo come riferimento Alison e Peter Smithson, che focalizzavano le loro critiche ai CIAM per la mancanza delle "associazioni

2 INNERARITY, Daniel. *La Sociedad Invisible*. Madrid: Espasa – Calpe, 2004.

3 NOGUÈ, Joan. *La Construcción Social del Paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2007.

delle persone con altri e con i loro lavori"^[4], per il bisogno indiscutibile di un Urban-re-identification e l'approccio del come si trova – as found concetti illustrati con fotografie di Nigel Henderson, si riafferma l'idea di scoprire la realtà che esiste nell'intorno e non nascondere, di cercare la bellezza nell'ordinario e interpretare la strada come scenario naturale del quotidiano con estetica propria.

Analogamente, il tema del materiale e della tecnica costruttiva, visti con l'occhio contemporaneo, devono assumere un ruolo importante e soddisfare le diverse esigenze che la città attuale supplica. Inquinamento, cambio climatico ed eccessivo uso di materiali costosi e non amichevole con l'ambiente, sono alcune dimostrazioni di problematiche decisive per la progettazione dello spazio pubblico. Pertanto, l'uso di metodi sostenibili e di risorse come acqua, vegetazione e un'adeguata materialità, sono strumenti di controllo del microclima, che permettono un approccio paesaggistico che, combinati con la fenomenologia sensoriale, danno vita ad una città integrale e qualitativamente di valore.

In conclusione, una definizione contemporanea su questo tema richiede una sinergia di caratteristiche, condizioni ed elementi per raggiungere un risultato, potente e ottimo. Un'adeguata e ricca riqualifica urbana, condotta tenendo presente tutto l'universo d'idee, conoscenze e coscienze per la progettazione di qualsiasi spazio pubblico, essendo questo uno strumento del progresso sociale, avrà come risultato un cambiamento nel comportamento dei cittadini e la sua autovalutazione positiva con il suo intorno.

4 SMITHSON, Alison ; SMITHSON, Peter. *An Urban Project: Golden Lane Housing. An Application of Competition*. London: 1952.

Keywords

Adattabile
Aggregazione intergenerazionale
Andare
Approvvigionamento
Collettivo
Concetto Euralille
Condivisione
Fruibilità
Funzionale
Inter Cell City
Ludico
Ozio
Privato
Pubblico
Relazioni polivalenti
Restare
Scala umana
Scenario malleabile
Seoullo 7017
Sistemi di riferimenti
Sky garden
Sostenibilità
Spazio interstiziale
Spazio piranesiano
Spontaneo

Street on the air

The Smithson
Tradizione
Unificatore
Urbans commons
Vigilanza cittadina
Visuali ibride

Capitolo II

Tipologie dello Spazio Pubblico: Ridefinizione

Questa tesi propone un'approssimazione sinergica dello spazio pubblico in generale, cioè, un'armonizzazione del rapporto fra aspetti teorici e pratici dell'ambito urbano, volti al conseguimento di uno stesso fine: una potenziale qualità dello spazio progettato, e in conseguenza, il benessere cittadino.

Come indicato nel capitolo precedente, deve esistere una convergenza di elementi-critiche costruttive e sensibilità nell'osservazione dell'ambiente, caratteristiche qualitative del paesaggio, riconoscimento del quotidiano, percezione dell'identità, comprensione della memoria storica, localizzare il rapporto con il contesto, indirizzare le intenzioni con carattere sostenibile, distinguere le problematiche ed opportunità, e sviluppare una metodologia di progettazione, tra tanti-per il buon esito di un intervento urbano. Le tante varietà tipologiche di spazio pubblico che, il trascorrere del tempo ha lasciato, hanno generato diversi approcci sul tema pubblico, adeguando ognuna delle quali al ruolo che le corrisponde, secondo il tipo d'insediamento, e nel rispetto delle esigenze storiche.

Per tanto, in questo capitolo, si descrivono quattro tipi di spazi pubblici, scelti secondo il bisogno contestuale della zona Ex Osi - Ghia, cercando alla stessa maniera di ridefinirli e adeguandoli ai tempi contemporanei, iniziando per la tradizionale e immancabile Piazza per passare a rivalutare il viale, successivamente scoprire una struttura ultimamente in voga con approccio collettivo com'è l'orto urbano e finalmente svelare i potenziali degli emergenti ponti ciclopedonali:

La Piazza

La piazza è la grande protagonista nella pianificazione urbana. In quest'ordine d'idee, Josep Parcerisa ne sottolinea il "carattere rappresentativo... dove si accoglie l'aspirazione e bisogni dei cittadini e permette lo scenario di incontro, che a posteriori aiuteranno a capirci e raggiungere gli interessi collettivi"^[5]. In altre parole, questo spazio definisce il luogo sociale di convivenza, che permette il contatto diretto tra le persone, dove si concretizza il vincolo umano.

La piazza contemporanea acquista nuovi significati, interrompe il carattere strettamente religioso oppure politico per diventare uno scenario malleabile, flessibile che invita allo svago, l'ozio, permette diversi esercizi ludici, senza dimenticare però, le antiche usanze come i mercatini itineranti, congregazione politiche e dibattito sociale. Questo binomio - tradizione ed evoluzione - può coabitare con le nuove forme di sociabilità, creando un insieme di operazioni che finiscono con il convertirla nel nuovo centro associato alla rinnovata attività del suo contesto. Non si tratta solo di capire la piazza come il vuoto della città compatta, ma piuttosto come un'opportunità che irradia i suoi effetti dinamizzanti al suo intorno.

Angelo Sampieri indicava che "leggere un progetto così articolato e vario non è semplice. Qui si proverà a mettere in luce i caratteri che attengono alla possibilità che si sia disegnato e costruito uno spazio pubblico contemporaneo. Sullo sfondo, è tenuto sempre bene a mente lo sconfinamento del progetto dello spazio pubblico nei temi del paesaggio"^[6]. Per tale motivo, la progettazione corrisponde al

pensare e ipotizzare futuri programmi che ospiteranno diverse attività civiche, anche quella di prevedere le spontanee e inevitabili risposte dell'attività umana, con l'obiettivo fondamentale che questo spazio sia il più vissuto possibile; evitando in questa maniera il suo abbandono e disinteresse nella gente, cioè, il vuoto spaziale e dinamico.

Il progettare non è soltanto un esercizio di design, ma piuttosto un'analisi del quotidiano, tesa a rinforzare un'identità oppure a crearne di nuove (come si vedrà nel Capitolo III sul riferimento alla città di Barcellona e ai suoi successi), adattando l'arredo pubblico in concordanza con il luogo. Un esempio è l'uso di opere di arte allo scopo di sviluppare la curiosità dei visitatori. Tutto questo deve convivere con un adeguato carattere materiale che, come fa riferimento Cristina Bianchetti, "contano tanto, ma meno di quanto contavano per lo spazio pubblico moderno. Tutto sembra più elastico, adattabile"^[7].

Si aggiunga che questa tipologia deve per obbligo mantenere una stretta correlazione con gli edifici al suo intorno. La definizione basica della piazza la definisce come quello spazio necessariamente circondato di palazzi; altrimenti non sarebbe una piazza. Tuttavia, la componente fondamentale che definisce una piazza contemporanea richiede la capacità di profondo "dialogo" con i diversi elementi, non per inerzia spaziale, piuttosto in maniera dinamica e funzionale.

D'altro canto, il rapporto tra piazza e sostenibilità, gioca un ruolo di grande considerazione, soprattutto negli ultimi tempi. Le città accusano infatti un evidente calo della qualità ambientale e di vita. Le attività urbanistiche non devono limitarsi a risolvere solo l'eredità morfologica e funzionale della

città moderna - post industriale. Entrano in gioco anche aspetti quale il miglioramento ambientale, la riduzione di CO2, le nuove forme di mobilità nella città, la gestione adeguata dei rifiuti e delle isole di calore, il controllo delle acque meteoriche, e tante altre variabili di tipo ecologico. Pertanto, la scelta delle pavimentazioni deve cominciare ad avere un ruolo che non si limita al mero valore estetico, ma che valuta l'intervento come strumento di controllo della temperatura sui suoli. Questo può essere per esempio ottenuto attraverso la scelta di materiali corretti, e l'utilizzo di un approccio che tenga presente le filtrazioni biologiche e il dilavamento come tecnica integrata all'immagine di una piazza. Senza dubbio, non soltanto condiziona lo spazio tecnicamente, anzi aiuta alla percezione del luogo in un altro modo, dando opportunità di articolare e organizzare gli spazi aperti, concedendo carattere amichevole e un'immagine propria allo spazio. In conseguenza, si ottiene un risultato paesaggistico intrinsecamente associato alla sostenibilità.

Nondimeno, i criteri per pianificare un intervento paesaggistico si devono focalizzare su certe visuali e intenzionalità sull'intorno. Questo vuol dire, usare gli attrezzi naturali come acqua e vegetazione per correggere difetti dei rilievi, indirizzare il risguardo a certi punti di osservazione, inquadrare elementi architettonici e spazialità, oppure nascondere o ridurre degli aspetti negativi che limitano il confort, ad esempio gli usi di barriere alberate vicine a zone di alto traffico automobilistico. Ecco perché è essenziale il valutare lo spazio da tre possibili punti di vista: qui, lì e là.

In virtù di quest'affermazione, il "qui" corrisponde al piano immediato; in una maniera quantitativa potrebbe definirsi come lo spazio radiale che circonda l'osservatore ad intorno cinque metri di distanza. Su questo caso, le percezioni sono più intense e

5 PARCERISA, Josep. *La Ciudad no es una hoja en blanco*. Santiago: Editoriales ARQ, 2000.

6 SAMPIERI, Angelo. *Nel paesaggio. Il progetto per la città negli ultimi vent'anni*. Roma: Donzelli, 2008.

7 BIANCHETTI, Cristina. *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*. Roma: Donzelli, 2011.

interagiscono tutti i recettori sensoriali: l'olfatto comincia a essere ricevente degli odori ambientali come profumi della vegetazione, del cibo associato alle attività vicine; il gusto giunge a un'esperienza più personalizzata, come bere un caffè in un intorno confortevole, mangiare qualche piatto o frutta che può trovarsi nell'ambiente prossimo. Per mezzo del tatto si possono sperimentare le diverse texture materiali del costruito artificiale, anche quello di origine biologica; l'udito testimone dei rumori e suoni ambientali provenienti da animali e persone, macchine o diverse attività ludiche. La vista permette di apprezzare colori e forma degli elementi adiacenti. La termoricezione mette a prova il confort climatico e con la cronoricezione si nota come trascorre il tempo, solitamente in uno spazio esageratamente continuo che tende a essere privo di stimoli e d'interesse, per tanto, il tempo si percepisce lungo. Nel caso opposto, un ambiente dinamico, renderà la percezione del tempo più corta e stimolante.

Parallelamente, il termine "li", potrebbe definirsi come quell'atmosfera conseguente al "qui", delimitando il campo visuale per elementi fisici e sensoriali che circondano

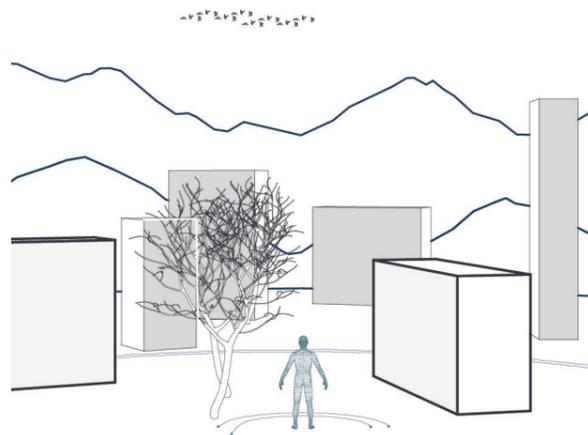


Immagine 1.Tre percezioni: Qui-li-là.1.jpg

l'utente. Le diverse componenti sono del tipo architettonico e vegetale. Anche quelle temporali e dinamiche, proprie dell'abitare, come vedere gli altri in azione ed essere visti in azione dagli altri, permettono all'individuo di associarsi con i suoi simili e fare dialogo con gli spazi. In questa maniera, il recettore sensoriale della vista ha un ruolo molto importante, dato che la relazione spazio - volume è più notevole. Dunque, i diversi rapporti iniziano a far comprendere agli osservatori il luogo che stanno usufruendo, ad esempio relazione tra scala/persona influisce nel significato e gerarchia degli spazi, pieno / vuoto, percezione del flusso/transizione/pausa tra elementi compositivi, articolazione e nodi spaziale, gli eventi, configurazioni di piani orizzontali / verticali, ritmo/equilibrio, sono alcune delle categorie che accolgono la visualizzazione ibrida del contesto e la sua qualità.

In ultima istanza, il "là" incornicia tutte i resti di elementi che esistono posteriormente alla adiacenza del "li", inerenti alla complessità del tessuto urbano e geografia del territorio in generale. La visualizzazione si compone, quindi, per una sorta d'immagini ambientali, lontane dell'osservatore, dove non si può entrare però si può osservare, e che conformano il paesaggio della città. In questo caso entra in gioco il sistema di "riferimenti" che, come spiega Kevin Lynch, "sono elementi puntuali considerati esterni all'osservatore, sono semplici elementi fisici che possono largamente variare in scala"^[8]. Per il fatto che sono al di fuori del immediato, non vuol dire che sono meno importanti, infatti, esiste il bisogno naturale dell'essere umano di fare costantemente riferimento agli oggetti al suo intorno, in questo modo, la montagna, la torre di una chiesa oppure qualche palazzo visivo, aiutano l'individuo a trovarsi nella

città, evitando in questo modo la non molto gradevole sensazione di essersi perso.

A modo conclusivo, la piazza ha uno stretto legame con l'uomo. Quest'affermazione potrebbe essere ovvia, eppure molte piazze progettate e costruite durante il XX secolo non hanno tenuto conto di questa considerazione. Dimostrazione chiara è la magnifica Praça dos Três Poderes in Brasilia, una Piazza con cospicui valori artistici, che però si limita al solo valore estetico. La scala con l'uomo non è proporzionata, in conseguenza la piazza non si rende fruibile; finisce però come icona dell'architettura utopica brasiliana. Per questo motivo, il controllo dell'armonia e la misura tra spaziale e utente sono molto importanti, anche quella di aggiustarlo alla dinamica flessibile dell'abitare quotidiano.

Allo stesso modo una piazza, nel possibile, deve riflettere la sua memoria (salvo che sia un'intorno Ex-Novo), cioè, mettere in dialogo il passato con il presente. In conseguenza, uno spazio dovrebbe mantenere in sé la sua storia, facendo conoscere agli abitanti la precedente essenza di quel luogo e integrandola in maniera estetica e funzionale al presente rinnovato. Senza dubbio, questo contribuisce allo sviluppo dell'identità e memoria collettiva. A titolo illustrativo si può prendere come riferimento la Plaza de las Tres Culturas de Tlatelolco, in Città del Messico, dove questo spazio pubblico si presenta come una mostra archeologica tra passato preispanico, coloniale spagnolo e presente con rimanenza moderna, esponendo all'osservatore le grandiosi rovine azteche in un primo piano orizzontale, susseguente a questa, il tempio francescano imposta dalla conquista spagnola durante il XVI secolo e posteriormente gli interventi moderni degli anni '60 che prendono delle idee lecorbusiane sulle unità abitazionale. Ecco perché il nome di tre culture (Azteca - Spagnola - Messicano Moderno). In questo

caso, con una concezione essenzialmente collegata allo stile Moderno del XX secolo, presenta una Plaza con vocazione espositiva, attraversata sottilmente da percorsi pedonali che permettono ai visitatori di osservare le testimonianze.

Il Viale

Termine spagnolo, La Alameda indica i filari di Álamos, una specie di albero che in italiano è chiamato Pioppo Cipressino, che però con il tempo si è sostituito con altre specie arboree. Sono comunemente presenti nelle città ibero americane, ciononostante, l'origine di questa tipologia di spazio pubblico rimanda al Rinascimento. Sarebbe nominato Viale all'italiano e si trasforma in base alle caratteristiche del paese in cui è progettata, sommando di volta in volta nuove costruzioni di tipo monumentale, in accordo con l'estetica, la funzionalità e ed il potere economico dell'epoca. Altre parole sono usate per indicare una strada pedonale alberato come Las Ramblas catalane oppure Boulevard francesi, caratteristici dei grandi viali del diciannovesimo secolo parigino.

Henry W. Lawrence fece una grande ricerca sulle Urban Allees-Viali Urbani – in cui stabilisce la sua nascita “alla fine del sedicesimo secolo, quando le antiche mura della città sono state trasformate in imponenti lavori in terra per resistere alle nuove armi e le tattiche d'assedio dell'epoca, dove sono state piantate filiera d'alberi”^[9].

Ciò nonostante, Antonio Albaronedo Freire, professore dell'Università di Siviglia e membro del Centro per la Ricerca del Patrimonio Artistico Andaluz, potenzia questo studio e argomenta che la precedenza di questa tipologia esiste dal periodo classico:

“Nell'antica Grecia, l'uso degli alberi si limitava in luoghi di culto e intrattenimento, dando un forte significato mitologico, in conseguenza simbolica, dove si concentravano i cittadini. Servirono per delimitare gli spazi e offrire ombra ai visitatori. Posteriormente, sorge il primo giardino pubblico a Roma nel primo secolo, caratterizzato dalla filiera alberata. Inoltre, nella ricerca dell'eredità romana nei secoli del

9 LAWRENCE, Henry. From Private Allee to Public Shade Tree: Historic Roots of the Urban Forest. Charlottesville: University of Virginia Press, 1997.

rinascimento, risorge questa tipologia con più forza, grazie agli scritti di Leon Battista Alberti nel IX libro De re aedificatoria”^[10].

La città di Lucca, in Toscana, sviluppa questa tipologia, piantando sulla muraglia perimetrale filiera alberati nelle modifiche del 1544 e posteriormente ad Anversa, nei Paesi Bassi spagnoli nel 1570, per fornire passeggiate ombrose ai residenti della città, ma principalmente concepiti per motivi strettamente tecnico-costruttivi e garantire la difesa militare. Infatti, Antonio Albaronedo Freire sostiene:

“Negli stati di Fiandre, tramandato per l'Imperatore Carlos V, se conosceva dal XII secolo la tecnica di stabilizzazione ai margini dei «Polder». Si realizzavano con alienazione alberati con radicazione a fittone. Queste poderose radici servirono per armare e dare solidità alle sabbie dei «Polder» a modo di profondi piloti. Questi lavori di consolidazione produrranno bellissime alberature, che a partire dal secolo XVI si vennero utilizzati come viale di passeggiate di ricreazione estive”^[11].

Dopodiché viene costruita La Alameda de Hercules, nel centro storico di Siviglia nel 1574, dove vengono riformulate le teorie di Leon Battista Alberti con i fondamenti di un giardino rinascimentista, orientando una nuova concezione delle Alamedas urbane e periurbane, allo scopo di creare un luogo gradevole, mirato al godere della ombra.

Col trascorrere del tempo, il viale subirà una trasformazione verso il concetto di giardino pubblico, seguendo la sensibilità propria della visione illuminista. Successivamente alla sua evoluzione, Antonio Albaronedo Freire assicura che Las Alamedas ha influenzato nella pianificazione urbana spagnola, convertendosi in “autentiche strade di sociabilità” di cui

10-11 ALBARDONEDO FREIRE, Antonio. La alameda, un jardín público de árboles y agua Origen y evolución del concepto. Sevilla: Anuario de estudios americanos, Vol 72, No 2 (2015).

la pratica si è espansa nel resto di America. Chiaro esempio sono La Alameda Central a Città del Messico (1592) e La Alameda de los Descalzos a Lima, Peru (1611).

Serva tutto questo preambolo storico per capire in profondità come Las Alamedas sono nate e come si sono sviluppate con il correre del tempo, allo scopo di rivalorizzare i suoi aspetti qualitativi come spazio pubblico, aggiornato di volta in volta attraverso le dinamiche contemporanee. Paradossalmente in Italia, dove sono state inventate, sono scarse le testimonianze di questo tipo di intervento urbano. Perciò, questa tesi torna a proporre il concetto del viale pedonale, in un'ottica contemporanea e con una visione intenta a integrarlo con le esigenze attuali

Antonio Albaronedo Freire definisce essenzialmente las alamedas, cioè viali pedonali, come un “giardino pubblico in cui gli alberi giocano un ruolo importante per ordinare lo spazio, enfatizzando un percorso longitudinale”^[12]. Senza dubbio, i viali pedonali sono una grande risorsa per garantire la connessione tra due o più punti di un contesto urbano, allo stesso tempo offre spazio nel quale stare. Il movimento degli utenti si vede stimolato parallelamente in quanto l'alberatura rinforza il carattere assiale, dotando lo spazio di elementi definitivi che intrinsecamente forniranno identità al luogo e ne garantiranno una funzione. D'altra parte, un'adeguata pavimentazione potrebbe dialogare con il visitante, attraverso l'uso di geometrie e contrasto di colore per dinamizzare e indirizzare il camminante durante il suo percorso, oppure indicando le differenze tra le zone altamente trafficate e quelle dove il traffico pedonale risulta moderato. Alla stesso modo dovranno essere trovati idonei arredi

12 ALBARDONEDO FREIRE, Antonio. La alameda, un jardín público de árboles y agua. Origen y evolución del concepto. Sevilla: Anuario de estudios americanos, Vol 72, No 2 (2015).

necessari per garantire igiene e confort, oltre che fornire le opportune segnalazioni e opere d'arte che permettano identità tra la filiera di alberi.

Una riflessione contemporanea potrebbe ridefinirli come grandi corridoi ecologici, dove gli alberi mitigano le isole di calore, combinandosi con l'idea di avere nella città tunnel verdi che permettono la connessione con altri luoghi della metropoli. In questo modo viene garantito un continuo percorso verde di collegamento con diverse zone che nel futuro diverrà una componente di un sistema strutturale e continua, opposto alla città frammentata che oggi ritroviamo comunemente. Infatti, la Shimizu Corporation, un'azienda giapponese specializzata in architettura e ingegneria, ha sviluppato un concetto urbanistico proprio per amalgamare le varie componenti del tessuto urbano: L'Inter Cell City, propone di costruire un sistema urbano sostenibile, composto da rette che collegano le piccole cellule autosufficienti, a loro volta collegate tra loro attraverso percorsi ecologici.

Dopo quanto indicato, appare ancora più evidente quanto sia importante una perfetta pianificazione del Viale, vista come tipologia di spazio pubblico che ha lo scopo di accompagnare e collegare tutta una serie di elementi urbani, enfatizzando il valore del congiunto.

L'Orto Urbano

La città contemporanea dovrebbe avere la capacità di trasformarsi in modo da essere in grado di affrontare qualsiasi futura eventualità inaspettata. Disastri naturali, limitazioni degli approvvigionamenti alimentari e inquinamento generalizzato sono alcune delle grandi sfide che le città devono essere in grado di affrontare nel breve come nel lungo termine. Perciò, è molto importante la pianificazione preventiva allo scopo di affrontare gli eventi che possono minacciare drammaticamente la qualità di vita degli abitanti. L'orto Urbano, in particolare, rappresenta una possibile soluzione tornata in voga negli ultimi tempi, che ha lo scopo di venire incontro ad alcune delle drammatiche sfide che sono state indicate.

Pertanto, questa tesi si propone di valorizzare questa tipologia di spazio pubblico che offre benefici pratici come la fornitura di prodotti naturali, la creazione di un paesaggio rivolto alla natura campestre immersa nella città compatta e la riduzione di fattori inquinanti e miglioramento del microclima. Esistono inoltre vantaggi relativi ai rapporti umani, che garantiscono il successo di uno spazio nato dall'appropriazione di uno luogo condiviso che subisce una radicale trasformazione della sua finalità. Parallelamente, entrano in campo i concetti relativi allo spazio pubblico, collettivo e privato; generando una ridefinizione del concetto in ottica contemporanea.

Secondo la stima dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per gli affari economici e sociali delle dinamiche popolazionali, ipotizza che "intorno al 2050 un terzo della popolazione

mondiale sarà localizzata in aree urbane"^[13]. Questo rappresenta una sfida per le grandi città, che devono assicurare alimenti alla popolazione. Non basteranno i terreni agricoli che in questo momento esistono; e addirittura un possibile aumento di questi non garantirà tutta la domanda delle metropoli. Per questo motivo, gli esperti dell'architettura e urbanistica devono pensare a nuove modalità di coltivazione, tra le quali l'agricoltura urbana si presenta come soluzione per sfamare tale popolazione. Non sarebbe questa un'idea nuova per l'Italia: Già negli anni 40 del XX secolo, durante la Seconda Guerra Mondiale, il governo di Benito Mussolini promosse i famosi Orti di Guerra che erano terreni urbani creati con l'obiettivo di fare fronte alla gravissima crisi alimentare che andava aumentando sin dall'inizio del conflitto. Nonostante lo sfacciato scopo propagandistico e il forte carattere politico dell'iniziativa, l'istituzione degli Orti di Guerra rappresentò una nuova opportunità di concepire lo spazio pubblico, attraverso un approccio sostenibile, dando come risultato un particolare paesaggio urbano che, allo stesso tempo, forniva alle città prodotti agricoli e rafforzava un ideale di cooperazione e unione civica intorno a questo spazio vitale.

In genere, gli Orti Urbani modificano il concetto di condivisione dello spazio urbano tra gli abitanti, imponendo una nuova visione dell'abitare in comune. Il professor Alessandro Mazzotta, elenca i benefici sostenibili in tre grandi gruppi che possono trovarsi in questa tipologia urbana oltre che, con particolare riferimento allo spazio collettivo, rappresenta uno strumento di "Sostenibilità Sociale", giacché è una "occasione di aggregazione intergenerazionale ed interetnica per il tempo libero, di orticoltura a fini terapeutici, di rafforzamento dell'identità locale della comunità insediata, di presidio del territorio

13 Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. Revision of World Urbanization Prospects 2018. <https://population.un.org/wup/>.

dal degrado determinato dall'inutilizzo e incuria degli spazi aperti"^[14]. Per altro lato, Mazzotta aggiunge la "Sostenibilità Culturale" essendo un "luogo di scambio e conoscenze e per molare le percezioni sensoriali nel rapporto con la natura"^[14], che addizionalmente può rinforzare la figura dello spazio pubblico come meccanismo pedagogico, dove l'educazione sull'ecologia e biodiversità gioca un ruolo fondamentale nell'istruzione civica con rispetto all'ambiente. Finalmente, con la Sostenibilità Economica possiamo trovare delle autoproduzioni di alimenti per il consumo locale, a chilometro zero che garantiscono prodotti economici e bassa emissione di Diossido di Carbonio provocati dal trasporto delle merci. Come esempio illustrativo, la città di Torino e aree circoscrivine hanno puntato su queste attività: Il Vigneto Storico di Villa della Regina e gli Potager Royales della Reggia di Venaria Reale assumono importanza anche come attrazioni turistiche. A livello internazionale si può guardare al Palazzo di Schönbrunn a Vienna e al Clos Montmartre a Parigi, mentre restando in ambito locale, alla cascina del Quadrilatero nel centro torinese o alla temporanea installazione nella Piazza del Risorgimento come orti giardini.

Portando avanti l'analisi dell'orto urbano, ci troviamo nell'esigenza di stabilire la natura di questo spazio urbano. Che cosa potrebbe essere un Orto Urbano? Spazio Pubblico o Collettivo? Influisce l'investimento del privato? Quanto Influisce l'investimento del privato e quanto ne determina la natura?

L'architetto Giulio Gonella nel suo saggio Il progetto dello spazio pubblico contemporaneo analizza la figura di ciò che rispetta il concetto di spazio pubblico, privato o di uso collettivo. Di questa maniera lui menziona che secondo Paquot "la definizione giuridica di pubblico assume oggi sempre più un significato meramente normativo, visto che anche ambienti privati

14 MAZZOTTA, Alessandro. Eco-quartieri tra retorica e realtà. Appunti di Lezione, Politecnico di Torino, 14 novembre 2016.

possono consentire un «uso collettivo che può essere considerato come pubblico» e quindi essere definiti spazi pubblici"^[15]. Prendendo in considerazione quest'argomento, gli Orti Urbani potrebbero permettere l'investimento che in definitiva avviene del lato privato ma svolto in uno spazio comune d'uso collettivo, e facendo un'analisi in profondità, si può trovare una sorta di luogo pubblico condiviso tra gli utenti. Su quest'idea si è parlato molto, infatti nel seminario Inter dottorale "Sharing and Public Spaces", patrocinato dalla Biennale dello Spazio Pubblico nel 2015, si è esposto che "qualsiasi questione urbana che volesse affrontare la trasformazione delle città, dovrebbe confrontarsi con la questione della proprietà privata, della privatizzazione dello spazio pubblico e della residualità attuale degli urban commons"^[16].

Allo stesso modo, si parlava di rivendicare il "diritto alla città", un'azione che deve volgere lo sguardo alla fenomenologia sociale, sviluppata per lo spazio fisico che, addirittura, deve essere accessibile a diversi utenti. In questo ambito, il professor Giovanni Caudo assicurava che "la visione deve essere attraverso uno sguardo obliquo, non più zenitale, che riesca a cogliere non solo gli edifici, i pieni e i vuoti ma soprattutto il sistema di relazioni polivalente che si instaura tra pratiche, popolazioni, costruito"^[14].

Questo rinforza l'idea che gli spazi nella città devono essere flessibili alle diverse esigenze e momenti che potrebbero reinventare il luogo per prevenirne il disuso.

La dimensione passa a un secondo piano quando si parla del ruolo dello spazio

15 GONELLA, Giulio. Il Progetto Dello Spazio Pubblico Contemporaneo. Torino: Saggio, 2018.

16 CAUDO, Giovanni. Progettare la città è l'arte di guardare i luoghi. Urbanistica Tre. Giornale on-line di urbanistica 07, settembre - dicembre 2015, <http://www.urbanisticatre.uniroma3.it> > 2015/11.

pubblico in generale. Assume la massima importanza il modo in cui le parti svolgono una relazione tra di loro e come si ridefinisce lo spazio privato. Come afferma Manuel Solà – Morales “Dare carattere pubblico agli edifici e luoghi (...) urbanizzare lo spazio privato è il concetto: cioè assorbito all’interno della sfera pubblica”^[17]. In quest’ambito, spunta il concetto secondo il quale lo spazio collettivo appartiene al pubblico e al privato alla stesso tempo. Uno spazio può essere utilizzato con interessi economici privati, però gli usi e significati potrebbero essere pubblici. Oppure, la proprietà e l’amministrazione possono essere pubbliche e combinarsi senza problemi con le iniziative e le attività dei privati. Ecco perché gli Orti Urbani coniugano i diverse visioni sulla proprietà pubblica o privata contemporaneamente che serve come strumento integrale per rendere sostenibile il ruolo del luogo in senso collettivo.

La sinergia tra i suoi elementi renderà possibile l’idea contemporanea dell’abitare. La condivisione sullo spazio per sviluppare diverse attività di co-esistenza permette, l’attivazione allo stesso tempo, che lo spazio pubblico mantenga un carattere dinamico e relativo con le pratiche sociali.

17 SOLÀ MORALES, Ignasi. *Terrain vague*. New York City: MIT Press, 1996.

Il Ponte Ciclopedonale

Secondo Bernardo Secchi la città contemporanea viene “fatta a pezzi”. Chiaramente, dopo che tanti periodi che hanno lasciato strati di storia sulla configurazione delle città, è notevole il carattere frammentato nell’urbanistica attuale.

Grande condizionante di quest’aspetto, è stata la rivoluzione automobilistica. L’ideale dell’individualismo e progresso sociale intorno alla macchina, ha segnato i diversi spazi urbani, dove il pragmatismo sul movimento cittadino era il punto cardine della città moderna. La maniera più intuitiva di collegare i diversi pezzi sembravano essere i ponti. Purtroppo, le esigenze attuali non confluiscono con quelle del passato. Sono tante le caratteristiche ereditate dalla modernità dalla scarsa qualità dei ponti, che però, nella pratica funzionano ottimamente per i veicoli, seppure non venga incontro alle esigenze del pedone. Non è soltanto una critica alla maniera in cui sono stati concepiti i ponti per il cittadino che si sposta a piedi, quanto la quantità di spazi residuali che lasciano una impronta negativa nella città.

Gli spazi interstiziali, poco utilizzabili e di basso valore architettonico sono tra gli aspetti che in tempi contemporanei devono essere superati ed evitati nelle future progettazioni, nei quali è fondamentale tenere presente i nuovi approcci al trasporto urbano.

Tuttora, la città contemporanea si caratterizza per il movimento frenetico dei suoi abitanti, la velocità, l’economia del tempo, lo scopo di arrivare il più presto possibile a luoghi distanti. Per questo motivo esiste la tendenza mondiale a ricorrere all’uso della bicicletta, che in termini pratici appare come ottima soluzione per gli spostamenti rapidi, evitando parte del traffico in città; rappresenta

inoltre un’attività per la vita salutare fisica e psicologica dell’individuo permettendo al contempo una forte riduzione di diossido di carbonio, prodotto dell’esacerbata attività automobilistica. In conseguenza, la sfida che si presenta ai professionisti è di proporre infrastrutture pensate per una nuova mobilità ibrida, dove pedoni e ciclisti sono i protagonisti.

Una possibile soluzione potrebbe venire proprio da ponti ciclo pedonabili che dovranno considerare con attenzione la progettazione anche degli spazi che si verranno a disegnare sotto gli stessi ponti.

Concettualmente, si può pensare che il ponte sia una maniera di elevarsi per passare sopra alle vecchie tracce oppure agli ostacoli immutabili, senza però, dimenticare che tutto lo spazio progettato, compreso quello al di sotto del ponte, presenta nuove occasioni per reinventare la dinamica e lo sviluppo dello spazio urbano. La percezione della sicurezza è di grande importanza, visto che garantisce l’ottimale utilizzo delle strutture da parte della cittadinanza, rendendo gli spazi vivi e dinamici grazie alla presenza di persone, che garantiscono inoltre un naturale meccanismo di vigilanza indiretta.

Da ciò si deduce che l’intensificazione d’uso è di grande importanza in questa tipologia di spazio pubblico, dove spazio fruibile, connessione tra diversi punti della città e dinamismo nell’attività quotidiana, configurano le richieste per ottimizzare un progetto plurifunzionale, adatto alle esigenze contemporanee.

Un capolavoro sviluppato con questa visione è stato il “Concetto Euralille”, un progetto portato avanti nel 1989 dallo studio d’architettura O.M.A di Rem Koolhaas, in cui si è progettata una nuova stazione nel centro storico di Lille, in Francia, collegando

in questo modo il treno, la metropolitana e parzialmente l’autostrada. Inoltre gli edifici danno vitalità come il centro commerciale, torri, il viadotto Le Corbusier e il parco Matisse. Tutto questo rende possibile l’intensificazione dell’uso tra diversi componenti. Il nucleo del progetto è stato chiamato per O.M.A “Lo Spazio Piranesiano” come riferimento all’architetto e incisore Giovanni Battista Piranesi (1720–1778) famoso per creare opere e scenografie assurdamente confuse, allegoriche, sospese tra fantasia e antichità. Nel progetto di Euralille, il luogo “Piranesiano” si rende collettore di diverse funzioni e movimenti, dove le differenti strutture si uniscono e si incrociano. Gli abitanti possono passare tra spazi fruibili ed anche rimanerci, se così desiderano. Questo complesso consente il fatto di andare e di restare. Versatilità e flessibilità vengono confermate dalle molteplici possibilità di utilizzo degli stessi spazi.

Da questo esempio metropolitano, di grande scala urbana, passiamo alla città compatta, ormai saturata di edifici e rete viaria che limita la progettazione di grandi complessi architettonici. Il ponte ciclabile e pedonale, potrebbe rappresentare una risposta valida alle problematiche di viabilità in svariati contesti, ma è una soluzione che il più delle volte non viene considerata.

L’obiettivo è quello di collegare punti distanti, favorendo la fruibilità all’utente, allo stesso modo di offrire spazi per la convivenza e lo svolgimento di diverse funzioni. Si tratta di vedere il ponte ciclopedonale sotto un’altra luce, non soltanto come una struttura di passaggio veloce, ma come uno spazio d’incontro. Sarebbe, anzi, lo spazio di condivisione e permanenza, sovrapposto al movimento e flusso di persone, giusto come

afferma Louis Khan "una riunione pubblica senza tetto"^[18].

Il percorrere è un'azione importante, che permette l'esercizio dell'osservazione, quindi circolare e accedere sono due verbi che assicurano il dinamismo e funzionalità dello spazio pubblico, senza dimenticare che queste azioni susciteranno una sensazione del rapporto tra l'individuo e l'ambiente. Di questa maniera, sarà una possibilità per vincolare all'utente con il suo intorno, elevandolo in un piano orizzontale rispetto alla città, dove il rapporto visivo si sviluppa nei tre grandi piani di riferimento: il "qui" ciò che circonda al raggio immediato, "lì" l'osservanza dei palazzi, strada e gente; e "là" con la contemplazione per il resto dell'intorno geografico composto da montagne, colline, torri, eccetera. L'attraversamento di strutture prive di armonia, a traverso luoghi visualmente deteriorati (non-luoghi), portano a concepire gli spostamenti come un mero trasferimento, impedendo la creazione di un'identità sullo spazio pubblico.

Per questo motivo, The Smithson hanno realizzato uno studio interessante sulla vita quotidiana della strada. Il concetto di "Streets in the Sky"^[17] configura un'idea utopica nella pratica, ma degna di studio per la sua teoria. Creare delle "strade nell'aria" configura una riproduzione della tradizionale strada, però sollevata a diversi piani dei blocchi residenziali, traslatando gli aspetti qualitativi intrinseci della strada agli spazi residenziali in altezza.

Con questa teoria si cercava di sviluppare caratteristiche proprie, dando come risultato un'identità nel luogo progettato. Così "Streets in

the Sky"^[17] non evoca soltanto elementi formali e funzionali, ma considera anche il senso della condivisione, dei rapporti tra utenti di diverso tipo. "Le strade devono essere luoghi e non corridoi o gallerie (...). Le strade principali possono ospitare negozi, caselle di poste, cabine telefoniche, edicole, etc."^[19], citazione presa da The Smithson nel suo libro *The Charged Void: Architecture*.

Esempio contemporaneo di un progetto di ponte pedonale è il *Seoullo 7017*, a Seul, in Sud Korea, realizzato nel 2017 dallo studio olandese con sede a Rotterdam M.V.R.D.V. Si tratta di un autentico "Skygarden", un'antica autostrada degli anni 70 riqualificata e convertita in un grande giardino pubblico elevato, con alberatura, flora e diversi servizi che offrono agli abitanti la possibilità di collegarsi ad altri spazi della città, camminando sopra le autostrade e ferrovie.

Senza dubbio, il ponte ciclopedonale fornisce alla città di uno spazio pubblico non convenzionale che si presenta come mezzo unificatore dell'ambiente urbano frammentato. Viene incontro alle esigenze dinamiche delle città attuali e permette la riqualifica degli elementi dinamizzanti nell'intorno. Sviluppa l'esperienza personale dell'utente collegandolo ad un sistema simbolico, che permette la costruzione della sua identità.

Questa tipologia di spazio urbano, genera vari scenari che lavorano congiuntamente, dove ogni elemento costruttivo si converte in parte della totalità diversamente dagli elementi isolati, tipici della città frantumata.

19 SMITHSON, Alison ; SMITHSON, Peter. *The Charged Void: Architecture*. London: Monacelli Press, 2001.

18 KAHN, Louis. *Spazi urbani come stanze a cielo aperto*. A cura di Cecilia Surace. *Urbanistica Senza Errori*, ultimo accesso 24 Giugno 2016. <http://www.ceciliasurace.it/spazi-urbani-come-stanze-a-cielo-aperto/>



Immagine 2. Praça dos Três Poderes in Brasília. Brasil Goiás. Brasília Distrito Federal. ©Lucia de Belo Horizonte.2017.



Immagine 3. Primo piano orizzontale: rovine azteche (circa 1337 dopo Cristo). Al centro: Tempio Santiago Apostolo (XVI). In fondo: Il Messico Moderno con edifici dell'Arch. Mario Pani (1960). Plaza de las Tres Culturas a Tlatelolco in Città del Messico. ©Diego Grandi.



Immagine 4. Riqualifica del viale de Hércules – Siviglia. Renovation of a poplar-lined avenue that constitutes one of the city's most emblematic public spaces. ©Lourdes Jansana. 2009.



Immagine 5. Alameda Central de Ciudad del México. dronestagr.am. ©C13studio. 2016



Immagine 6. Riqualifica dell'Alameda de los Descalzos—Lima. ©munlima.gob.pe. 2016.



Immagine 7. Orto Urbano a Torino. Piazza Risorgimento inversione smart. Il fotoblog della Città. ©Comune.torino.it.2016. .



Immagine 8. Lo spazio piranesiano a Lille. Spazio pubblico nella TGV station. Eurallille. ©lilletourism.com. 2013.



Immagine 9. Ponte Pedonale a Seoul con circa 983 metri di lunghezza. The Skygarden Seoullo7017 MVRDV. © Ossip van Duivenbode. 2017.

Keywords

Americans Community Gardens

Appropriazione

Autogestione

Coesione

Comportamento umano

Continuità

Eterogeneo

Guerrilla Gardens

High Line

Immagine città

Interboro Partners

Interoperabilidad

Intervento itinerario

Lijbaan

Luchtsingel

Micro processi

Parkour

Politiche culturali

Presenza attiva

Punti neuralgici

Schouwburglein

Simbiosi

Social core

Spazio residuale

The city at eye level

Urban hikers

Urban Matter Inc

Water square

Zones urbanies sensibles

Capitolo III

Quattro città come Riferimenti

Dall'Amsterdam del Dopoguerra alla Rotterdam Contemporanea

La città di Amsterdam si è sviluppata particolarmente dopo la Seconda Guerra Mondiale, anche grazie agli studi e le opere dell'architetto Aldo Van Eyck e i suoi "Playgrounds" che sono stati costruiti tra il 1947 al 1971. Esempio di appropriazione del territorio: l'Amsterdam di Aldo Van Eyck si focalizza sugli isolati vuoti, a causa dei bombardamenti, dandogli una seconda vita, attraverso un'attenta riqualificazione che non passa attraverso la costruzione edilizia. L'utenza principale viene ad essere la popolazione infantile. La riconquista delle cicatrici urbane causate dagli orrori della guerra, quindi, si esprime con semplici gesti compositivi, che offrono un programma ludico e pedagogico verso lo spazio pubblico convenzionale. La città depressa cresce e si riprende dalla violenza per mezzo dei giochi dei bambini.

Con questa esperienza, si comincia a ripensare lo spazio residuale, con vocazione pubblica, per dinamizzare la città. Come dice la professoressa Federica Doglio "al centro c'è l'azione, non più il soggetto" per concettualizzare giustamente l'approccio che si è tenuto per progettare nella sfera pubblica dell'Amsterdam di Van Eyck. In conseguenza, diverse sono le risorse che si sono usate per definire questi spazi di condivisione, i "Playgrounds": l'uso della pavimentazione per differenziare diversi ambiti didattici, l'implementazione di forme dinamiche, lo studio dei punti focali e l'applicazione dei colori e composizioni grafiche per dare un'immagine allegra, com'è successo nel 1956 quando l'artista Joost Van Rooijen prestò collaborazione per la configurazione dei "Murales". Tutto questo costruì un'immagine di città, riconoscibile e

identitarie per gli abitanti, specialmente per gli infanti. Senza dubbio, Aldo Van Eyck gettò le basi per la pianificazione ed il rinnovamento urbano che, a posteriori, si adeguerà alle nuove esigenze cittadine, ampliando in questa maniera il raggio tipologico urbano.

Un caso che riprende questo spirito del ludico, ma con uno sguardo sostenibile e contemporaneo, è la piazza d'acqua—"Water Square"—a Benthemplein, Rotterdam. Progettata nel 2011 da Urbanisten, un ufficio innovatore di ricerca, design e paesaggismo urbano, "Water Square" è una piazza dinamica, composta da tre grandi bacini che servono per la raccolta d'acqua meteorica, oppure possono essere utilizzati come anfiteatri, campi sportivi o pista di pattinaggio nel corso dei periodi secchi. In precedenza al progetto c'era una monotona piazza che non soddisfaceva le esigenze dei cittadini di Benthemplein, un quartiere di notevole densità, che ha visto aumentare ulteriormente il numero di abitanti negli ultimi tempi. Inoltre, il vecchio design della piazza generava eccessivi spazi interstiziali tra gli edifici e non garantiva un'ottimale raccolta di acqua piovana, inondando le aree vicine. In questo caso, il bisogno municipale per risolvere la problematica a basso costo, propose una piazza multifunzionale che potesse servire da bacino, esplicitamente osservabile, e che offrissero allo stesso modo uno spazio di svago e ricreazione. Oltre alle funzioni idrauliche, si sono messe in gioco le risorse artistiche per rendere attrattivo il progetto al fine di conseguire una specifica identità. Il "Water Square" è un esempio di come uno spazio pubblico può averne diverse interpretazioni, lasciando da un lato il rigore del suo carattere statico e dall'altro per dare qualità dinamiche ai programmi, sia attraverso un approccio sostenibile paesaggistico, sia attraverso un percorso di tipo sociologico. Ineludibilmente, la pedagogia è presente, giacché gli utenti possono osservare come funziona il

sistema di raccolta e gestione d'acqua, una realtà di profonda importanza nella realtà morfologica olandese. Per tanto, le strutture non si nascondono, anzi, sono disponibili alla comprensione da parte utenti. Allo stesso modo, la temporalità paesaggistica assume un ruolo di grande importanza rispetto alla creazione del panorama urbano. Siccome la piazza si adatta alle diverse circostanze climatiche, le persone potranno contemplare paesaggi che variano in sintonia con ciò che accade in un periodo determinato dell'anno. Questa sensibilità è di grande importanza per qualsiasi tipologia di spazio pubblico.

Un'altra piazza a Rotterdam, però con una vocazione diversa e molto interessante, è la "Schouwburgplein". Questo spazio pubblico, vitale per il "Social Core rotterdamese" ospita nove istituzioni culturali che nel 2010 hanno creato la "Vereniging Verenigd Schouwburgplein" che in italiano significa "Associazione Unità Schouwburgplein". Questo gruppo, di cui fanno parte anche residenti e imprenditori, promuove la realizzazione di sessanta eventi pubblici nell'area aperta durante tutto l'anno, garantendo la presenza di 2.300.000 visitatori all'interno della piazza. Come risultato, lo spazio pubblico si mostra come scenario agli abitanti, con presenza attiva e attività ludica che la supporta. La programmazione, quindi, diventa un tutt'uno con la pianificazione del luogo. Su questa fenomenologia, la professoressa Federica Doglio afferma che "il nuovo spazio pubblico sarà manipolato dagli utilizzatori in modo che si rendano conto dei loro comportamenti" in conseguenza, il disvelamento assume un ruolo considerevole, perché determina la maniera in cui si sta in pubblico e come funzionano gli spazi collettivi.

Esempi dell'appropriazione dello spazio pubblico è rappresentato dai cultori del "Parkour", gruppi di giovani che scoprono nuove maniere di muoversi in ambienti urbani, gli "Urban Skate" che sfruttano gli ostacoli

fisici della città per compiere evoluzioni sullo skateboard, o semplicemente gli "Urban Hikers" che camminano attivamente alla scoperta dell'intorno costruito. Altre persone, semplicemente, scoprono altre attività per restare nel luogo. Per questo motivo, piuttosto che pianificare e creare nuovi spazi, sarà necessario darsi l'obiettivo di attirare la gente per garantire la conquista dell'aspetto pubblico. Per arrivare a questa soluzione, molte città nel mondo stanno sviluppando la strategia di "Città a Livello degli Occhi".

Il metodo consiste in studiare la fenomenologia umana, dal punto di vista urbanistico, e stabilire una serie d'interventi sullo spazio per fare sì che l'utente si senta suo agio e svolga diverse attività della maniera più spontanea e confortevole possibile. In conseguenza, il livello di osservazione, cambia dalla tradizionale planimetria 2D allo spazio vivido, creando in questo modo una serie di programmi che coinvolgono la gente e per istituire luoghi di sociabilità. Dall'altro canto, i piccoli imprenditori giocano un ruolo fondamentale nell'investimento e nelle decisioni progettuali. I benefici che verranno per il successo dello spazio rinnovato, coinvolgeranno anche l'economia, favorendo la possibilità di creare nuove iniziative che contribuiranno al rinforzamento della dinamica urbana.

La "Schouwburgplein" non è un elemento isolato dalla composizione cittadina, giacché è collegata fisicamente ad un famosissimo Pasaggio, il Lijnbaan: Inaugurato nel 1953, che è stato progettato come un recinto commerciale completamente pedonale. Il Lijnbaan rappresentò un'innovazione per l'urbanistica moderna, perché era la prima tipologia di spazio pubblico che offriva al pedone un viale in scala residenziale con esclusivo uso pedonale.

Composta di elementi vegetativi, sculture

e vetrine indipendenti, questa tipologia di spazio pubblico ha un'estetica neutrale, con negozi dalla struttura flessibile e uniforme in quanto a design. Si tratta di uno spazio non dedicato unicamente al commercio, ma anche per lo svago. Con il passare del tempo, il Lijnbaan è diventato il cuore della Rotterdam ricostruita del dopoguerra, essendo la principale strada commerciale della città ai giorni nostri. Eppure, l'innovazione sul tema della circolazione dei pedoni non finisce al termine del XX secolo. Nel 2011 sempre a Rotterdam, un gruppo di architetti ha creato il ZUS "Zones Urbaines Sensibles" per ripensare gli interventi urbani con un approccio poco convenzionale.

Con questa premessa hanno progettato un cavalcavia completamente pedonale, il "Luchtsingel", collegando diverse aree frammentate della città. La presenza della grande ferrovia della "Rotterdam Hofplein" e varie autostrade che limitavano un percorso pedonale fluiva. Come risultato, costruirono un ponte pedonale che ha lo scopo di collegare tre quartieri e, la parte più simbolica, al di là della soluzione relativa alla connettività, riguarda il modo in cui è stata finanziata: dall'importo monetario collettivo degli utenti.

Il Luchtsingel viene finalmente realizzato nel 2014, fatto di legno e con una lunghezza di 390 metri. Grazie a questa passerella, gli architetti hanno scoperto la grande opportunità di realizzare oltre sessanta piccoli progetti che sono collegati con questo cavalcavia. In altre parole, il Luchtsingel è diventato un grande braccio connettore tra piccoli interventi urbani, diventando un sistema integrale composto di diverse particelle che offrono varie attività di approccio cittadino, spazialmente individuale però dipendente della grande struttura di collegamento, garantendo un ottimo spostamento e opportunità di sviluppo quotidiano.

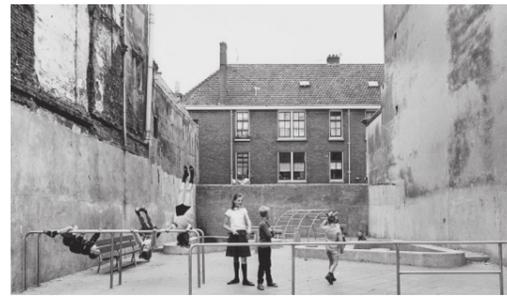


Immagine 10. Parco Laurierstraat ad Amsterdam progettato da Aldo Van Eyck. © Ed Suister. Amsterdam City Archives. 1965.



Immagine 12. Piazza Schouwburgplein a Rotterdam. Urbanspacearchive.com. © Ole Storjohann. 2019.



Immagine 14. Il Luchtsingel, grande braccio connettore tra piccoli interventi urbani. Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 15.5. Il terrazzo dell'Hofplein, rinnovata come un'area verde che permette lo sviluppo del contatto cittadino tramite diverse azioni e regala a Rotterdam un paesaggio urbano vivido, in più tutte le conseguenze economiche positive che influiscono. Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 11. Benthem / Water Square a Rotterdam. De Urbanisten. © Jurgen Blas. 2014.



Immagine 13. La strada dei negozi, The Lijnbaan, a Rotterdam. © Perry Tak. 2014.



Immagine 15.1. Il Luchtsingel, Luchtsingel, opportunità di realizzare eventi poco usuali (Pranzo, 12 di settembre 2016). Grazie alla gestione degli architetti e la partecipazione economica dei cittadini, si è potuto realizzare detta opera. In ogni pannello ebbe scritto il nome del contribuente, facendo questo un valore aggiuntivo all'appropriazione dello spazio pubblico. Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 15.7. Luchtpark o Parco Aereo Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 15.2. Gli interventi sui tetti di vari edifici, rendendogli come giardini pensili (Urban Picnic 2017 per il giorno dell'architetto). Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 15.3. Dettaglio in omaggio ad ogni contribuente con i loro nomi. Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 15.4. Il DakAkker, l'orto sul tetto più grande di Europa. Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.



Immagine 15.6. Il Parco Pompenburg, una proposta degli architetti Studionedots composta di una reticola che la divide in "isole" programmatiche e il tetto della vecchia stazione Hofplein. Archinect.com. Follow the yellow wooden road into Rotterdam's new Luchtsingel pedestrian park. © Ossip van Duivenbod. 2014.

La Barcellona Pre e Post Olimpica

La città spagnola di Barcellona è il perfetto riferimento della ricostruzione e progettazione di spazio pubblico contemporaneo. È tale il successo avuto negli ultimi anni che molti teorici analizzano il percorso progettuale che dagli anni 70's del XX secolo arriva fino ad adesso, catalogandolo come "Il modello Barcellona".

Questo consiste in una pianificazione a scala urbana, sostenuta costantemente da oltre quaranta anni, cercando in maniera integra, l'interoperabilità degli interventi urbani, ormai dispersi, proprio come un sistema, e costruire una nuova identità cittadina, tramite politiche culturali, partecipative, con nuove attrezzature urbane ed eventi che rinforzano questo concetto. Lo sviluppo economico responsabile, il recupero del patrimonio esistente e la creazione delle belle arti sono gli elementi presi in considerazione per la progettazione. Non solo la figura dell'architetto e dell'urbanista hanno avuto il risalto, ci sono anche altri professionisti che sono intervenuti in questa pianificazione multidisciplinare. In questa maniera, la sinergia di decisioni si concretizzano nell'esito positivo delle attività realizzate in una delle città più vibranti di tutta Europa.

In precedenza, Barcellona aveva ereditato grossi problemi dal periodo industriale. La città gotica presentava degrado nel suo patrimonio, con poco spazio pubblico aperto che aiutasse all'unione civica tramite un'identità. L'abbandono di molte strutture e l'esistenza di ampie zone dell'intorno geografico non riconosciute come luoghi frequentabili, caratterizzava il paesaggio urbano. Eppure, con la scelta di Barcellona come sede delle Olimpiadi del 1992, i professionisti si focalizzano verso un rinnovo

sistematico con approccio allo spazio urbano. È così come dal 1981 fino 1987 la città si reinventa con diversi interventi a variate scale.

Giustamente, Oriol Bohigas, uno dei grandi promotori della pianificazione a Barcellona, enfatizza che "L'identificazione di problemi puntuali è l'unico mezzo per pervenire a una visione più generale della pianificazione della città"^[20]. In conseguenza, la città frammentata era un punto da risolvere, facendo dei piccoli interventi che si sommeranno integralmente al piano regolatore, inteso come un gran mappa tematica. Per tale ragione prevalse la coesione di ogni azione individuale, in corrispondenza a un Masterplan generale e unico.

Come risultato a questa premessa, Barcellona è diventata da un'urbe senza piazze a un museo all'aria aperta, con collezioni di arte contemporanea permanente che davano una propria personalità a ogni intervento. Dunque, i provvedimenti si estendono anche alle aree in degrado, come la zona portuaria, ormai occupato dei vecchi capannoni industriali, conferendo alla città un lungo mare, una facciata marittima necessaria che conferisce un adeguato spazio pubblico innovativo che, alla stessa volta, definisce la città periferica e permette la sua continuità compositiva con il resto della metropoli. Tuttavia, questa tesi cerca di analizzare alcuni esempi in scala di quartiere a Barcellona, per valutare certi elementi compositivi che rinforzano la teoria sulla sinergia di diverse soluzioni, mirate alla creazione degli spazi pubblici.

Innanzitutto, è molto importante reiterare l'importanza della continuità delle politiche pubbliche come strategia necessaria per l'esito di ogni spazio. È il caso del: progettato

20 BOHIGAS, Oriol. Barcellona: un'esperienza urbanistica. La Città Olimpica e il fronte mare. Milano: Skira, 2001.

nel 1986 per Daniel Freixa e Vicent Miranda.

Questo spazio pubblico consta di aree verde, parchi infantili, viale per percorsi dolce e una gran piazza sportiva con gradini per gli spettatori. Prima che fosse un parco, la zona era un terrain vague, un luogo degradato, dove le vie e atelier di riparazione dell'antica Rete Nazionale Ferrovie Spagnole (RENFE). Durante un secolo, raffigurava una zona limitrofa senza connessione tra due punti nevralgici, quali sono il mercato municipale e il Comune di Barcellona. In conseguenza, gli architetti proporranno un parco connettore tra questi due aree importanti della città e offriranno l'opportunità di comunicare allo stesso modo il corso Meridiana e la Gran Via de les Corts Catalanes. In questo caso, la fruibilità pedonale si è convertita in grande obiettivo durante il percorso progettuale.

Non soltanto in maniera pragmatica hanno creato questo parco perché allo stesso modo materializza un'identità di somma importanza. Come risultato, Freixa e Miranda decidono di conservare parzialmente le strutture dell'antica fabbrica.

Queste strutture si integrano in perfetta armonia con il nuovo programma, regalando singolarità, utilizzandoli come elementi ordinatori tra il passage e i grandi spazi di usi multipli. il Parc del Clot, senza dubbio, rappresenta un chiaro esempio d'integrazione degli elementi architettonici preesistenti con il nuovo progettato. Le imponenti arcate e murature servono per accogliere diverse opere di arte, come la scultura Rites of Spring dell'artista Bryan Hunt. A tutto questo si aggiungono i bacini di acqua che rinfresca l'atmosfera nel periodo estivo e garantisce un chiaro dialogo reciproco tra gli ornamenti antiche e la vegetazione proposta. Non di meno, gli interventi urbani non si sono fermati durante gli anni successivi.

Il Parc Diagonal Mar fu creato nel 1999 e rappresentò un bene pubblico di grande importanza sommando alla città circa 340.000 m² di aree verdi. Progettato per Enric Miralles, questo parco contiene una sintesi di valori paesaggistici, artistici e tecnici. La presenza di una variata biodiversità vegetale coniugata ai giochi topografici offre ai cittadini diversi ambiti spaziali: le colline e il lago artificiale configurano un'atmosfera di confort visuale che, in combinazione con diverse speci arboree di colore e profumi eterogeni, sviluppano i sensi dei visitatori.

Esempio è l'Hemerocallis con diverse fioriture estive, il Rosmarinus officinalis Proestatus e il Laurus nobilis che aromatizza certe aree, alberi di considerevoli altezze come Firmiana simplex, l'Ailanthus altissima e l'Erythrina crista-galli che offre ombra e intimità. Dello stesso modo si trovano esemplari esotici come il Pinus canariensis, Phoenix canariensis, Washingtonia robusta, il Populus alba e il Populus italica nigra che combinati tra loro, formano un crogiolo di tessitura e colori, visibile alla terza distanza "là". Prima di questo grande intervento, c'era una vasta area in abbandono, che apparteneva alla fonderia Macosa.

Ora è il secondo parco più grande di Barcellona. L'identità artistica svolge un ruolo importante, al materializzare un'imponente struttura in metallo che riprende le onde del mare e che fornisce acqua al lago artificiale. La presenza di giganteschi vassoi per le diverse piante richiama la vecchia tradizione del cortile catalano, con decorazioni in "murales" in vetro e ceramiche che emulano l'estetica propria di Antoni Gaudì. Il progetto in sé, cercò di risolvere il problema di mobilità, unendo in maniera omogenea le diverse zone frammentate che esistevano prima. In questa maniera, il parco diventa, non solo un'area ricreativa, ma pure di collegamento nella zona di Sant Martí, servendosi come nodo connettore con il Parco Lineale García Farià e il Paseo della

Diagonal.

Altro esempio è la Plaza de la Palmera: Costruita nel 1984, è diventata una nuova centralità urbana nel quartiere periferico di Verneda, di grossa densità e senza spazio pubblico. Il grande isolato consta di due zone ben definite, divise da El Muro, un'opera d'arte creata da Richard Serra, una lunga parete divisoria conformata da due blocchi di calcestruzzo bianco di cinquantatré metri di lunghezza e tre di altezza. In essa, un'ampia rampa collega i diversi livelli topografici tra la Carrer del Concili de Trento e la Carrer d'Andrade. Questo mezzo di circolazione offre allo stesso modo la differenziazione tra due grandi ambiti; da un lato esiste un'importante area diafana che mette a disposizione lo spazio a molteplici attività, e dal altro, un'organizzata area boscosa che regala all'utente ombreggiatura durante l'attività ricreative e ozio.

Posteriormente, l'antica fabbrica di bidoni Ballesteros è stata rimossa per creare parco giochi, caratterizzato da un alto camino industriale come decorazione che funge da memoria storica. Ogni elemento compositivo conferisce identità propria alla piazza; addirittura si è conservato un'unica Palma, vecchia oltre cento anni, che è divenuta un'icona del quartiere.

Eppure, l'intenzione di crearre una città con gran quantità di elementi simbolici, riguardando allo sviluppo dell'identità culturale e conservazione del patrimonio storico, anche funzionalmente più collegata e meno frammentata, non finisce nella Barcellona Pre-Olimpica: L'attuale rinnovamento della Plaza de las Glòries Catalanes cerca una soluzione di nodi irrisolti, di brani di città interrotti ma ancora esistenti. Questa piazza rappresenta un punto di convergenza importante per il fatto di collegare tre grandi corsi come la Gran Via de les Corts Catalanes, le Avenidas Meridiana e Diagonal cioè, una nuova centralità metropolitana.

Durante un lungo percorso nel passato, la piazza ha sofferto modifiche che non hanno risolto in modo chiaro il tema della mobilità e dello sviluppo programmatico. Sabene al suo intorno ci siano edifici rappresentativi come il Disseny Hub, L'auditori, el Mercat dels encants o la Torre Agbar di Jean Nouvel, la Plaza de las Glòries è rimasta come una estesa area senza integrazione, ostile per il pedone, a causa del traffico estremo degli anni sessanta, asportando il tessuto urbano di Idelfonso Cerdà.

Ciononostante, nel 2014 il Comune di Barcellona sceglie tramite un concorso pubblico il progetto Canòpia Urbana, di Ana Coello de Llobet & UTE agence Ter. Con le premesse di eliminare definitivamente il grande viale elevato che aggirava la piazza, incorporando un parco senza traffico e con la maggior quantità di aree verdi, sotterrare il passo carrabile della Gran Via e costruire arredi urbani in sintonia con il quartiere. Il progetto si presenta come una rivoluzionaria soluzione permeabile di un problema che è tipicamente presenta nelle città frammentate contemporanee.

In quest'ordine d'idee, il progetto Canòpia Urbana offre una coniugazione sostenibile fra paesaggismo, uso programmatico dello spazio e mobilità: Prevede la creazione di una gran zona di prati che sostituisce lo spazio di polvere, aperto al cittadino per attività variate. Inoltre, la nuova Rambla de los Encats, offre la possibilità di fare passeggiate pedonali e ciclabili per collegare nord e sud con una filiera di Jacarandas, appariscenti alberature viola, che regalano ombreggiatura e dirigono cromaticamente l'ambito della circolazione.

Si aggiunge la Casa del Giardinaiò, per garantire la gestione ottimale di aree verde, sommando a questa esigenza programmatica, il deposito di acqua freatica di 1.500 metri cubi che servirà da fornitura idrica per irrigazione.

L'innovazione in questo progetto è data dalla creazione dei nodi per la biodiversità, i quali sono rifugi naturali che ospiteranno alberi e vegetazioni di diverse specie, fornendo contemporaneamente spazi ludico-ambientali per sviluppare l'attività pedagogica. I nodi non rimangono esclusivamente legati al tema medio ambientale, poiché si sviluppano anche per ospitare attività dedicate al gioco per i bambini, spazi di ozio per adulti, animali domestici, all'attività sportiva con attrezzature dedicate ai ginnasti e servizi igienici per gli utenti.

Per quanto riguarda la componente paesaggistica, la nuova proposta converte quest'area d'intervento in un'oasi di biodiversità, isolando i sensi degli utenti in un'atmosfera naturale e di confort. Questa sensazione permette al cittadino di avvertire questa zona come una sorta di "balcone urbano" che funge da spazio di transizione fra la città consolidata e il parco, con aree polivalenti che accoglieranno le diverse manifestazioni che caratterizzano la vita del quartiere. Gli elementi naturali saranno presenti in tutta la zona, come l'esistenza del giardino esotico e di un piccolo Mirador, una lamiera di acqua vicino alla Diagonal che provvederà a rinfrescare la zona.

Inoltre è prevista la costruzione di un'agorà sensoriale per ospitare spettacoli pubblici e gli importantissimi giardini di accoglienza e immersione, che saranno spazi con vegetazione messi negli accessi del sistema metropolitano della città, che si integreranno armoniosamente con il resto del parco. In particolare, questo progetto prende con somma cautela le esigenze del trasporto urbano, giacché la progettazione della piazza sud come recinto alberato, fornisce alla città un nuovo scambio che permette la comunicazione terrestre, dove tranvie e diverse linee di autobus urbani e interurbani condividono lo spazio difronte al DHUB.

Canòpia non rappresenta soltanto un'opportunità di sviluppo sostenibile, ma cerca anche di conservare il passato storico della città, in un perfetto dialogo con gli interventi contemporanei. È il caso della ristrutturazione della Fàbrica de Paraigües, situata nella strada del Dos de Maig e l'antica Sucreta, nella strada Cartagena, edifici entrambi considerati patrimonio della città di Barcellona. Allo stesso modo, il recupero del Rec Comtal, uno storico canale d'irrigazione, costruito durante l'Impero Romano e che è stato usato fino all'inizio del ventesimo secolo, forma parte del progetto di riqualificazione della piazza.

Sebbene questo sia un progetto diverso dal precedente, sviluppato dal 2016 dal gruppo di architetti Balbina Mateo, Valentin Kokudev, Andrés Lupiáñez e Marcos Ruiz de Clavijo, parte di esso passa per la piazza e sarà integrato senza interrompere il magnifico lavoro eco-paesaggistico che comprende circa 52.000 metri quadrati. Inoltre è prevista la possibilità di sviluppare orti urbani utilizzando le vecchie condutture della rete idraulica.

Altra tipologia di spazio pubblico è il passage, piccola rambla catalana, alameda castellana oppure boulevard francese che, nella Barcellona di metà del ventesimo secolo, si è diffusa in varie zone della città. Ad esempio, durante il periodo pre-olimpico, venne progettata l'Avenida Llària come asse vertebrale della Villa Olimpica.

Inaugurata nel 1992, fu creata dal team di architetti formato da Bohigas, Martorell, Mackay e Puigdomènech, che trasformò la vecchia zona industriale del Poblenou in un'area residenziale.

In conformità con la premessa di incorporare identità con lo spazio recuperato, gli architetti Enric Miralles e Carme Pinòs formularono l'iniziativa di creare una serie

di sculture che evocavano alberi sinuosi, realizzati in acciaio e legno, che offrivano ombreggiatura e personalità alla zona. Poiché non si potevano piantare alberi a causa della presenza di un collettore di acqua sotterranea, i progettisti decisero di ricorrere alla scultura, facendola dialogare con l'architettura allo scopo di fornire all'altezza dello sguardo degli utenti un insieme armonioso.

Grazie a questa proposta, è stato possibile creare nuove aree attraenti sia a livello turistico che commerciale, collegandole con la città consolidata: In evidenza, il Parco Carles I con un'estensione di cinque virgola cinque ettari di terreno e le diverse spiagge come la Nova Icària e il Port Olímpic. Eppure, i grandi interventi urbani continuano dopo il magno evento sportivo del 1992. È il caso del parco lineare La Sagrera: progettato per RCR, West 8 e Jover Alday che si configura come un rinnovamento di grande impatto, proponendosi lo scopo di collegare i Pirenei al mare Mediterraneo senza ostacoli urbani.

Per dare spazio a questo corridoio ecologico, le ferrovie e le autostrade vengono interrato e patrimonio storico, artistico e architettura contemporanea si congiungono per creare un imponente spazio pubblico continuo. È interessante notare che questo progetto, in sintesi, delinea un sottile filo immerso nella trama urbana compatta, che collega anche in maniera trasversale, altri spazi urbani esistenti nella città. In questo senso, i progettisti pianificano di creare lungo i suoi quattro chilometri di lunghezza, un percorso caratterizzato da "episodi" alternati con piazze e paesaggi mediterranei che, ritmicamente, raffigurano un'immagine identitaria della città. La gestione tecnica – ambientale gioca un ruolo importante giacché il parco ha un alto percento di superficie filtrante, che a sua volta accumula l'acqua piovana, per essere utilizzata come risorsa d'irrigazione per l'ambiente vegetale. Al contempo, si

aggiungono delle pergole fotovoltaiche per la fornitura di energia allo scopo di autogestione i propri bisogni programmatici.

Senza dubbio, La Sagrera si propone cancellare tutte le limitazioni fisiche tra i diversi quartieri barcellonesi e fornisce inoltre quaranta ettari di superficie verde. Favorisce la connessione tra la città frammentata, dando a pedoni e ciclisti la sensazione di essere protagonisti nel percorso della città e la possibilità di creare nuovi punti nodali per gli altri sistemi di trasporto massivo.

D'altro canto, l'immagine riconoscibile della città sarà presente nei suoi tre piani di distanza "qui", "lì" e "là". In questa maniera verrà garantita l'opportunità di identificare al livello dell'occhio diversi patrimoni storici e artistici durante il camminare. Allo stesso modo si raffigura come elemento architettonico di riferimento a lunga distanza la Torre del Fag.

La Sagrera non è soltanto l'unico parco con carattere innovativo che risolve problemi tipici della città contemporanea, ormai frammentata dalla infrastrutture che, in precedenza rappresentavano soluzioni per il trasporto, che però al giorno di oggi configurano frontiere impenetrabili dentro la città.

A questo punto, nel 2012, gli architetti Sergi Gòdia e Ana Molino hanno proposto una tipologia di spazio pubblico molto interessante e innovativo per Barcellona, ma che già si è messo in pratica a New York anni prima. Si tratta della ristrutturazione del vecchio tracciato ferroviario e metropolitano che divide aggressivamente in due il quartiere di Sants. Come soluzione, gli architetti proporranno la Cobertura para las Vias de Sants Estació, una maniera ottima di collegare Est con Ovest e ridurre la dislivello di circa trenta metri di larghezza della piattaforma ferroviaria, allo stesso modo dotando allo stesso tempo di aree verde e di spazio pubblico il Barri de Sants per un

tratto di settecento metri di lunghezza, dalla Carrer de Sants alla Riera Blanca. In quanto a soluzioni compositive, Gòdia + Molino presentarono una proposta dove la struttura ferroviaria viene confinata di fatto in una sorta di scatola "Cajòn" leggera e trasparente, che offre con la sua superficie, una piattaforma pedonale a dodici metri di altezza, con giardini lineari e collegata alla Plaza de Sants ed altri parchi.

Questo piccolo intervento, a livello di quartiere, apre la possibilità di una nuova connessione metropolitana, che comprende il collegamento con il parco de la Sagrera. Il Cajòn de Sants è ben organizzato in quanto a circolazione pedonale, con una chiara differenziazione tra stradine per la passeggiata dolce, quelle veloci e le aree di vegetazione; principi paesaggistici per offrire confort climatico, intimità visuale e ritmicità cromatica che aggiungono valore all'immagine della città.

L'ottima connessione verticale, tramite scalini e ascensori, permette la comunicazione tra i diversi livelli che sono di grandi notorietà e che variano tra i dodici a quattordici metri di altezza. Inoltre, questo intervento sfrutta la maniera in cui la struttura si innalza tra gli edifici, regalando la possibilità ai cittadini di avere un gran "balcone pubblico" che potrà nel futuro, secondo Gòdia, prologarsi attraverso L'hospitalet fino al Parco Can Mercader de Cornellà, un quartiere in degrado che verrà finalmente valorizzato da questa opera.

Barcellona si presenta quindi come esempio chiaro e virtuoso di riqualificazione e pianificazione, visti il gran numero di progetti realizzati in questi ultimi quaranta anni di gestione urbanistica. Il ritmo costante per la realizzazione di progetti di diverse dimensioni hanno portato ad una crescita degli interventi di grande scala metropolitana. Lo stabilimento di una matrice che si rispetta nel tempo ed i modi in cui i nuovi interventi si adattano

all'architettura precedente, sono segnali chiari di una pianificazione che guarda verso i futuri sviluppi urbanistici della città. L'uso di elementi artistici per creare un'identità, la soluzione di connettività e trasporto anche alternativo, la creazione di spazi aperti che accolgono le plurifunzionalità e diverse manifestazioni culturali, sono alcune premesse da rispettare della Barcellona degli ultimi tempi. Inoltre vanno segnalate le politiche sostenibili che dialogano costantemente con le diverse proposte eco – paesaggistiche.

Senza dubbio, Barcellona è un punto di riferimento per comprendere come piccoli interventi possono divenire parte essenziale di un sistema complesso di spazio pubblico che, piuttosto il senso complessivo dell'intervento va considerato in relazione all'adattabilità alle esigenze future.

La riconquista del verde comunitario a New York



Immagine 19. Paseo Icària. Enric Miralles e Carme Pinòs formularono l'iniziativa di creare una serie di sculture che evocavano alberi sinuosi. Cubiertas en el paseo Icària. © Andrea Polato. 2010.



Immagine 16. Parc del Clot. Barcelona.cat. ©Ajuntament de Barcelona. 2015.



Immagine 17. Parc Diagonal Mar. Barcelona.cat. ©Ajuntament de Barcelona. 2015.



Immagine 18. Plaza de las Glòries Catalanes. Zona d'hamaques Barcelona.cat. Las nuevas Glòries, bajo la mirada de Adrià Goula. © Adrià Goula. 2015.



Immagine 20. Proposta di MasterPlan da Sergi Gòdia e Ana Molino. Parco Lineale La Sagrera. Barcelonasagrera.com. © West8. 2011.



Immagine 21. Passage elevato Cajón de Sants. Jardins de la Rambla de Sants. Area-arch.it © Ajuntament de Barcelona. 2015.

Il caso di New York è molto particolare al trattarsi di una delle città più consolidate e compatta al mondo. Come tutta urbe contemporanea, ha presentato alcune deficienze in quanto a gestione degli spazi residuali e strappati alla speculazione. In conseguenza, gli temi della condivisione del territorio, appropito sostentabile e riqualifica delle vecchie strutture industriali, sono alcuni aspetti che si toccheranno in questa sezione del capito. Come si sa, nelle grandi metropoli, soprattutto in quelle americane, esistono sfide che riguardano all'approvvigionamento alimentare, ecologici, difficoltà nel comfort generale, poca identità e scarsa appropriazione del territorio vissuto, debole rapporto umano, ritmo di vita accelerata e tendenza all'abbandono degli spazi poco profittabili.

Ecco perché, dagli anni sessanta in avanti la città di New York (soprattutto nei suoi quartieri popolari) ha cercato di maniera empirica la risoluzione a queste situazioni di disagi urbani. Negli ultimi anni sono tanti i teorici che studiano e riformulano la tesi dello spazio della condivisione nelle metropoli come modello di soluzione a molte limitazioni cittadine.

Consiste in una continua rivendicazione di diritti per sviluppare una responsabilità complessa, però efficiente, fra utenti e territorio. L'idea è di crearne piccoli cerchi (urbanamente parlando) a maniera tale che si generi empatia tra la gente con il suo intorno, tramite la condivisione personale, non regolata dalla norma dei mercati. Dello stesso modo, offre l'opportunità di svolgere servizi variati alla comunità e che per mezzo dell'esperienza, la persona crea identità e garantisca cura allo spazio collettivo, cioè, autogestione pianificata dal punto di vista amministrativo e sociologico. Altre attribuzioni danno l'opportunità di migliorare la qualità di vita, cambiando il tema di mobilità veloce e approssimare alla popolazione

a un'agricoltura urbana, e anche ai lavori artigianali, riducendo il costo dei prodotti, stimolando una sana economia e costituendo una società più interrelazionata. È pertanto che, molta gente di maniera organizzata, ha portato come migliori pratiche i famosi Americans Community Gardens. Questo significa, la coltivazione di orti urbani, un'adeguata tipologia di spazio pubblico che si condivide e autogestione di maniera collettiva. Prima di tutto, si mettono in pratica con l'analisi e scelta di Vacant Lots, o come in precedenza si è me precedenza si è menzionato, Terrains Vagues, per dopo trasformargli in orti di condivisione. Non soltanto fornisce dei prodotti freschi a chilometri zero, migliora il confort del micro clima e stimola un ottimo rapporto sociale tra gli utenti giacche trasforma il territorio dal saturatamene costruito e compatto ad aree verdi e aperte, migliorando notevolmente l'autostima del quartiere e la loro integrazione. Michela Pasquali afferma nel suo libro "I Giardini di Manhattan. Storie di Guerrilla Gardens"^[21] che ci sono intorno a 800 community gardens create in diversi quartieri come Long Island, Manhattan, Brooklyn, Bronx e Queens. Questo dimostra il grande successo avuto in quanto a riqualificazione di aree interstiziali e degradate a New York. In quest'ordine d'idea, tra i grandi riferimenti sono i giardini del Lower East Side. In quest'area di Manhattan si trova Alphabet City, una zona tradizionalmente povera e in degrado. Si caratterizzava per la gran quantità di edifici abbandonati, molti posteriormente demoliti, lasciando uno spazio dismesso tra gli altri edifici e, modificando in tale modo, la morfologia della città.

Le strategie d'intervento variano a secondo il luogo e bisogno dei suoi abitanti. I giardini vanno dalla scala piccola, come un'aiuola, fino a una scala grande come

un isolato; tutto ciò dipende chiaramente della disponibilità spaziale ed economica, giacché è il proprio vicinato chi materializza l'intervento. Di questa maniera esistono un riequilibrio della temperatura e rumore medio ambientale, allo stesso tempo che offre uno spazio in "comune e di condivisione"^[22] per l'animazione sociale. Senza dubbio, sono autentici isoli di confort e di spazi che costruiscono relazioni. In fatti, la professoressa Federica Doglio gli classifica come "micro-processi locali che fanno emergere nuove forme di urbanità dal coinvolgimento attivo dell'abitante, nonché una sua responsabilizzazione nella gestione di queste aree liberate. L'abitante si trasforma in un co-produttore di spazio pubblico a base da un'autoorganizzazione dal basso"^[22].

In questa maniera, il verde non rappresenta soltanto un elemento decorativo, passivo, perché se integra attivamente allo sviluppo quotidiano degli abitanti, sia nel suo profitto alimentare come culturale. Sono autentici luoghi vissuti.

Altro esempio di orto – giardino pubblico del Lower East Side si trova nel vicino quartiere di Loiscida. Localizzato a Manhattan, i suoi residenti figurano immigranti portorichesi. Gli abitanti in questa zona, tradizionalmente in degrado e con delinquenza costante, hanno deciso creare nelle aree interstiziali una serie di giardini pubblici che servissero di scenario per il incontro comunale. Lo sviluppo delle attività culturale e lo stimolo di mettersi in contatto con i vicini, gli motiva a rinnovare quelli spazi vuoti. In questa maniera, si creano spazzi di sfogo quotidiano.

Con il passare del tempo, e l'aumento di questi piccoli interventi, il paesaggio urbano ha cambiato con questi piccoli gesti. La grezza tipologia edile, i Tenements, di rigida morfologia, ricoperta di mattoni e con scale

21 PASQUALI, Michela. I Giardini di Manhattan. Storie di Guerrilla Gardens. Torino: Bollati Boringhieri, 2008.

22 DOGLIO, Federica. Lo Spazio Pubblico Contemporaneo. Appunti di Lezione, Politecnico di Torino, 02 dicembre 2016.

antiincendio in facciate si attenuano con le aree verdi. Questo apporta un'esternalità positiva all'immobile, minimizza i problemi sociali sulla criminalità e apre il campo allo svolgimento umano ed economico con nuovi programmi culturale e commerciali. Di questa maniera il giardino non rappresenta un acquisto esclusivo per i quartieri tradizionalmente borghesi, giacché si estende anche alle zone popolari di limitati ingressi economici, piccoli luoghi dinamizzanti e che irradiano cambiamenti positivi dell'abitare e la condivisione.

Altro caso da studiare è il progetto ArtFarm, nel famoso quartiere del Bronx. In un ridotto angolo del distretto più problematico della città di New York. Creatività e sensibilità eco paesaggistica si congiungano per dare forma a questo programma integrale, costituito da terrazze dotate di vegetazioni commestibili e appariscenti che trasformano questo luogo nascosto nelle Concrete Jungle in un pacifico oasi, permettendo vivere lo spazio in un'altra maniera di condivisione e civiltà. In questa maniera, la decadente scalinata diventa un'opportunità di contatto vicinale e migliora notevolmente il quotidiano dei suoi abitanti. Persino l'idea del lavoro insieme con la comunità dove, la tipica strada di passo con altezza considerevole si presenta come una positiva occasione di riqualifica, facendo di sfondo variopinto e regalando qualità visuale, seguendo una lettura complessa del contesto immediato. In questo modo nacque il concetto di riprendere due eventi urbani che influiscono nell'identità della zona: Il Bronx Museum of the Arts e il mercatino dei contadini. Con questa premessa, Urban Matter Inc propose un progetto che coinvolgessi elementi paesaggistici, ricchi in colori e dinamismo nella sua composizione generale; allo stesso tempo che riprende lo spirito di agricoltura urbana dei suoi vicini commerciali.

Caso simile ma con diverso riguardo

progettuale è l' Holding Pattern, del gruppo di architetti Interboro Partners, a Long Island del 2011. Si benne non rappresenta la tipica intervento a scala urbana, Holding Pattern è un progetto che integra giovani talenti che costruiscono arredi urbani in base al riciclaggio e potenziamento dei rapporti tra il Museum of Modern Art (MoMA) e i vicini. Prima di iniziare con la proposta, il gruppo di architetti ha condizionato il cortile che non era approfittato da parte del museo, facendo un intervento temporaneo, dove coprono con una struttura leggera e visibile, tutto il patio interno e chiudendo il cortile per dare una definizione concreta allo spazio, migliorando l'esperienza di vivere il cortile del MoMA. Questa tesi prende come virtuoso esempio questo caso studio, non soltanto per l'austera però ottima intervento, senno anche considerando l'intervento come esperimento pragmatico di gran successo sostenibile, che offrì la possibilità di fornire a Long Island di diversi arredi urbani che, in quel ridotto spazio, si creava. Come risultato, si sono costruito intorno a settantanove oggetti e ottantaquattro alberi che furono dati a diverse organizzazioni nel quartiere. In questa maniera, Holding Pattern si presenta come grande laboratorio urbano, dove confluiscono interessi collettivi e individuali; lo spazio pubblico si rappresenta allo stesso modo come spazio di condivisione, però di proprietà privata. Come spiega Tobias Armbrorst, partecipante del team, "l'intorno che abbiamo creato, risponde a interessi vari, di maniera tale che un elemento architettonico fisso non potrebbe dare, e al coinvolgere agli abitanti del quartiere nella partecipazione dell'intervento, ha fatto che i locali fossero più propensi al patrocinio del museo"^[23].

Senza dubbio, questo modello di appropriazione del luogo per essere di

23 ARMBORST, Tobias. Checking in on Holding Pattern. Inside/out, ultimo accesso 12 Gennaio 2012. https://www.moma.org/explore/inside_out/2012/01/12/checking-in-on-holding-pattern

approfitto agli abitanti e che serve di maniera produttiva al resto della città, è un chiaro esempio che, con piccole azioni si può attivare spazi che dinamizzano e contribuiscono alla costruzione urbana, a diversi livelli e scala.

Dal micro intervento urbano passiamo alla macro progetto cittadino, giustamente con il famoso High Line, a Manhattan. Tutto nacque dall'iniziativa dei residenti vicini, quando nel 1999 se costituisce il Friends of the High Line, un'organizzazione difensora del patrimonio storico del West Side Line, una ferrovia elevata costruita nel 1933 e gradualmente dismessa tra gli anni sessanta e ottanta. Consapevoli del particolare valore e opportunità di sviluppo, hanno proposto il riutilizzo dell'antica struttura. Di questa maniera, nel 2003, James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro vincono il concorso Designing the High Line e, tra anni di lavori, nel 2009 aprono il primo tramo e posteriormente nel 2011 il secondo, dando come rinascita a un magnifico parco urbano lineare, unico nel suo genere. I risultati positivi si vedono riflesse, non soltanto in la struttura in sé, anche in come a maniera dinamizzante, catalizza i processi urbani con esternalità positiva. Ad esempio, nel Meatpacking District, un quartiere tradizionalmente in degrado, in questo momento possiede nuovi locali commerciali, residenze di prestigio e la nuova sede del Whitney Museum of American Art, progettata da Renzo Piano e inaugurata nel 2015. Questo parco lineare materializza integralmente la confluenza degli elementi diversi rivitalizzanti nella fenologia urbana. È in questo modo come nella vecchia infrastruttura dialogano materiali del passato con interventi moderni. Si conserva in la sua totalità l'antica opera d'ingegneria che fa un'ottima simbiosi con l'architettura contemporanea. Nel suo lungo percorso, l'utente può camminare il parco e trovare degli eventi variati che lo coinvolgono al vivere lo spazio di maniera eterogenea. Ad esempio, nella parte più meridionale

della struttura, nella Strada Gansevoort, si trova uno splendido balcone che incornicia il taglio fatto negli anni ottanta per permettere le costruzioni di residenze, offrendo ai visitanti della magnifica visuale della città, soprattutto dell'imponente fiume Hudson.

Il paesaggismo di questa sezione finale fu progettata per Piet Oudolf chi ha voluto conservare la vegetazione silvestre già esistente che germogliò di maniera spontanea tra le vie ferrea quando ha chiuso il servizio di trasporto. Nuove costruzioni architettoniche interloquiscono con la preesistenza urbana, a tale caso è lo Standar Hotels High Line, progettato nel 2009 per la firma di architetti Robin & Stephen. Questo interessante palazzo abbraccia la storia industriale del luogo, permettendo con dei pillole a maniera lecorbusiana, il passaggio del parco lineale e conservando sotto di questa, la fabbrica di confezionamento di carne. A maniera concettuale l'edificio si presenta come una sorta di viaggio nel tempo che comincia con le vecchie macellerie ottocentesche e che a maniera ascendente fa un percorso storico verso al futuro, che sarebbe l'hotel in sé.

Come si è parlato prima, l'intersezione spaziale tra il parco lineale e lo Standar Hotels High Line, presenta un piccolo spazio piranesiano, visto che confluisce mobilità verticale e orizzontale. In merito all'edificio, volumentricamente si raffigura come una sorta di totem iconico che si scinde per angolarsi a maniera di bracci che accolgono visualmente ai visitatori. Alla fine, l'idea degli Smithsons non era del tutto utopica. L'High Line si tratta di una strada nell'aria -Streets in the Air - però disposta a maniera autonoma dell'Area residenziale. E così come l'andare regala diversi motivi paesaggistici, offrendo la possibilità di riscoprire la città a livello dell'occhio e averne rapporti di maniera spontanea con il resto degli abitanti.

Senza dubbio, questo progetto è integrazione sociale al cercare di vincolare

alla popolazione in situazione vulnerabile a partecipare nell'incontro vicinale, anche ai diversi programmi di sensibilizzazione come per esempio l'ecologia e educazione ambientale. Non soltanto per il vicinato esistono delle attività, anche per i diversi visitatori che oggi anno vanno a trovare arte e cultura. Sono innumerevoli le diverse proposte che dal comune di New York si pianificano per garantire la vitalità in questo parco lineale, in tale caso, la città si presenta come una mostra di arte pubblica, dove diverse facciate cieche dei palazzi vicini servono come tela per diversi interventi artistici itineranti. La scultura ha il suo spazio importante all'interno del parco e dialoga in armonia con le diverse specie vegetale che ravvivano il luogo, cambiando anche l'aspetto della città. La sensibilità dei progettisti si vedono riflettuto nel "come si trova", cioè, come si scopre degli elementi paesaggistici spontanei e si propongono nel design definitivo, come il rinomato Diller – Von Furstenberg Sundeck & Water Feature, che prima fosse costruito, le acque meteoriche si accumulava tra le ferrovie di maniera naturale, pertanto si è deciso ricreare formalmente un bacino poco profondo di maniera che nei mesi caldi sia il luogo prediletto delle famiglie per rinfrescarsi e contemplare il tramonto.

Altro affascinante scenario è quello dello Spur, l'ultima sezione della vecchia rotaia convertito in una fantastica piazza composta dal Coach Passage, una lunga passeggiata completamente aperta che consente dei riunioni e picnic; e dal High Line Plinth, un posto dedicato alle esposizioni di opere di arti monumentali e alberatura di grande portata. Insomma, lo spazio pubblico ha un gran carattere ludico, giocando un ruolo fondamentale nell'appropriazione dell'High Line. Altro esempio di approccio culturale è il paesaggio semichiuso della strada quattordici, dove si possono trovare delle installazioni all'aria aperta per offrire

ai visitatori video di temi variati che vanno dallo storico fino nuove produzioni e tele serie selezionate. Per ciò, vale porre l'accento che l'architetto non soltanto progetta e costruisce lo spazio pubblico solo in maniera fisica, dello stesso modo pianifica e prevede diversi comportamenti umani, fornisce allo spazio di una gamma possibile di svolgimento cittadino. È questo lo spirito dello spazio pubblico contemporaneo.

Al essere una struttura in elevazione, le persone possono averne contatto con altri punti della città e sentirsi parte di un assieme urbano, ormai frantumato. Eppure si garantiscono connessioni fruibili in varie parti della metropoli, come l'importante Porta di Trasporto CSX, nella strada trentaquattro, che fa scendere l'High Line per collegarsi alla stazione di autobus M34 e la linea sette della metropolitana a Hudson Yards. Altre volte, l'intervento in sé cerca di elevarsi un po' del marciapiede convenzionale dell'High Line, come succede nella paesaggista elevata di Philip & Lisa Maria Falcone, una piccola passerella che si alza a otto piedi sulle ferrovie, fatto a posta per stimolare le diverse percezioni sensoriali dei visitatori, facendogli entrare in un micro clima naturale dove fioriscono alberi profumati e offrendo un contatto diretto con le loro cime. Nuovamente questi gesti progettuali lo troviamo nella passerella provvisoria tra le strade trenta e trentaquattro, dove si può contemplare il paesaggio invisibile che per tanto tempo è rimasto nell'High Line. Qua, i giardinieri hanno lasciato dei semi senza coltivazione, facendo in questo modo un omaggio all'iconica immagine del paesaggio urbano nato dopo la dismissione del servizio ferroviario. Dopo di questa reinterpretazione romanticista della New York post industriale, i visitatori possono vedere a 360 gradi il fiume Hudson e il resto della città. Altra decisione interessante è quella del Northern Spur Preserve, una piccola porzione di

storia botanica che mostra lo stato selvaggio in cui si trovava l'High Line prima dell'intervento. Un'altra ottica contemporanea si presenta nella costruzione di spazi, inquadrato nel tema di città come scenario. Gli utenti sono spettatori degli altri, e viceversa, dove si possono osservare i comportamenti della nostra specie. Ad esempio, gradine che vanno verso alle stradine oppure, sipario che incornicia la visuale spontanea del traffico newyorchese. Chiaro riferimento su questo è la 10th Avenue Square & Overlook, una finestra che si affaccia alla 17th Street, creata dalla eliminazione delle trave di acciaio che conformava la struttura originale, in questa maniera si offre un anfiteatro pubblico dove si svolge degli eventi e si possono avere contatto visuale con altre persone nelle strade adiacente. Della stessa maniera si trova il 23rd Street Lawn & Seating Steps, scalinate in legno recuperato del periodo di cantierizzazione in cui si svolgono picnic e incontri tra le persone.

La memoria della città si valorizza in concordanza con interventi nuovi. A questa maniera, la ferrovia si lascia vedere timidamente fra la vita vegetale, come ricordo melancolico del passato industriale, ma vicino alle nuove stradine che cercano di ravvicinarsi alla preesistenza del luogo, a maniera illustrativa ne abbiamo il pasaggio Chelsea Thicket, una combinazione poco inusuale tra industria e vegetazione. Non soltanto si vede questa premessa nell'High Line in sé, purché fa radialmente potenziare i vecchi palazzi che la circondano. Come dimostrazione è il caso di Chelsea Market Passage, che riceve parte delle ferrovie e dove una volta arrivavano i treni per scaricare la merce nell'antica fabbrica National Biscuit Company (Nabisco), dove addirittura è nata la famosissima Oreo. Aggiornato ai tempi attuali, il parco lineare penetra questo palazzo a maniera di mostra storica e offre allo stesso modo un cortile, dove la gente può mangiare all'aria aperta. Al contrario di

come solitamente si progettano i Passage, gli architetti hanno seguito una linea sensibile tra preservazione del patrimonio e innovazione. In quest'ordine d'idee, è illustrativo fare riferimento alla pavimentazione ben modulata e articolata per le diverse situazioni. Caso interessante accade nella grande biforcazione della rotaia dove, la strada si fa più larga, contendendo una gamma variata di mobili, comprese quegli esclusivi panchine piegabili oppure come quelli del 26th Street View Spur, che gli diventano un autentico centro sociale all'aria aperta. La scelta del materiale di legno fa contrasto con il vecchio acciaio. Il dialogo fra passato e presente e una costante che, la pavimentazione lascia in evidenza. Pezzi di marciapiedi che sottilmente si sfumano con la vegetazione, o che risaltano le vecchie rotaie oppure, come accade nella strada trenta, dove si è tolto il calcestruzzo originale per far vedere le travi quadrate che una volta conformarono la maestosa struttura industriale. Per sicurezza dei visitatori, soprattutto i bambini, queste travi di acciaio hanno stato ricoperto di silicone, trasformandolo in un'area sicura per correre, arrampicarsi, giocare. In sintesi, l'High Line rappresenta una virtuosa proposta urbana, dove interagiscono diverse intensioni architettoniche accordo allo spirito contemporaneo. È una sinergia di elementi innovativi per concepire una seconda vita alle strutture del passato e con approccio sociale e sostenibile. In questo momento continua i lavori di ampliamento, non soltanto nel proprio High Line, anche nel sistema ferroviario The Low Line, che promettono di fare a New York come riferimento di città esemplare della riqualificazione in aree dismesse. Addirittura, sono tante altre città statunitensi che hanno provato a fare lo stesso intervento riqualificando i loro dismessi sistemi di trasporti pubblici a spazi di condivisione tra cui: The Beltline ad Atlanta, The 606 a Chicago,



Immagine 30. Porta di Trasporto CSX, nella strada trentaquattro, che fa scendere l'High Line per collegarsi alla stazione di autobus M34 e la linea sette della metropolitana a Hudson Yards. Park features.csx transportation gate. At 34th st. © Thehighline.org 2011.



Immagine 31. Paesaggio semichiuso della strada quattordici. Park features. 14th street passage. Between 14th st. And 15th st. © Thehighline.org 2011.



Immagine 32. Paesaggista elevata di Philip & Lisa Maria Falcone, dove si può contemplare il paesaggio invisibile. Park Features. Philip A. And Lisa Maria Falcone Flyover Between 25th St. And 27th St. © Thehighline.org 2011



Immagine 33. Northern spur preserve. Park features. Northern spur preserve At 16th st. © Thehighline.org 2011.



Immagine 34. 23rd Street Lawn & Seating Steps. 23rd street lawn & seating steps At 23rd st. © Thehighline.org. 2011.



Immagine 35. 10th Avenue Square & Overlook, una finestra che si affaccia alla 17th Street 10th Avenue Square & Overlook At 17th St. © Thehighline.org. 2011.



Immagine 36. Il pasagge Chelsea Thicket Park features. Chelsea market passage Between 15th st. And 16th st. © Thehighline.org. 2011.



Immagine 37. Chelsea Market Passage, una volta la fabbrica National Biscuit Company Chelsea market passage between 15th st. And 16th st. © Thehighline.org. 2011.



Immagine 38. Centro sociale all'aria aperta nel 26th Street View Spur. Park Features. 26th Street Viewing Spur At 26th St. © Thehighline.org. 2011.



Immagine 22. Los Amigos Community Garden, nel quartiere Alphabet City, New York. Parks & Gardens. Los Amigos Community Garden. Nyrp.org. © Nyrp. 2010.



Immagine 23. Alphabet City, una zona tradizionalmente in degrado che si indirizza a moltiplicare i giardini comunitari. NYC's Alphabet City Neighborhood Botanical Garden. Urbangardensweb.com © Robin Plaskoff Horton. 2011.

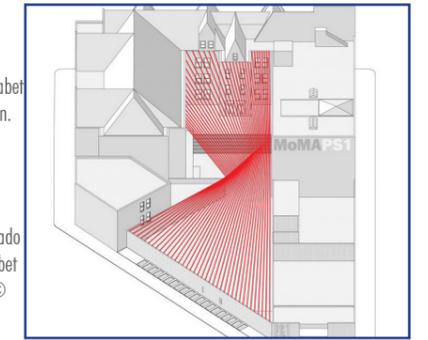


Immagine 24. Jeff Dullea Intergenerational Community Garden a New York. Manhattan Sideways. Sideways.nyc © Manhattan Sideways. 2016.



Immagine 25. Artfarm: Costruito nel 2010 per Urban Matter Inc, l'intervento rappresenta un'opportunità di riqualificazione a piccola scala urbana. Transforming city streets with urban farming. © Urban Matter Inc. 2010.

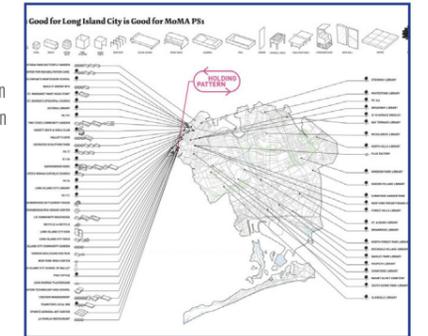


Immagine 26. La mappa espone la distribuzione degli oggetti e alberi che sono stati nell'Holding Pattern durante l'estate del 2011, dal cortile che appartiene a MoMA a diversi gruppi e istituzioni in tutto il municipio di Queens. An installation at MoMA PS1's summer Warm Up site, created for MoMA PS1's Young architects program competition. Interboropartners.com. © Interboro Partners. 2011

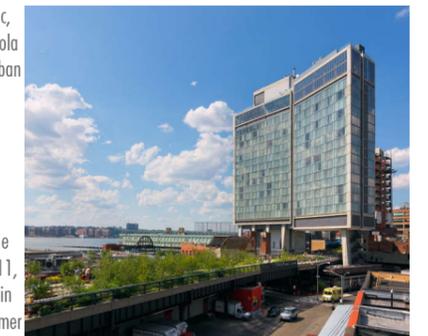


Immagine 27. Standar Hotels High Line. Highline, NYC. © Standardhotels.com. 2011.



Immagine 28. Zona giardino del High Line a New York. Garden Zone. Diller - von Furstenberg Sundek & Water Feature. Friends of the High Line. Thehighline.org. © Iwan Baan. 2011.



Immagine 29. Veduta aerea del nuovo HighLine Spur con la scultura Brick House di Simone Leigh. The High Line opens its newest and final section, the Spur. Archinect.com. © Timothy Schenck. 2019.

Capitolo IV

Breve analisi dell'ex OSI & GHIA

A Torino, si trova un quartiere famoso per la sua attività notturna, tra qui figurano la movida, che conferiscono carattere proprio al luogo. Dal così detto "pericoloso" quartiere ad essere uno gastronomico: San Salvario, da qui emerge opportunità di ricollegarsi urbanamente. Aprofittando di queste "rinnovazioni spontanee" viste per la emergenza sanitaria e reeplantearsi strategie economiche, i "dehors" riconquistano il diritto a godere la città come peatone. Si desidera ampliare questa fenomenologia al piano progettuale, per poter riqualificare 32.598,57 m², ancora invisibili.

L'adesso conosciuta ex OSI GHIA, rappresenta la fratumanzia urbana dalla divisione ferroviaria durante la ultima metà del XIX secolo e inizio del XX. Dal isolato triangolare nacque l'attività industriale, la cui prima traccia dell'impianto oggi esistente risale al 1908. Anno in cui, fu costruito la fonderia Gaia-Garrone e fino al 1961, non fermò la sua espansione raffigurata per le O.S.I. acronimo di Officine Stampaggi Industriali, in attività mista urbano/industriale fino al 2000.

Da questa decada, fino adesso, i tentativi di riqualifica sono stati rimandati a lungo termine. Per ciò nacque questa tesi: per mezzo di una sinergia progettuale rilanciare questa area in un distretto per la innovazione torinese. Quindi, l'obiettivo primario è quella di riqualificazione per a posteriori fondare un ecosistema sostenibile in grado di far emergere una nuove comunità alternative che promuovono StarUp e altri organizzazioni cooperative.

Assumere l'importanza di questi metri quadrati per integrarlo a San Salvario potrà rendere fattibile un movimento "a zozzo a Sansa" in slang giovanile, per dare mostra al movimento gastronomico. Unire questi terreni alle istituzioni esistente potrà garantire un carattere poli valente al stimolare la colettività scientifica che lavorano per il Centro

Interdipartimentale di Ricerca per le Biotecnologie Molecolari—MBC in Via Nizza, 52, a trasferire e integrarsi con questi isolati. Oppure cooperative sociale che lavorano per la mensa della parrocchia Santuario Sacro Cuore di Gesù. La riqualifica dell'ex OSI GHIA, offre la opportunità di creare una comunità multinvestitore come è successo a Rotterdam per futuri investimenti e continuare con la rigenerazione di questa area con prospettiva ad espandersi fino collegare al Parco del Valentino. dinamicamente.

Con l'idea di offrire una proposta d'altro punto di vista progettuale, rendendosi conti dell'opportunità di ristrutturare le cicatrici fordistiche a San Salvario.

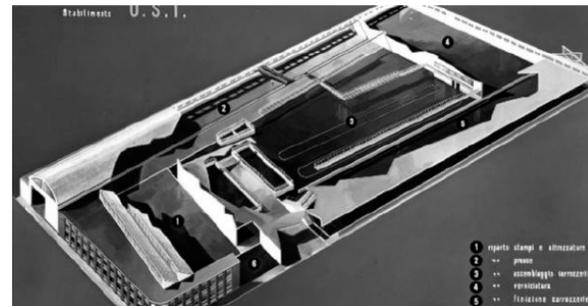


Immagine 39. Schizzo della GHIA-OSI. © GHIA-OSI 1960.

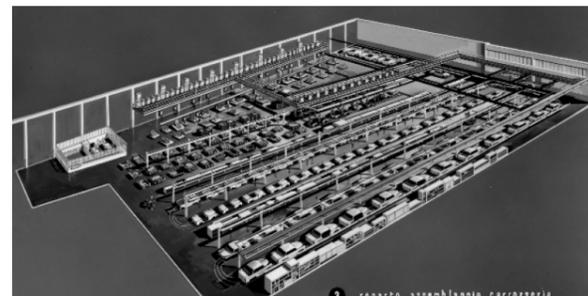


Immagine 40. Schizzo della GHIA-OSI. © GHIA-OSI 1960.

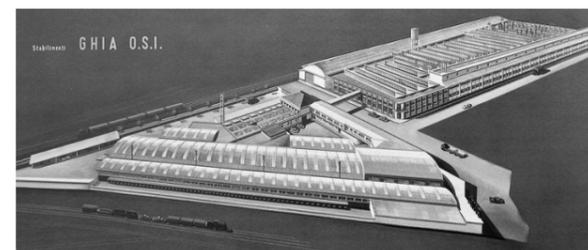


Immagine 41. Schizzo della GHIA-OSI. Gli edifici che formano un triangolo appartengono alla Ghia, i capannoni a destra della strada sono gli edifici dell'OSI. © GHIA-OSI 1960.

Immagine 40. Mappa di Torino Metropolitana

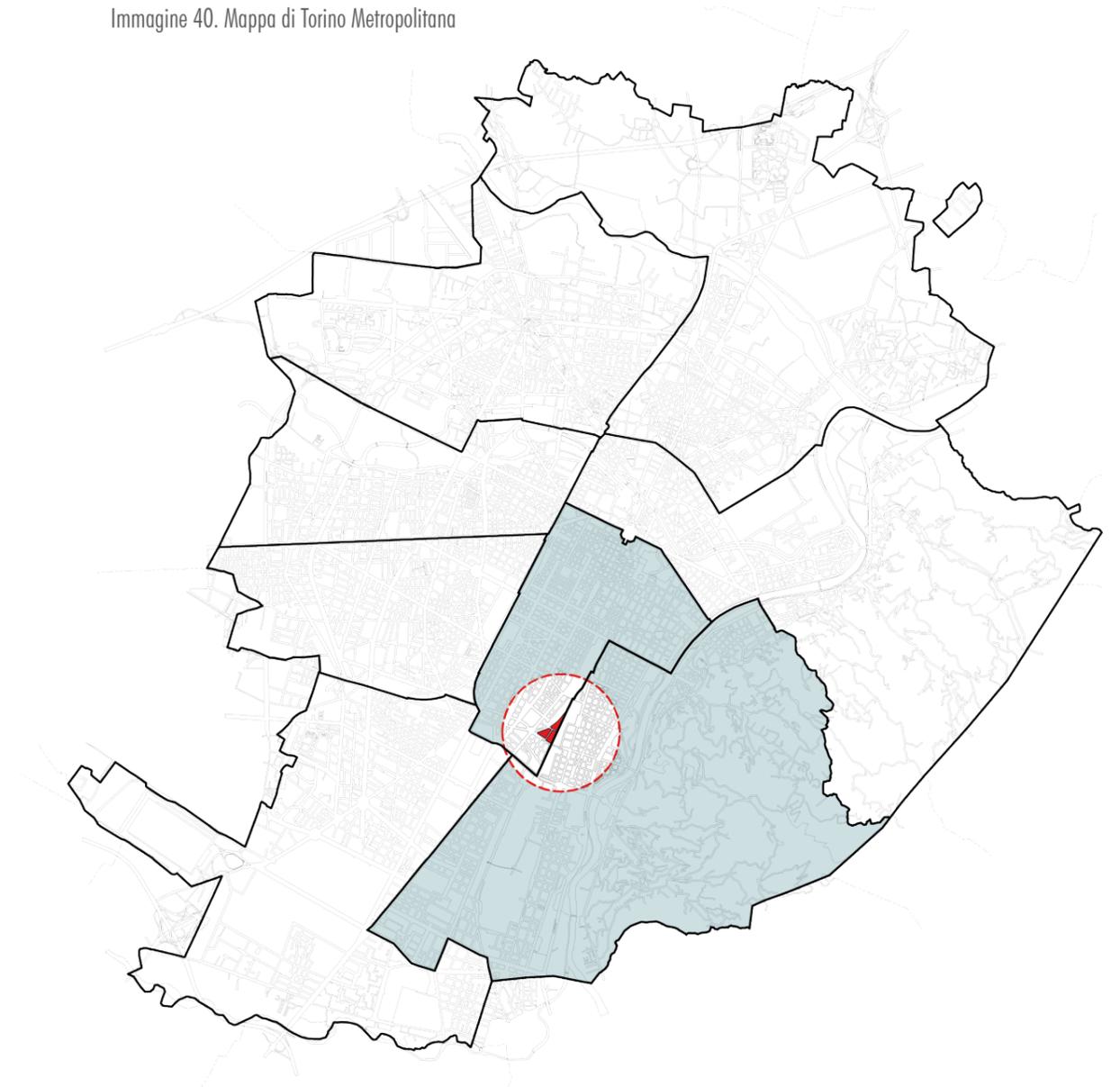
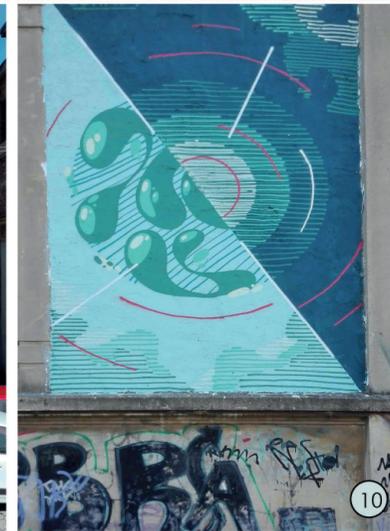
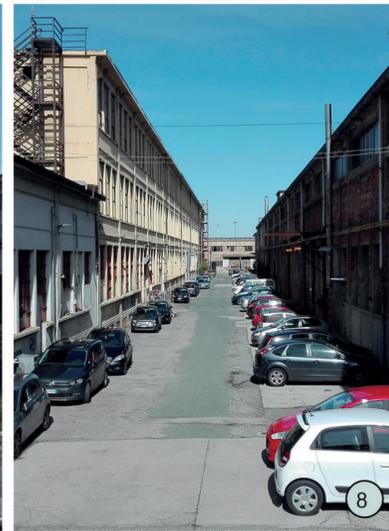
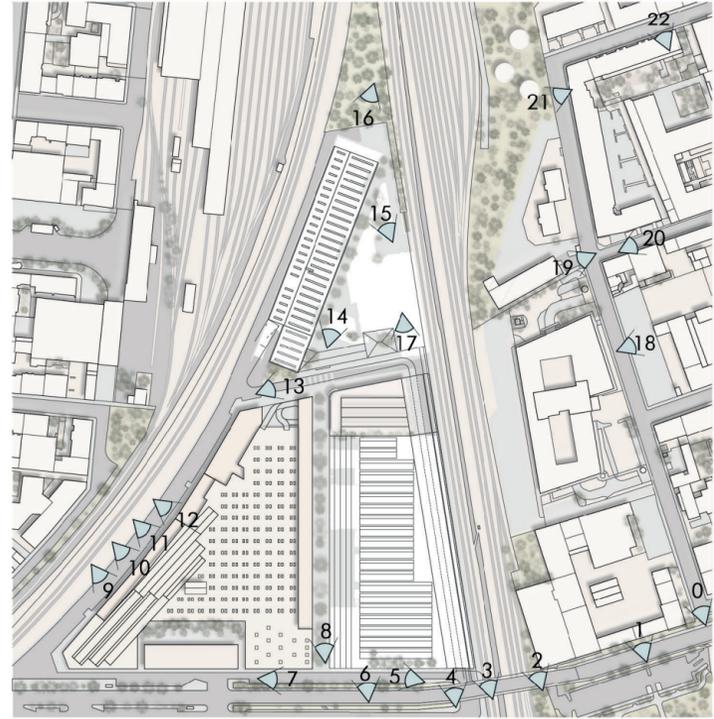


Immagine 42. vista aerea dell'area di intervento. Stabilimento OSI—GHIA. Laboratorio Analisi Rappresentazioni Territoriali Urbane © LARTU 2016



Percorso del registro fotografico





1. Ponte di corso Dante. Sottopassaggio bloccato.

2. L'antico Dipartimento per il Reparto presse possiede 2555 m². È stata bonificata dall'amianto. Su struttura si compone di cemento armato con muratura in mattoni con intonaco. Senza dubbio, il gran elemento da ristrutturare come ponte ciclopodale che garantisca connessione oltre le ferrovie. Si sommano 556 m² dei piccoli vani accessori con previsione ad essere demolita con lo scopo di garantire maggior visibilità e illuminazione.

3. Dipartimento OSI per la linea di produzione automobilistica. Con una superficie coperta di 7148 m², possiede una struttura in cemento armato con tamponamento in mattoni con intonaco. È da conservare le sue particolare columnne che possono conferire un valore funzionale ed estetico per uno spazio aperto destinato alla attività multiple.

4. Continuazione della linea di produzione automobilistica OSI. Risale come elementi preesistenti la cisterna elevata che rimemora il passato industriale.

5. Inizio della via Bertini, possiede una forte struttura assiale che garantisce la riconversione per diventare Alameda

conettora in senso sud-nord.

6. Uffici della creata OSI-GHIA durante la fuzione di 1961. È un edificio di cemento armato, travi e pilastri con involucro in mattoni. Interessante da mantenere e dargli a questi 541 m² una seconda vita. Parzialmente il tetto tipo shed, cui si trova nell'area del magazzino, potrebbe ristrutturarsi con pannelli solari, adizionando 1007 m² per la riqualifica.

7. Centrale termica e magazzini, di 1982 m². Posiede una struttura in cemento armato e muratura in mattoni, interessante da conservare però parzialmente visto la barriera che crea nella via Bertini (potenziale Alameda).

8. Uffici, Sala Conferenze, Laboratori di progettazione e Magazzini 3968 m²

Ghia Travi e pilastri in cemento armato
Tamponamento: Muratura con mattoni faccia vista

9. Punto ad essere chiamato "Spazio Piranesiano" visto la intercezione el passaggio ciclopodale e un palazzo che raccolga una programmazione varietà en usi e diversi utenti.

10. Zone per il bofinico del suolo. È stata in preenza progettata come posto per un edificio con vocazione universitaria.

11. Uso istituzionale. Piccolo edificio di due piani in attività pubblico-amministrativo però senza concorrenza pedonale. Comune di Torino ha richiesto agli architetti Aimar Roberta, Fino Valentina e Perotto Romano la rinnovazione della propria Piazza e Via Nizza, trasformandogli in nuovi spazi pedonali unitari ed attrezzati, mediante l'installazione di 80 panchine di cui 56 mobili, 6 dehors e 4 spazi espositivi coperti da pensiline. L'apertura di 5 varchi nella quinta urbana di Piazza Nizza e nel nuovo MTM (ex palazzo delle poste) e il

potenziamento di passaggi già esistenti tra i fabbricati consentono al nuovo mercato

12. Teleriscaldamento in costruzione per Iren S.p.A. e con progettazione del architetto Luciano Pia, famoso per le costruzioni di tanti altri palazzi di renombre come 25 verde, della Scuola di Biotechnologia e la celebre Hollywood House. In questo senso, l'architetto Pia proponebuno ziggurat coperto di alberi per celerare i serbatoi di accumulo e offrire alla città di una

Piano Regolatore Generale

Elaborato informatizzato aggiornato con le variazioni al

PRG approvate alla data del 31 Dicembre 2019

Concentrazione dell'edificio, destinazione d'uso prevalente:

Residenza

Zona urbane di trasformazione:

Servizi

Attrezzature di servizio alle

persone e alle imprese

Aree normative:

Residenza R3

Residenza R7

Terziario TE

Misto M1

Aree per Servizi Pubblici:

Attrezzature e

impianti tecnologici

Istruzione inferiore

Attrezzatura di interesse comune

Istruzione universitaria

Parcheggi

Aree per Servizi Privati:

Servizi per l'istruzione,

attrezzature sociali,

assistenziali, residenze collettive,

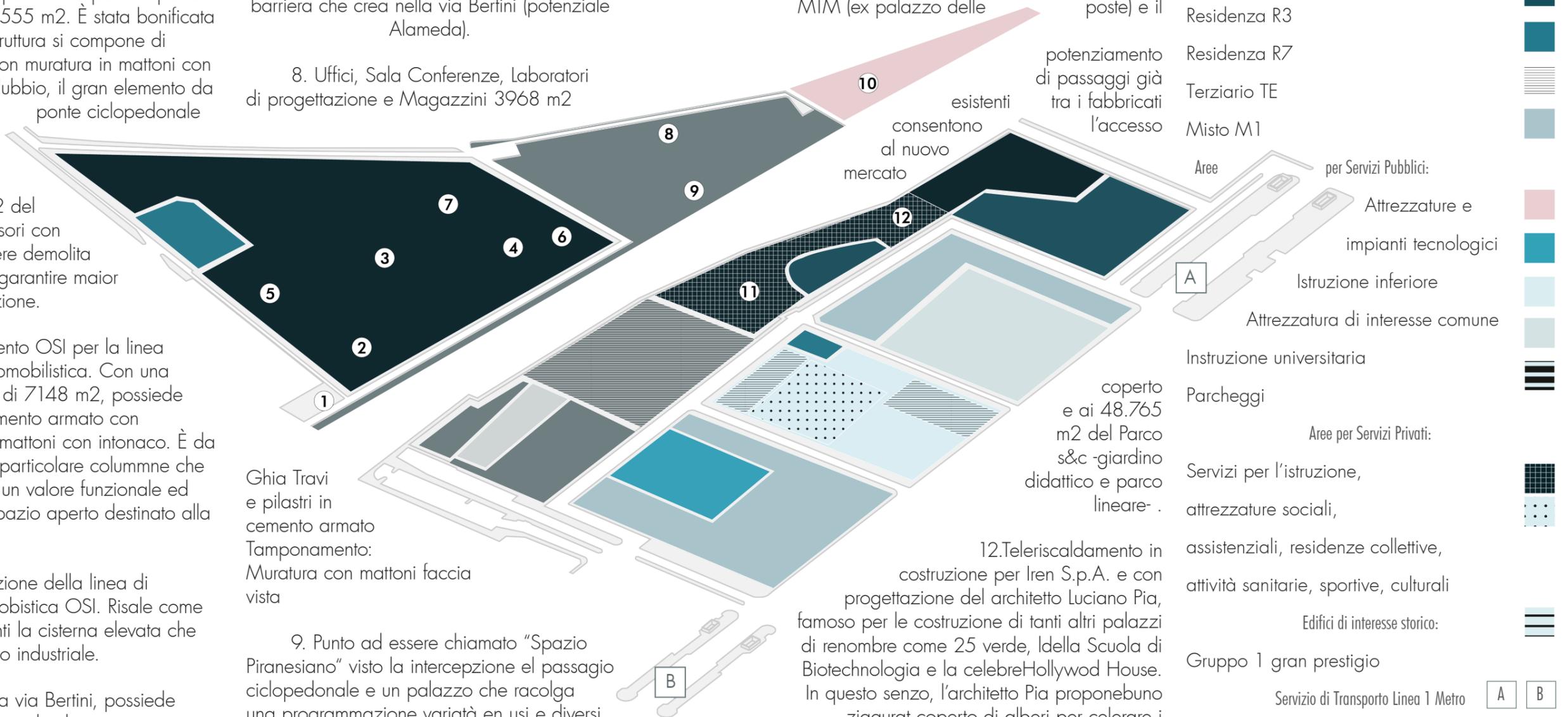
attività sanitarie, sportive, culturali

Edifici di interesse storico:

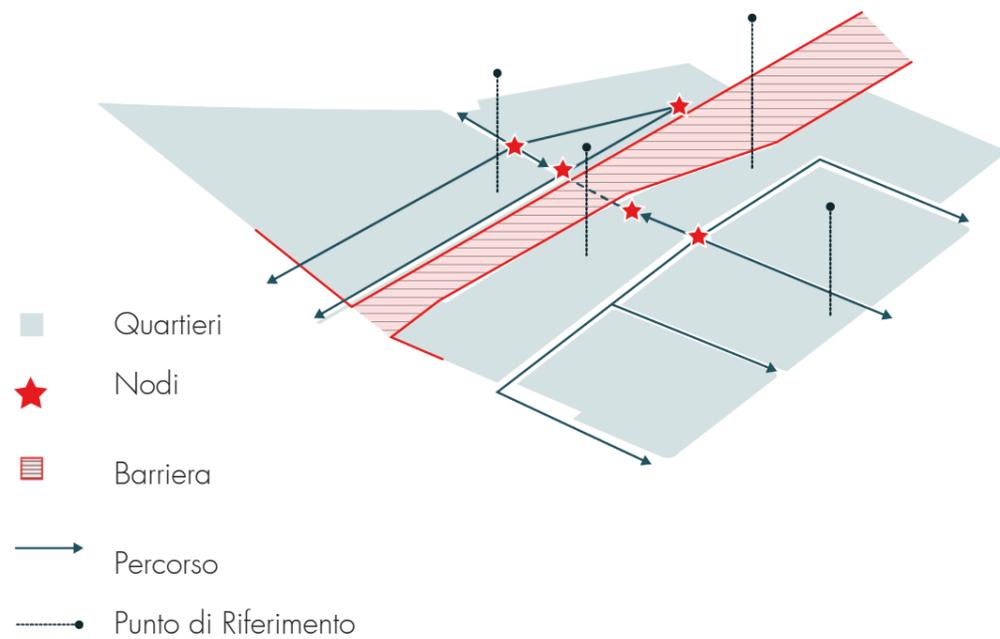
Gruppo 1 gran prestigio

Servizio di Trasporto Linea 1 Metro

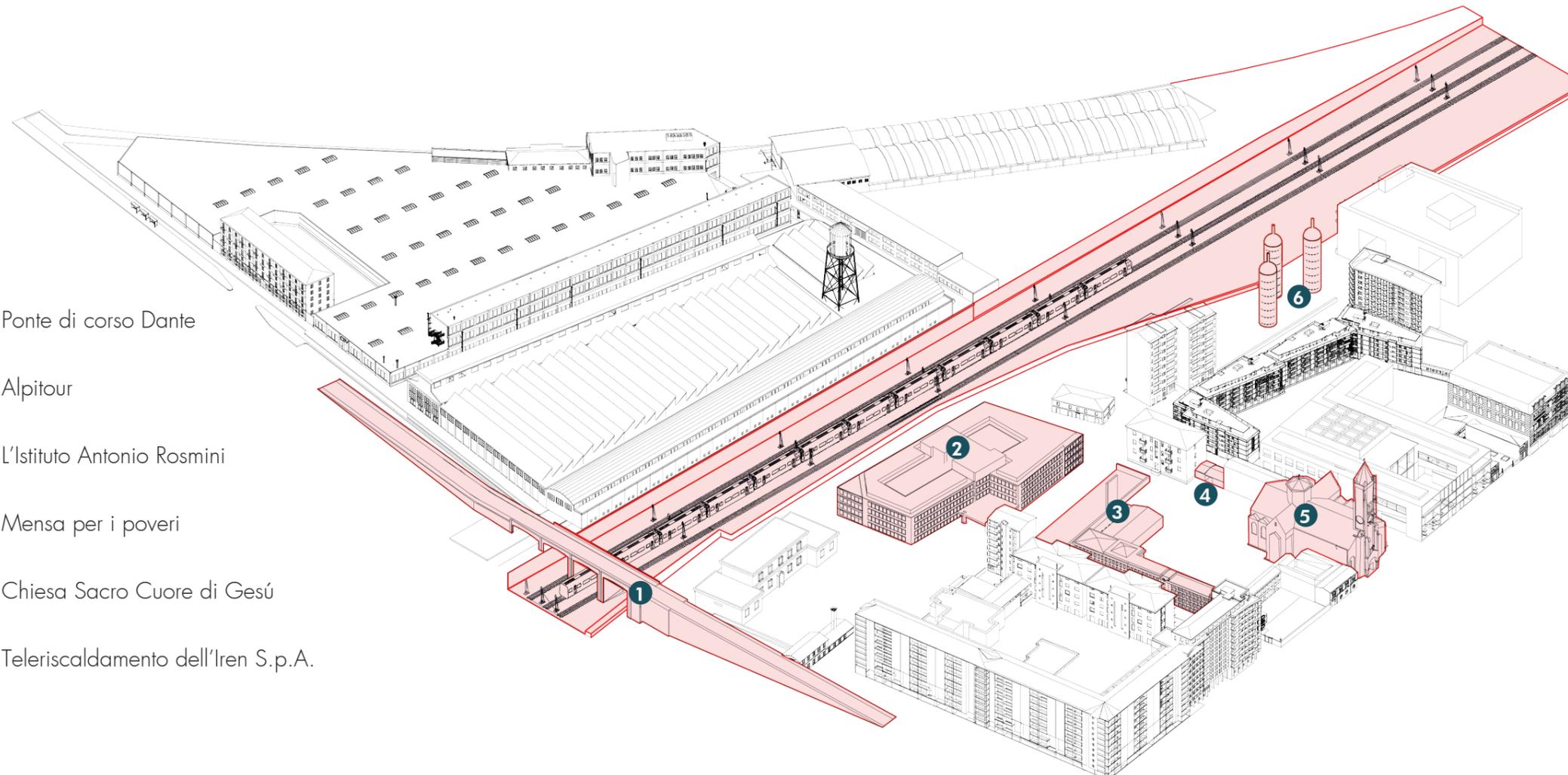
A B



Principali situazioni da risolvere:



- 1 Ponte di corso Dante
- 2 Alpitour
- 3 L'Istituto Antonio Rosmini
- 4 Mensa per i poveri
- 5 Chiesa Sacro Cuore di Gesù
- 6 Teleriscaldamento dell'Iren S.p.A.

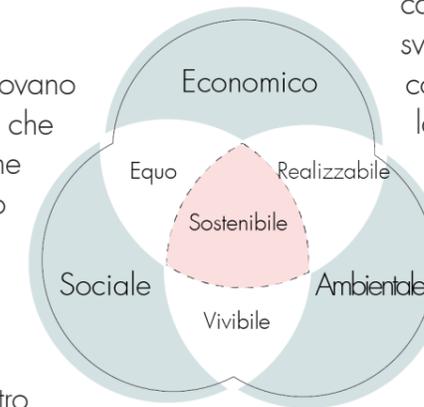


Stakeholder

In questa zona si trovano enti pubblici e privati che possono offrire cooperazione interistituzionali allo scopo unico di far crescere la attività economica e dinamizzare lo spazio esistente.

Si è diviso in quattro grandi gruppi. Il primo gruppo, copre l'ambito sociale/educativo dove si trovano la sede parrocchiale del Sacro Cuore di Gesù, L'Istituto Antonio Rosmini (che offre il corso di laurea in Infermieristica), la mensa per

collina artificiale.



i poveri e L'Istituto Mod.A.I. che ha l'obiettivo di tradurre in pratica le più recenti scoperte della ricerca sul canto e sugli strumenti attraverso lo sviluppo e la formazione in materie correlate al suono. L'ambito di lavoro include le Neuroscienze Applicate, l'Ergonomia e la Fisiologia Applicata alla prestazione artistica.

Il secondo gruppo raggiunto nell'Alpitour : Sede di tanti aziende come la Stampa e La Repubblica (quotidiani di grandi diffusioni), Diageo (settore delle bevande alcoliche), La Kimberly-Clark Corporation (gruppo multinazionale statunitense, leader a livello mondiale nel settore dei prodotti in carta), Regus (fornitore al mondo di uffici flessibili) e una mensa convenzionata con 'L'Ente Regionale per il diritto allo Studio Universitario del Piemonte.

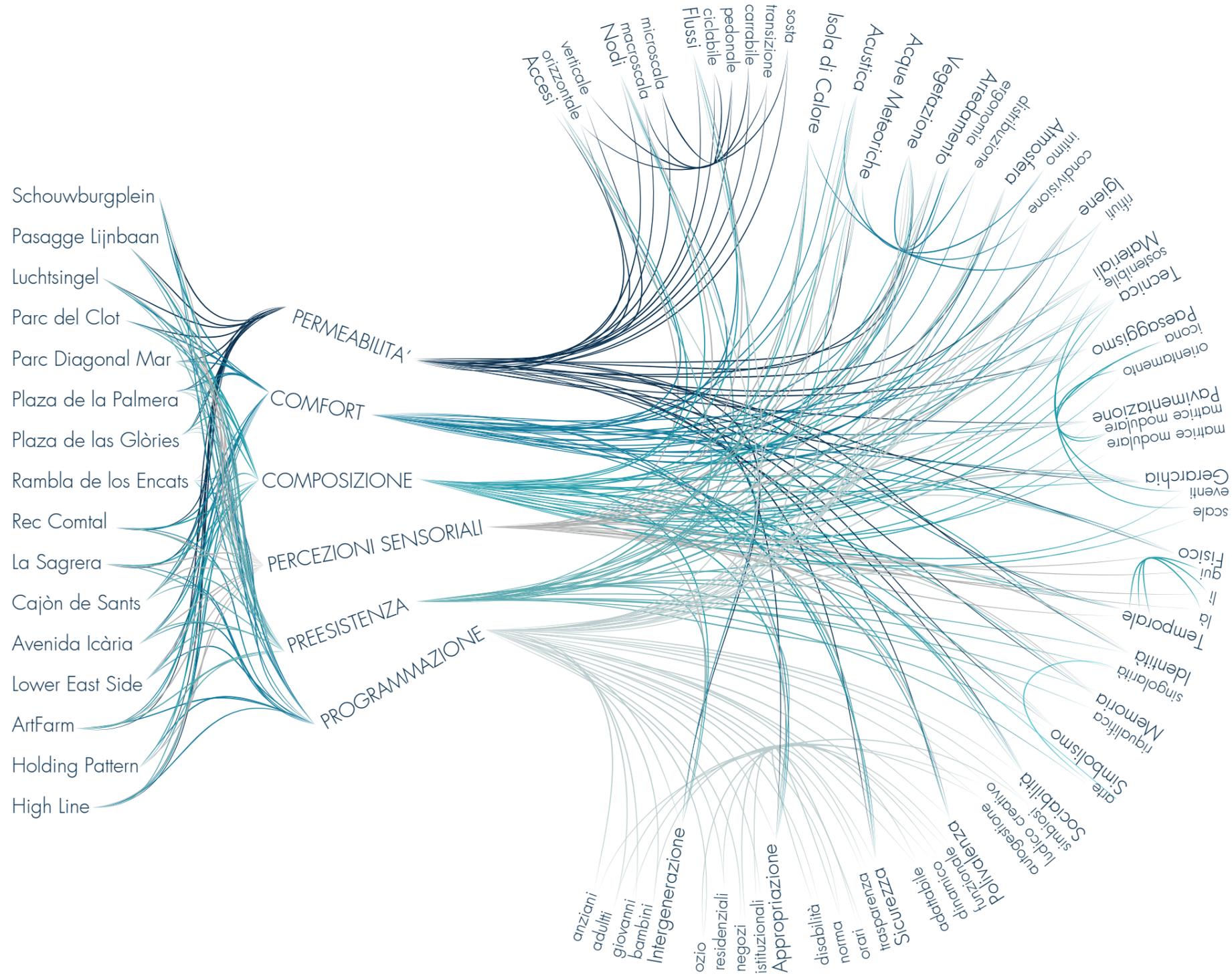
Il terzo gruppo comprende la zona dove oggi si costruisce il teleriscaldamento, sponsorizzato dall'Iren S.p.A. che, sendo una Infrastruttura non molto estetica per la città, il suo progettista ha cercato di ricreare una collina artificiale per giustificare un paesaggio idoneo per la zona.

L'ultimo gruppo comprende la Scuola per le Biotecnologie, dimensionata per accogliere circa 800 studenti e 200 tra docenti e personale di supporto, si articola su quattro funzioni distinte: didattica, ricerca, amministrazione e servizi.

Capitolo V

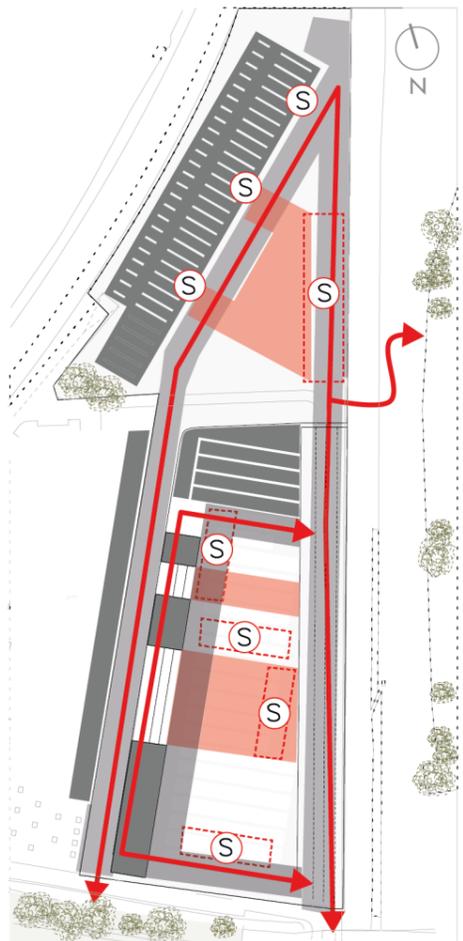
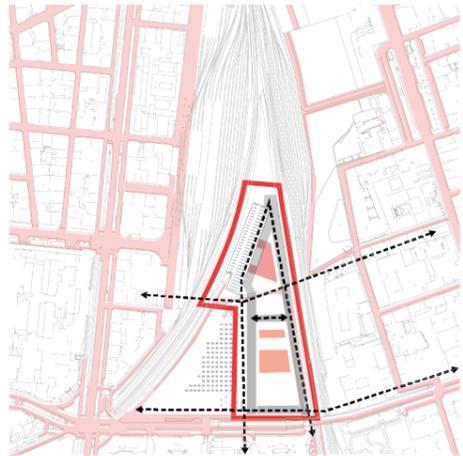
Percorso Progettuale: Dalla Limitazioni all'Opportunità di sviluppo

Sinergia progettuale per lo spazio pubblico contemporaneo



Permeabilità

S'ipotizza che per rendere un'area più accessibile a diversi tipi di utenti bisogna ideare punti di servizi, equidistanti ognuno

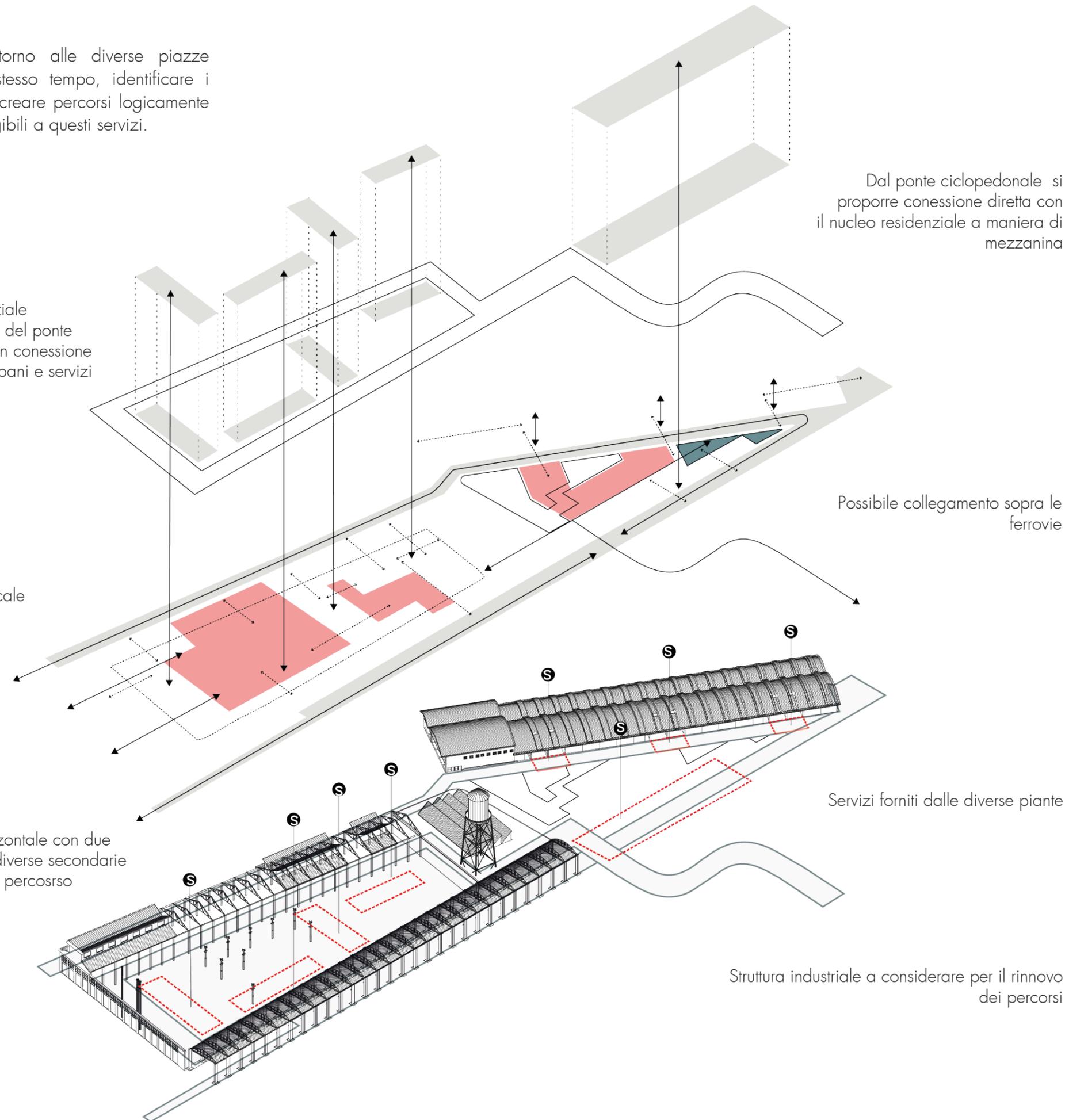


e circoscritti intorno alle diverse piazze proposte. Allo stesso tempo, identificare i flussi umani per creare percorsi logicamente raggiungibili a questi servizi.

Proposta residenziale e livello superiore del ponte ciclopedonale con connessione diretta agli orti urbani e servizi vari

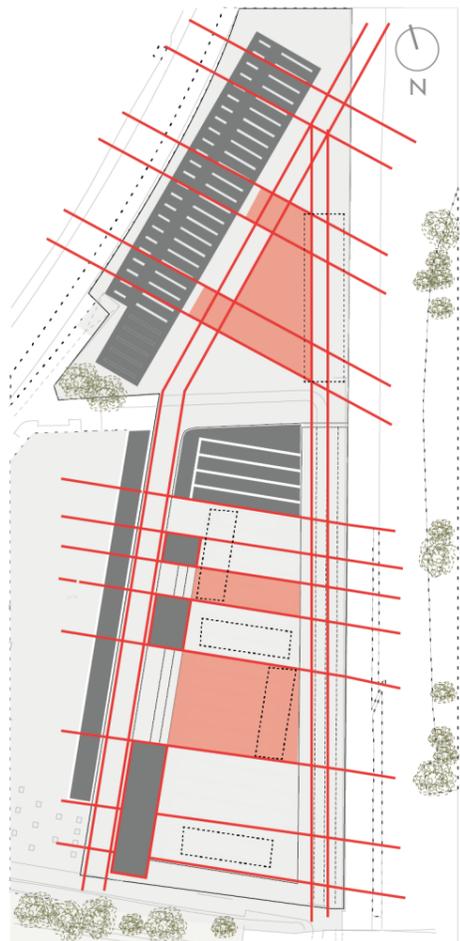
Connessione Verticale

Connessione Orizzontale con due assi principali e diverse secondarie che collegano un percorso verso le piazze



Composizione

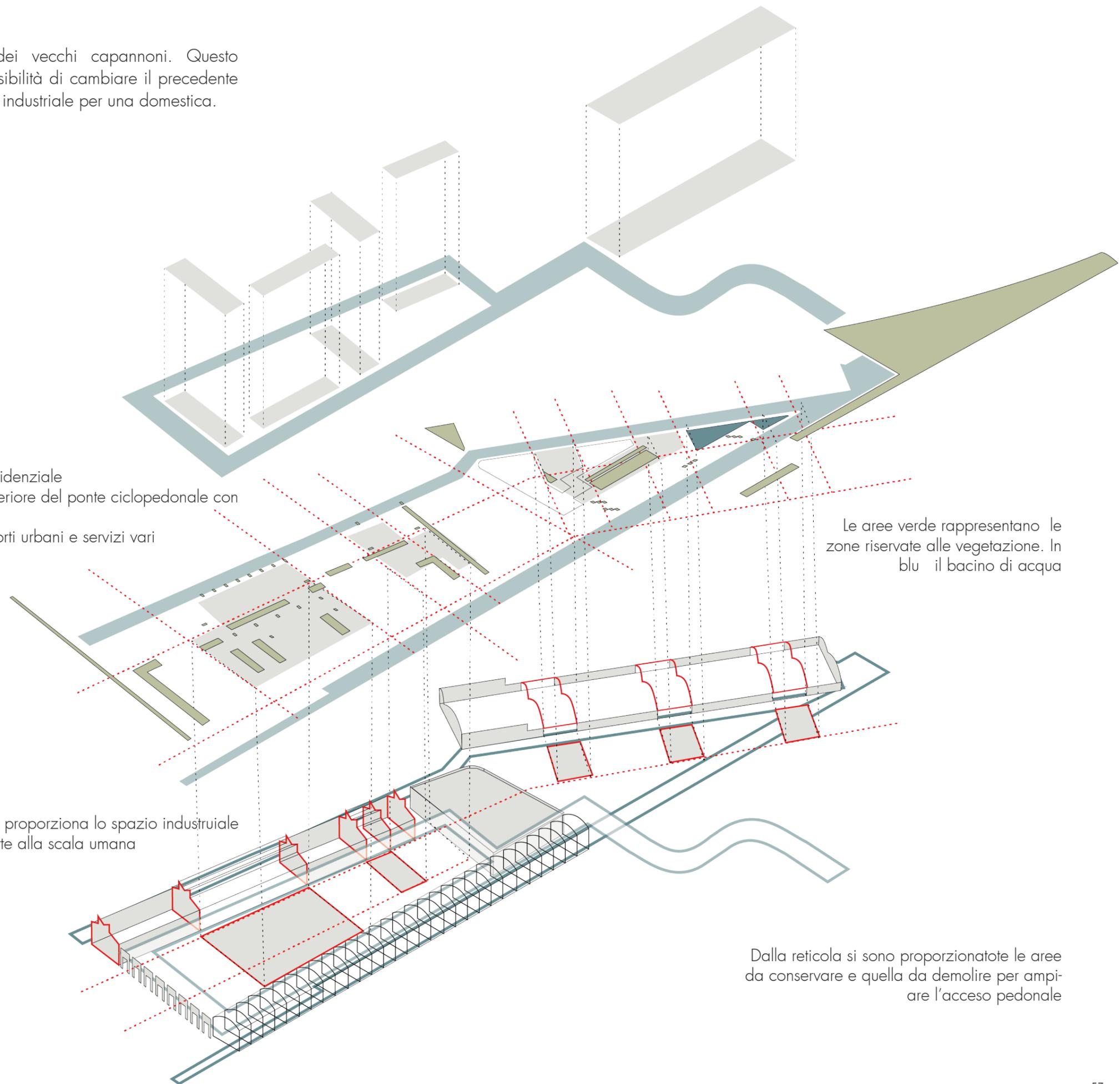
La creazione di una reticola fu l'inizio per disporre la proporzione degli spazi che si vincolano tra "vuoto" e "pieno", dal taglio



trasversale dei vecchi capannoni. Questo offre la possibilità di cambiare il precedente carattere industriale per una domestica.

Proposta residenziale e livello superiore del ponte ciclopedonale con connessione diretta agli orti urbani e servizi vari

Reticola che proporziona lo spazio industriale in aree adatte alla scala umana

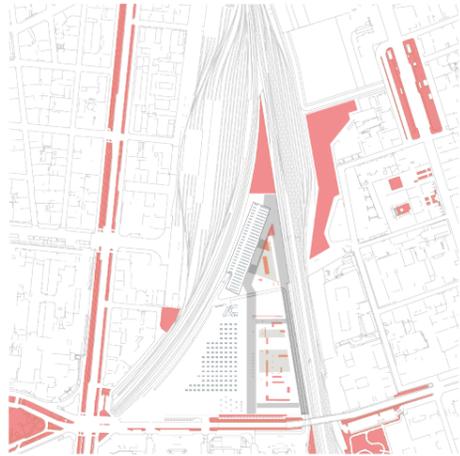


Le aree verde rappresentano le zone riservate alle vegetazione. In blu il bacino di acqua

Dalla reticola si sono proporzionate le aree da conservare e quella da demolire per ampliare l'accesso pedonale

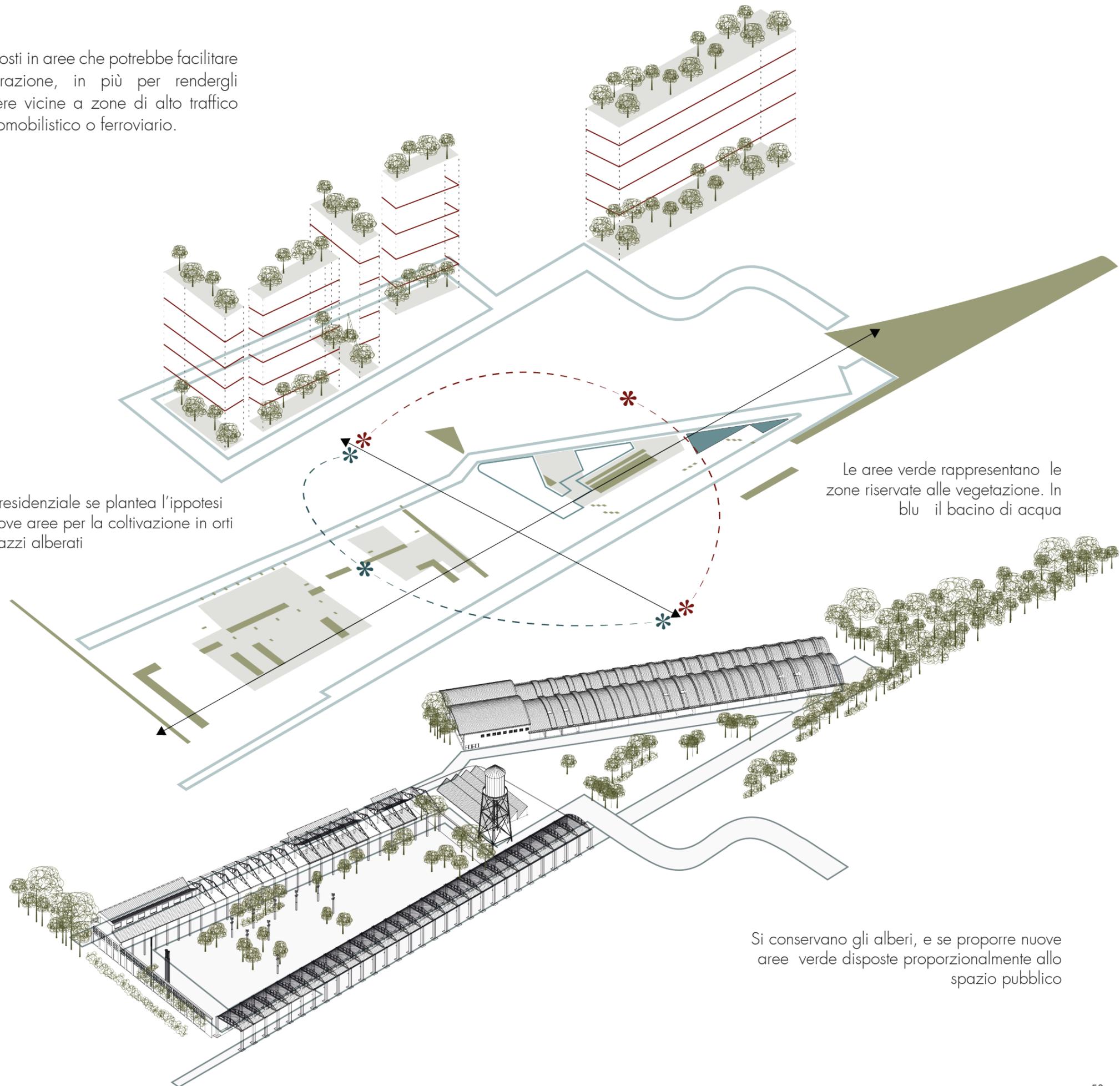
Confort

Si promuove l'uso di elementi naturali tramite giardini ed orti urbani, per garantire isole di confort bioclimatici e di spazi che costruiscono relazioni sociali. Gli alberi sono



stati predisposti in aree che potrebbe facilitare la fitodepurazione, in più per rendergli come barriere vicine a zone di alto traffico automobilistico o ferroviario.

Per le aree residenziali si plantea l'ipotesi di creare nuove aree per la coltivazione in orti urbani e terrazzi alberati

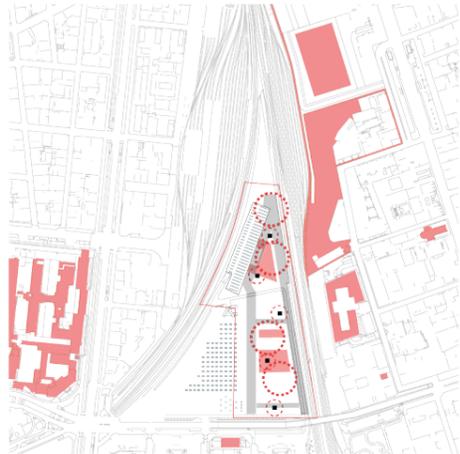


Le aree verde rappresentano le zone riservate alle vegetazione. In blu il bacino di acqua

Si conservano gli alberi, e si propongono nuove aree verde disposte proporzionalmente allo spazio pubblico

Percezioni

Si cerca di sensibilizzare all'utente attraverso la "percezione" del territorio con le visuali che crea la composizione del masterplan in sé. Il percorso diventa l'azione fondamentale,



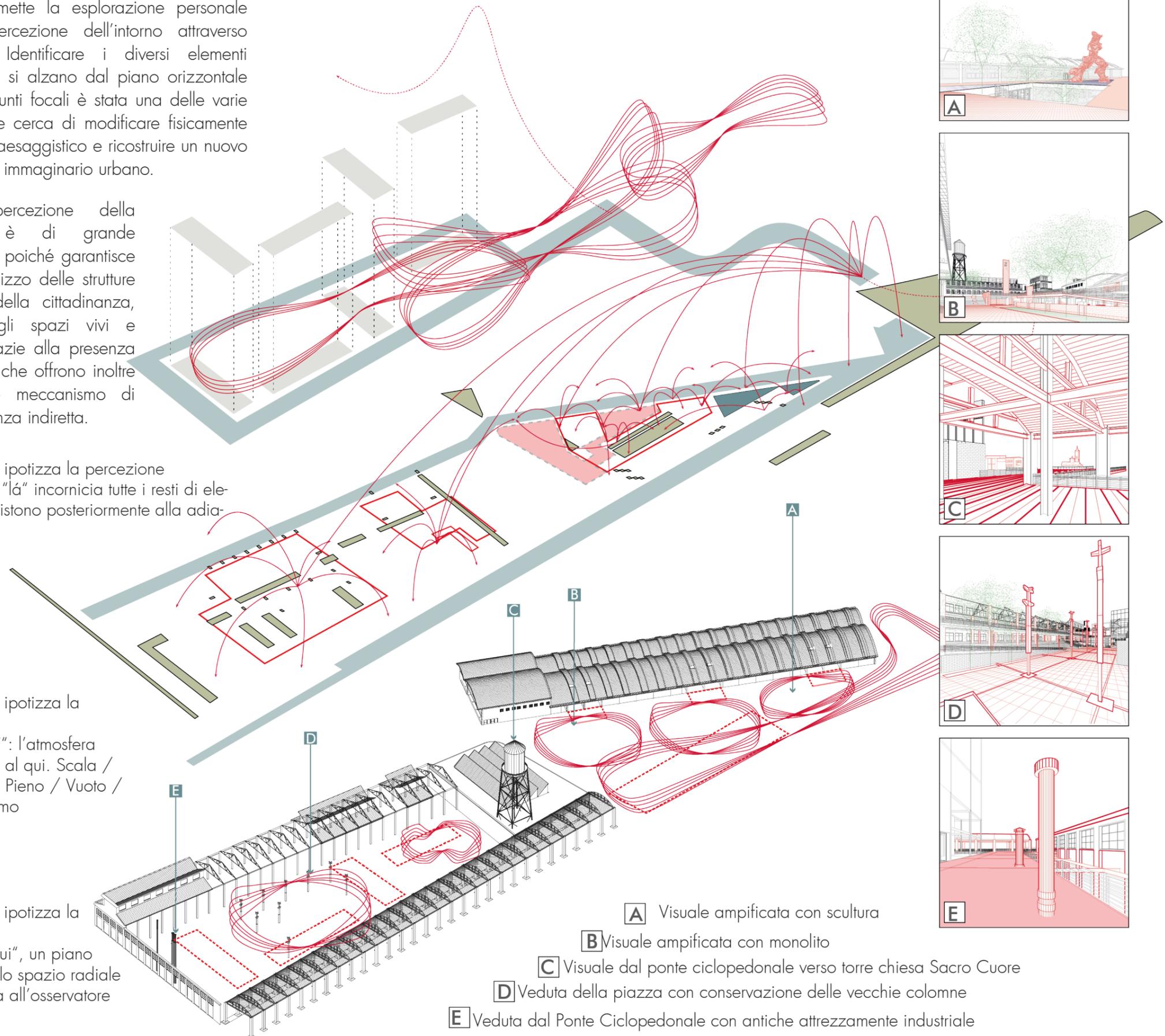
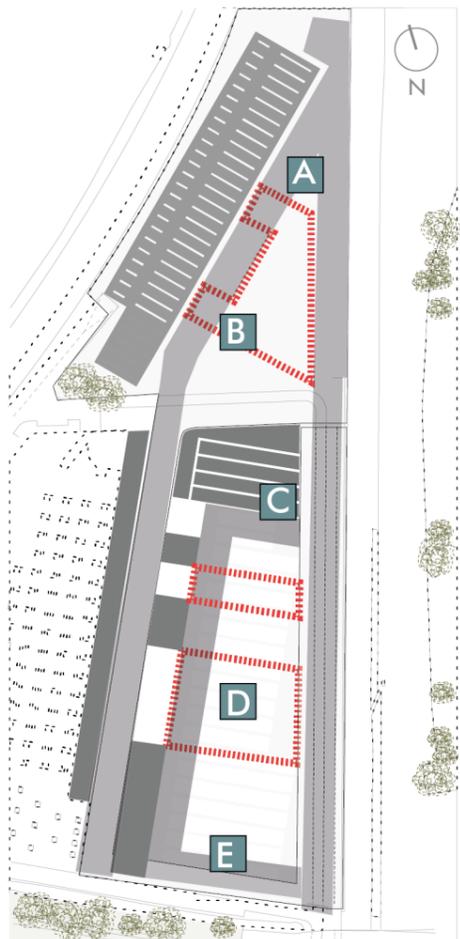
perché permette la esplorazione personale ed alla percezione dell'intorno attraverso l'individuo. Identificare i diversi elementi verticali che si alzano dal piano orizzontale e renderli punti focali è stata una delle varie strategie che cerca di modificare fisicamente all'intorno paesaggistico e ricostruire un nuovo immaginario urbano.

La percezione della sicurezza è di grande importanza, poiché garantisce l'ottimale utilizzo delle strutture da parte della cittadinanza, rendendo gli spazi vivi e dinamici grazie alla presenza di persone, che offrono inoltre un naturale meccanismo di vigilanza indiretta.

Schema che ipotizza la percezione visuale al di "là" incornicia tutte le resti di elementi che esistono posteriormente alla adiacenza del lì.

Schema che ipotizza la percezione visuale di "lì": l'atmosfera conseguente al qui. Scala / Gerarchia / Pieno / Vuoto / Stanze / Ritmo

Schema che ipotizza la percezione visuale di "qui", un piano immediato allo spazio radiale che circonda all'osservatore circa 5 metri



A Visuale amplificata con scultura

B Visuale amplificata con monolito

C Visuale dal ponte ciclopedonale verso torre chiesa Sacro Cuore

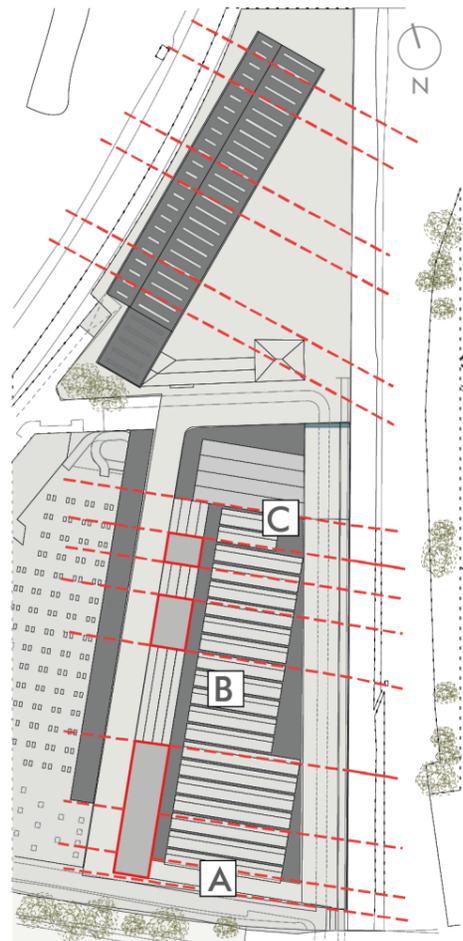
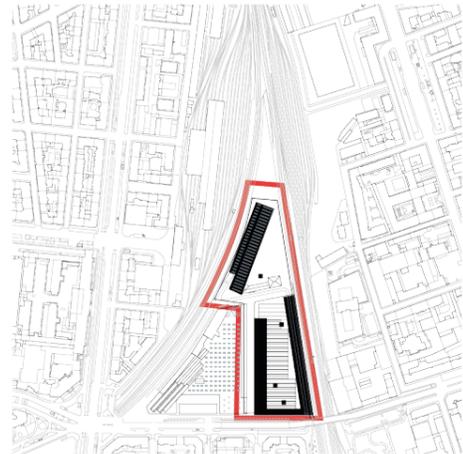
D Veduta della piazza con conservazione delle vecchie colonne

E Veduta dal Ponte Ciclopedonale con antiche attrezzature industriali

Preesistenza

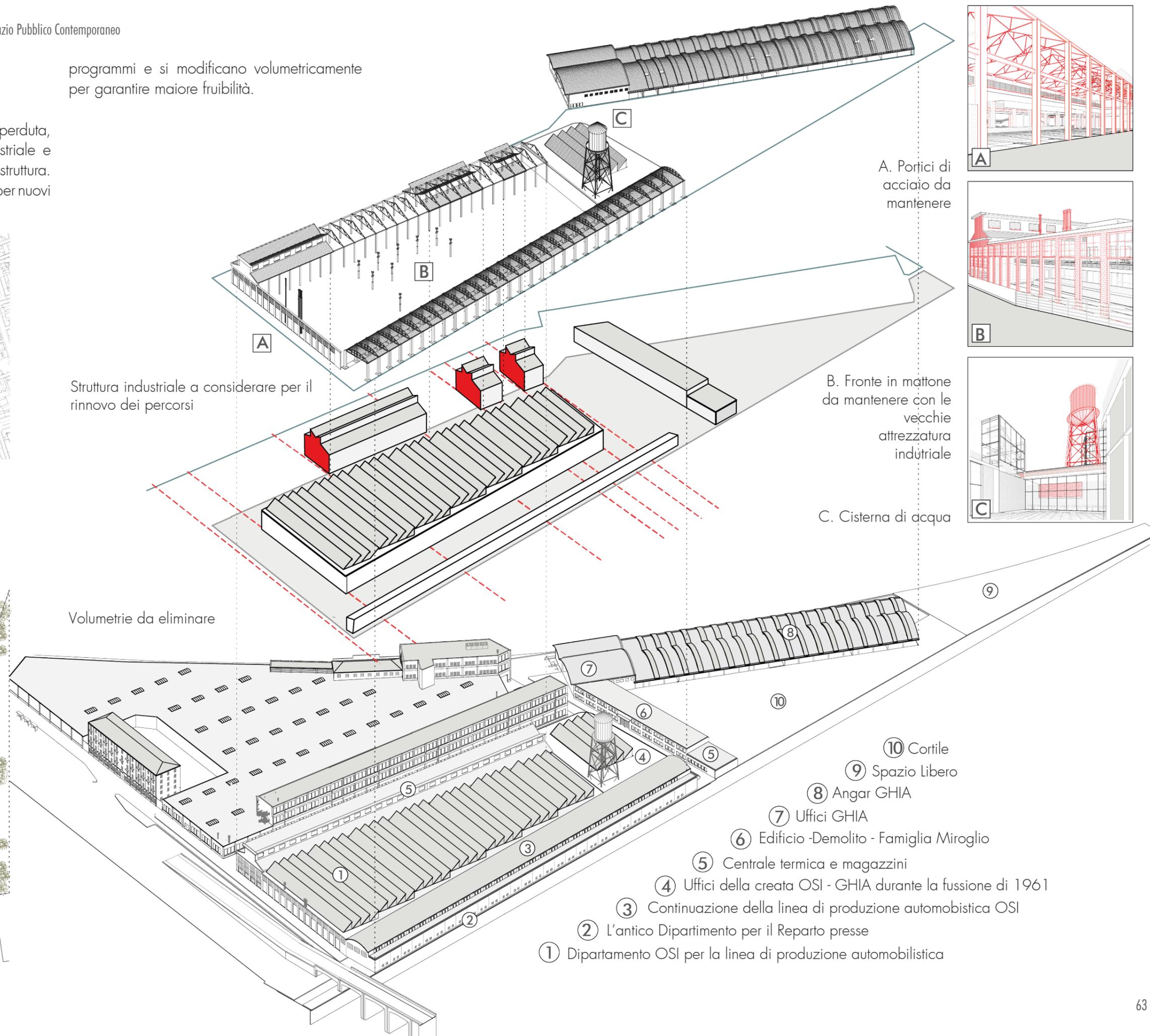
Per aiutare a rinnovare l'identità perduta, si propone esaltare la memoria industriale e dare simbolismo alle vecchie infrastrutture. Addirittura, si riqualificano i capannoni per nuovi

programmi e si modificano volumetricamente per garantire maggiore fruibilità.



Struttura industriale a considerare per il rinnovo dei percorsi

Volumetrie da eliminare



A. Portici di acciaio da mantenere

B. Fronte in mattone da mantenere con le vecchie attrezzature industriali

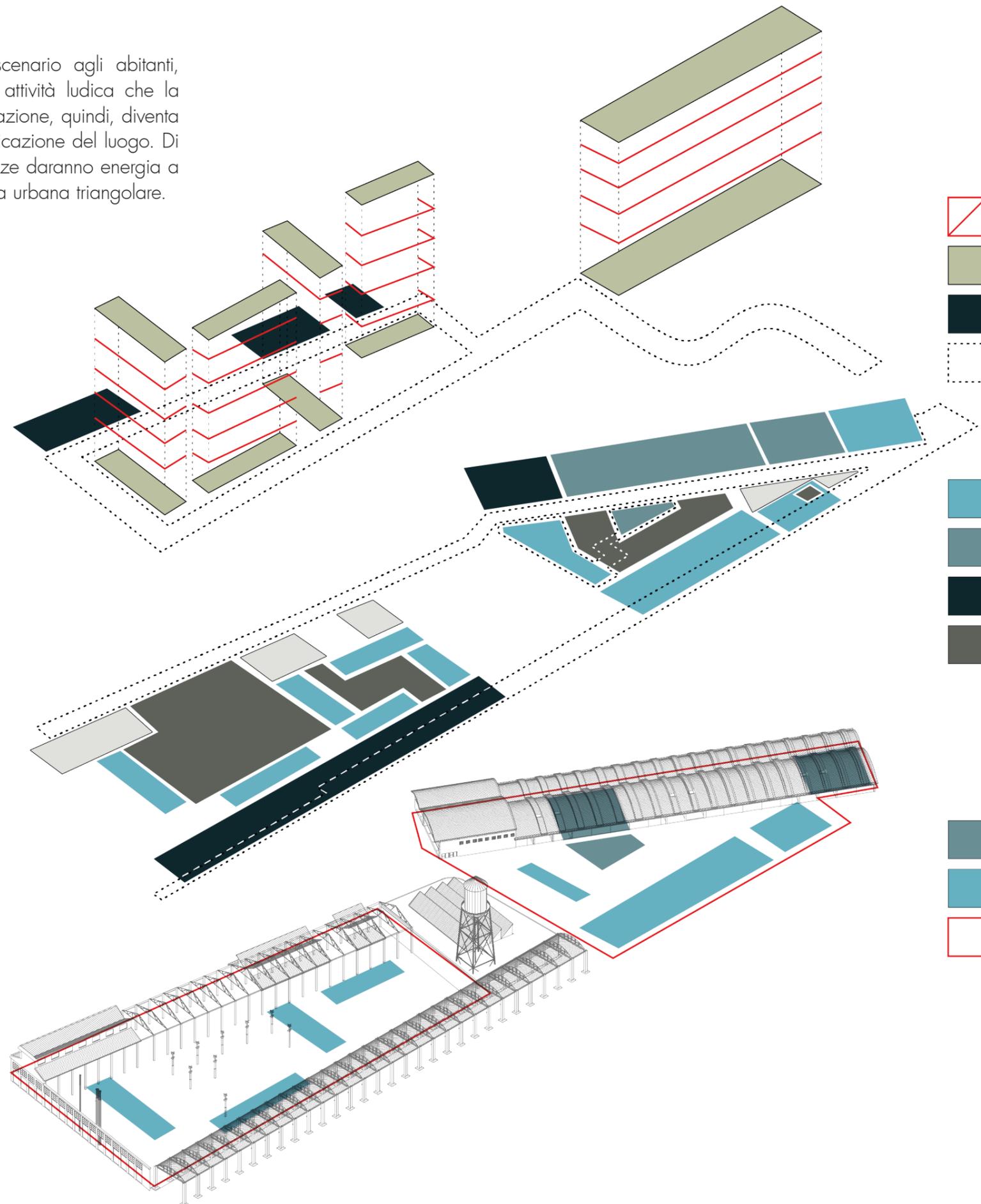
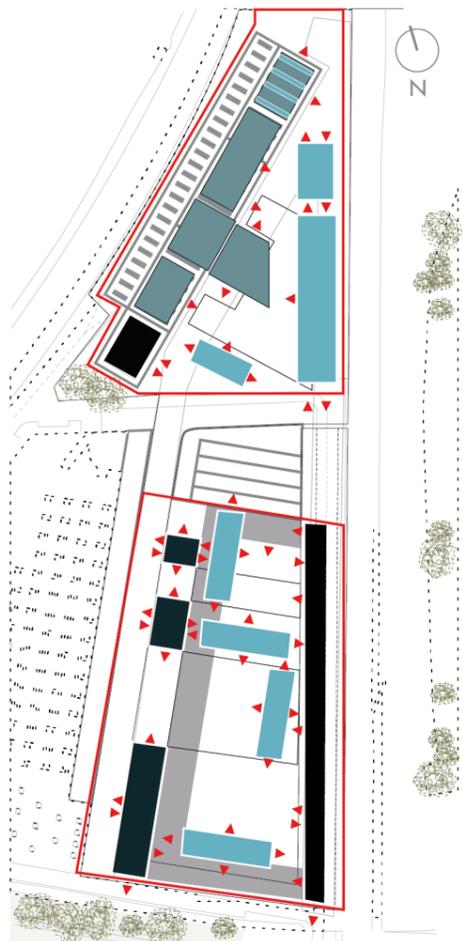
C. Cisterna di acqua

- ⑩ Cortile
- ⑨ Spazio Libero
- ⑧ Angar GHIA
- ⑦ Uffici GHIA
- ⑥ Edificio - Demolito - Famiglia Miroglio
- ⑤ Centrale termica e magazzini
- ④ Uffici della creata OSI - GHIA durante la fusione di 1961
- ③ Continuazione della linea di produzione automobilistica OSI
- ② L'antico Dipartimento per il Reparto presse
- ① Dipartimento OSI per la linea di produzione automobilistica

Programmazione

Basati sull'ordinanza comunale, si è idealizzata diverse programmazioni per attivare quest'area. Lo spazio pubblico si

deve mostrare come scenario agli abitanti, con presenza attiva e attività ludica che la supporta. La programmazione, quindi, diventa un tutt'uno con la pianificazione del luogo. Di questa maniera, le piazze daranno energia a questa particolare isola urbana triangolare.

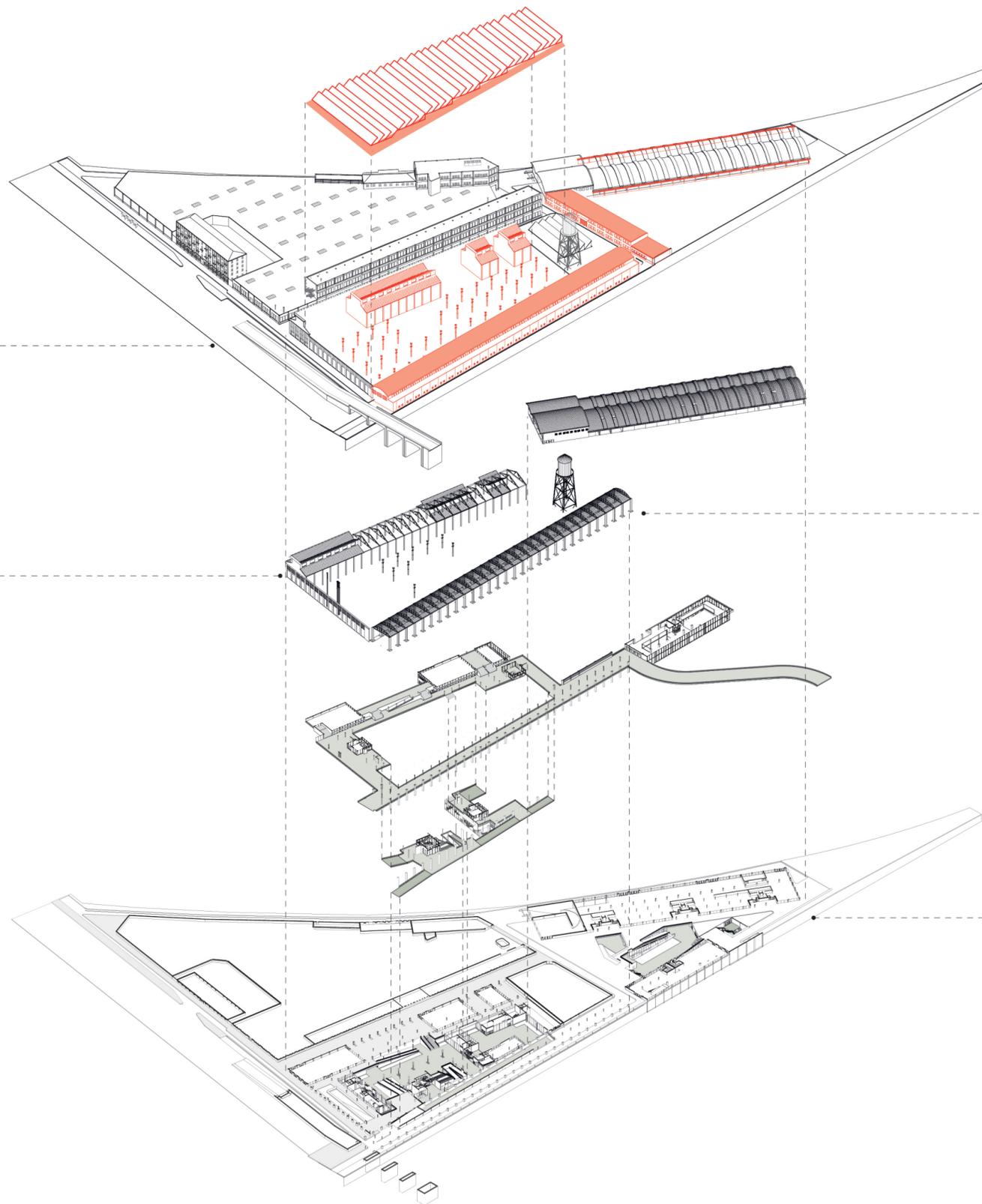
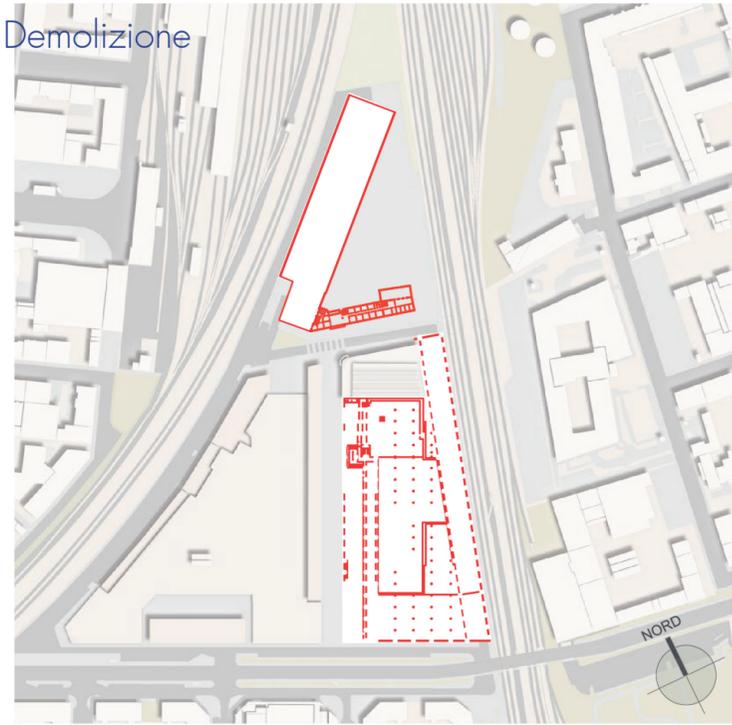


-  Residenze
-  Zona verde
-  Museo
- 
-  Caffé Bar
-  Zona Studio
-  Uffici
-  Piazze
-  Uffici
-  Servizi
-  Zone d'intervento

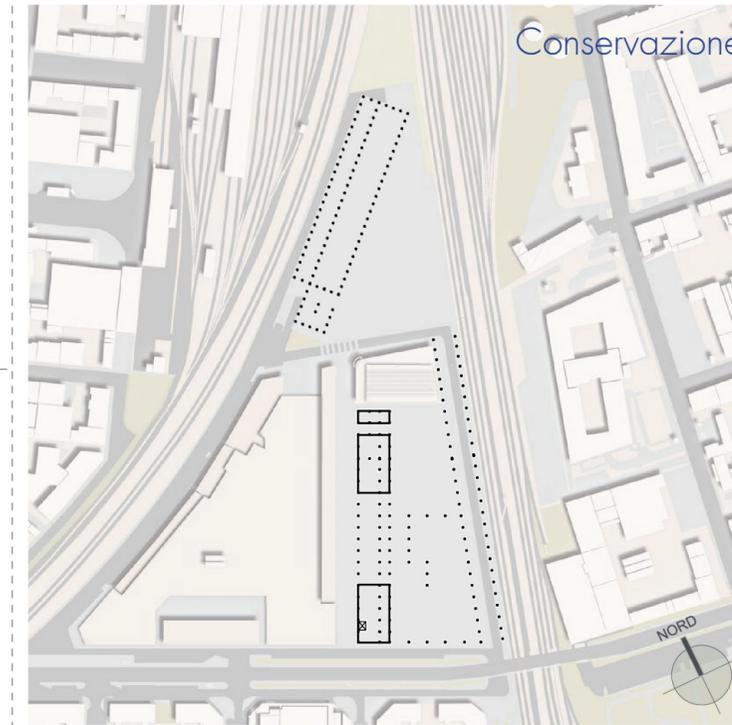
Capitolo VI

Allegati

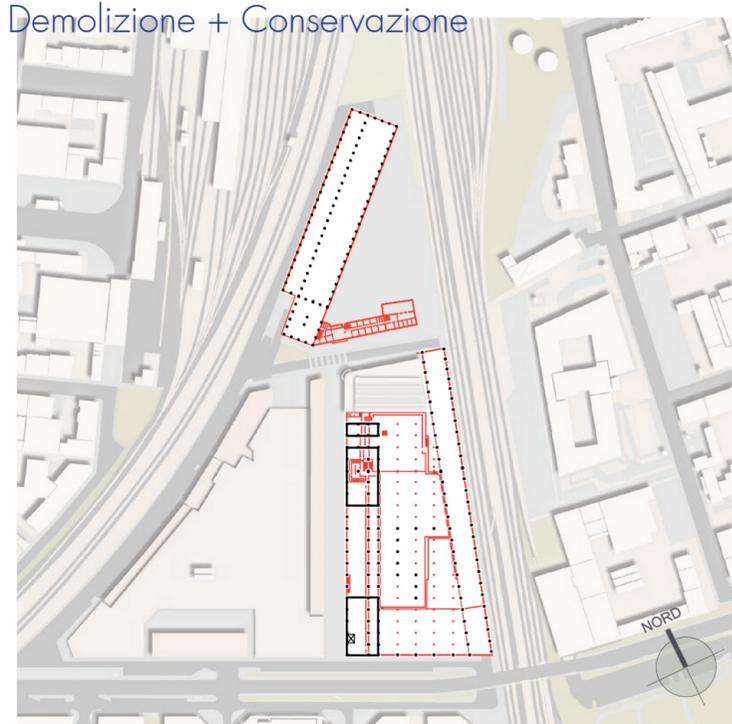
Demolizione



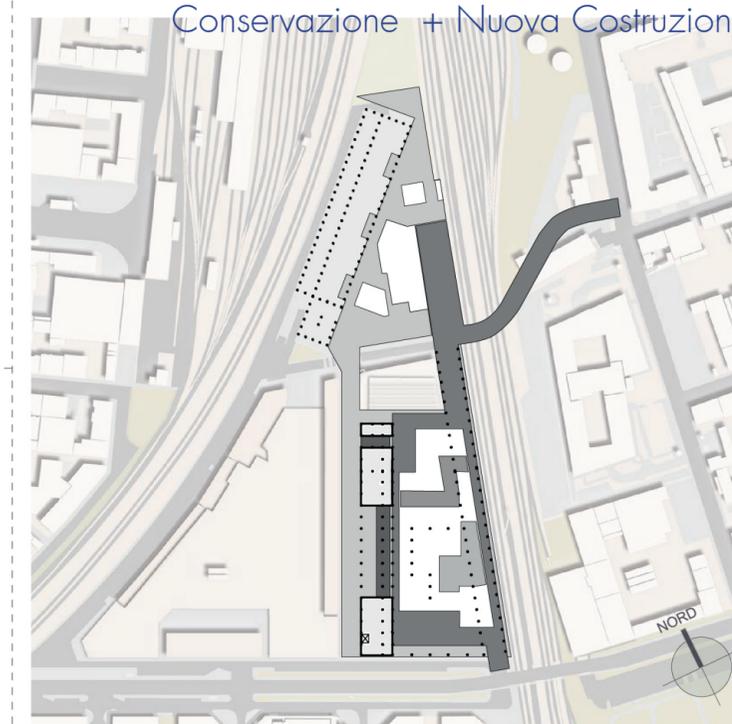
Conservazione

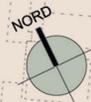


Demolizione + Conservazione

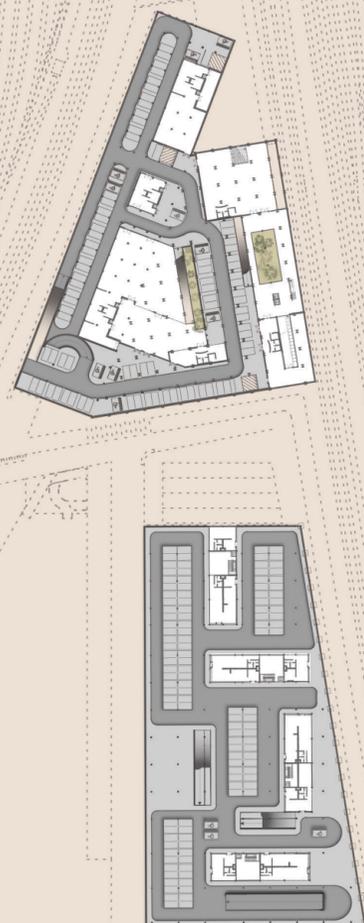


Conservazione + Nuova Costruzione



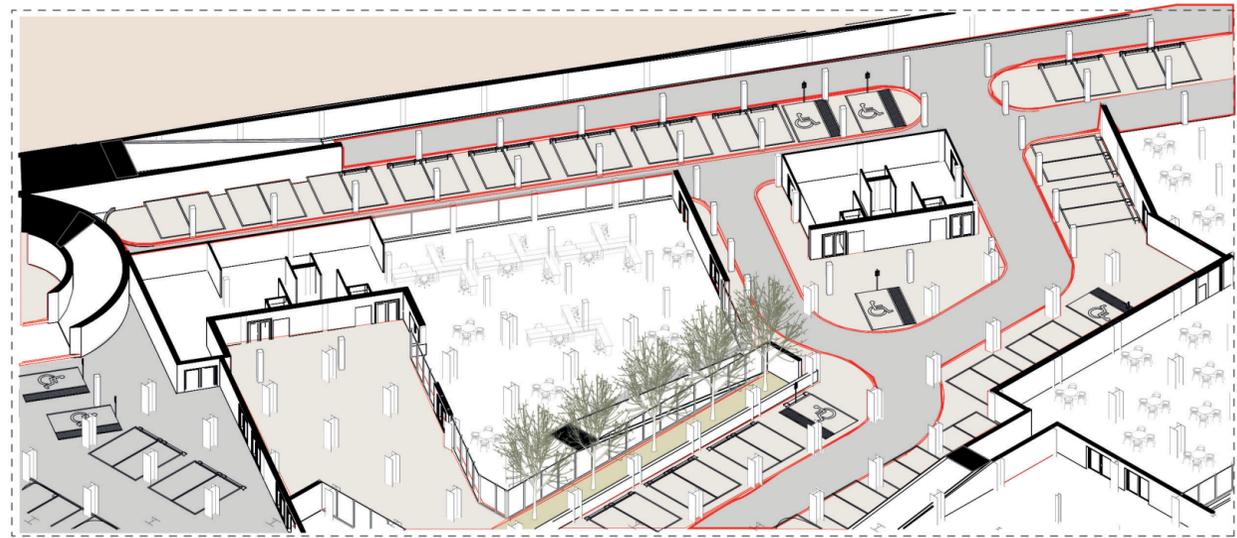
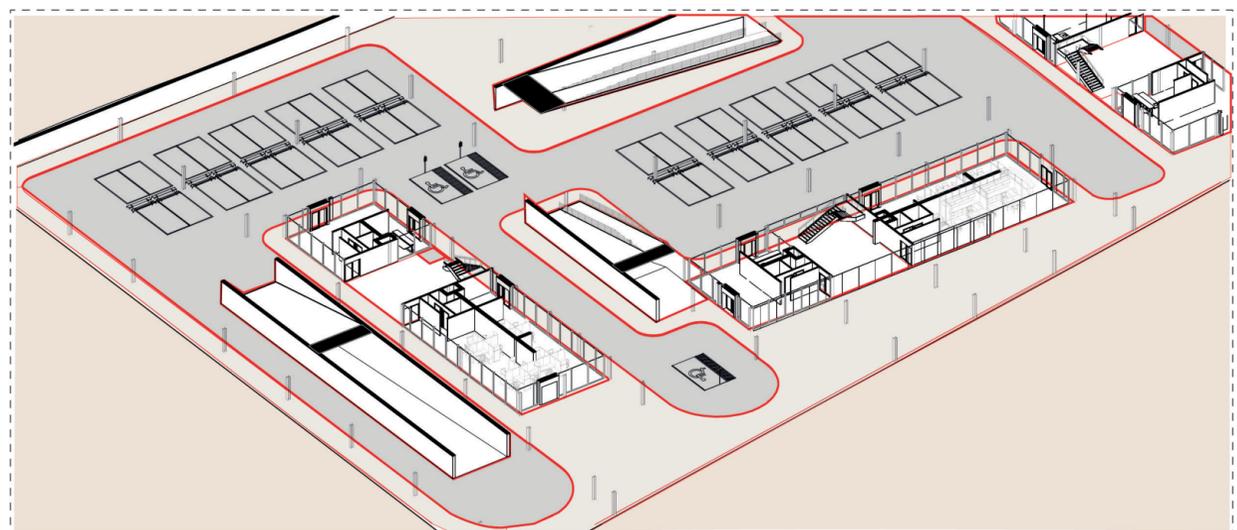
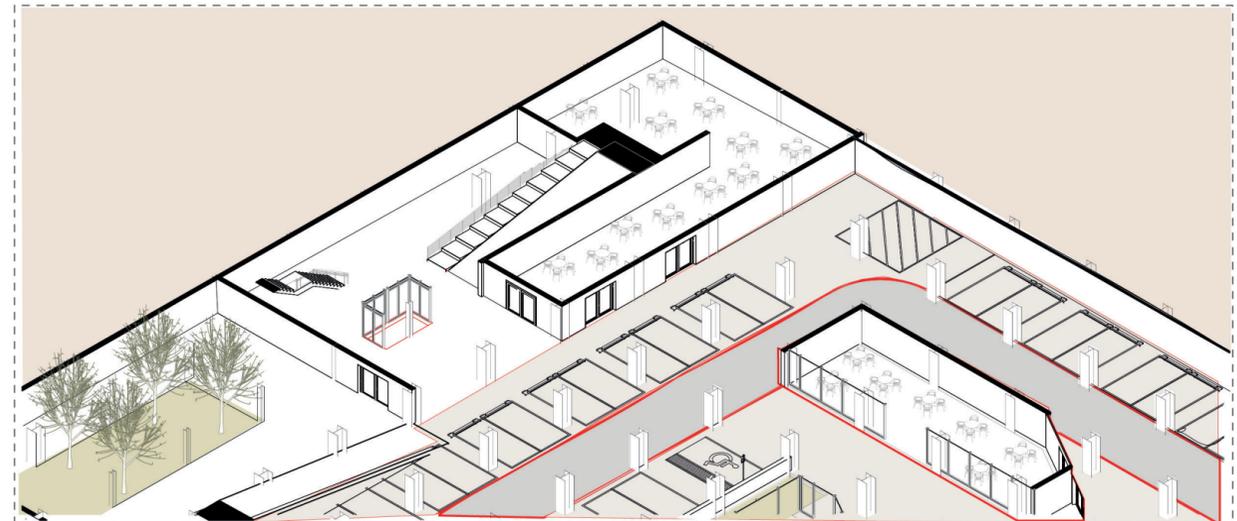
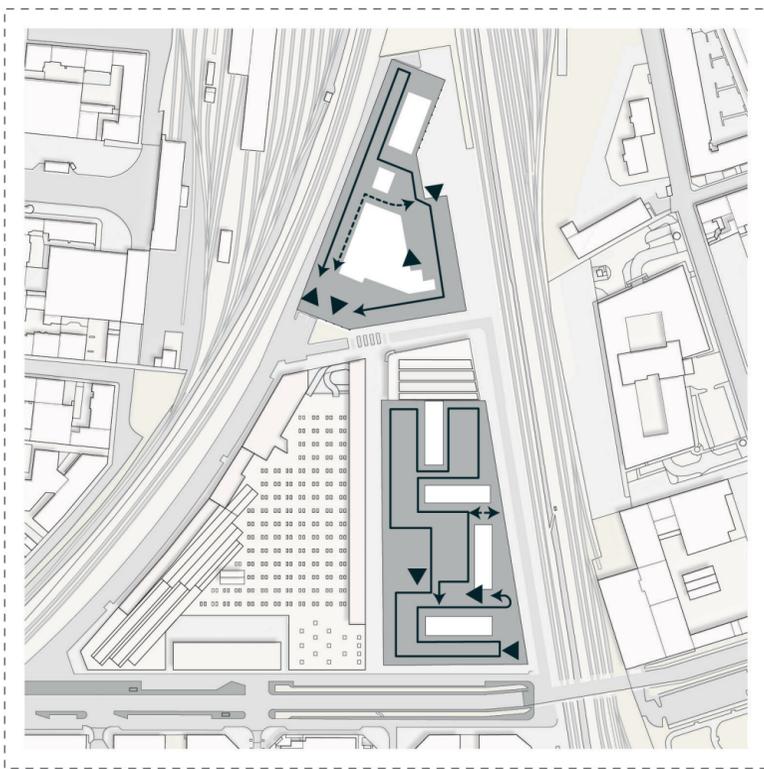


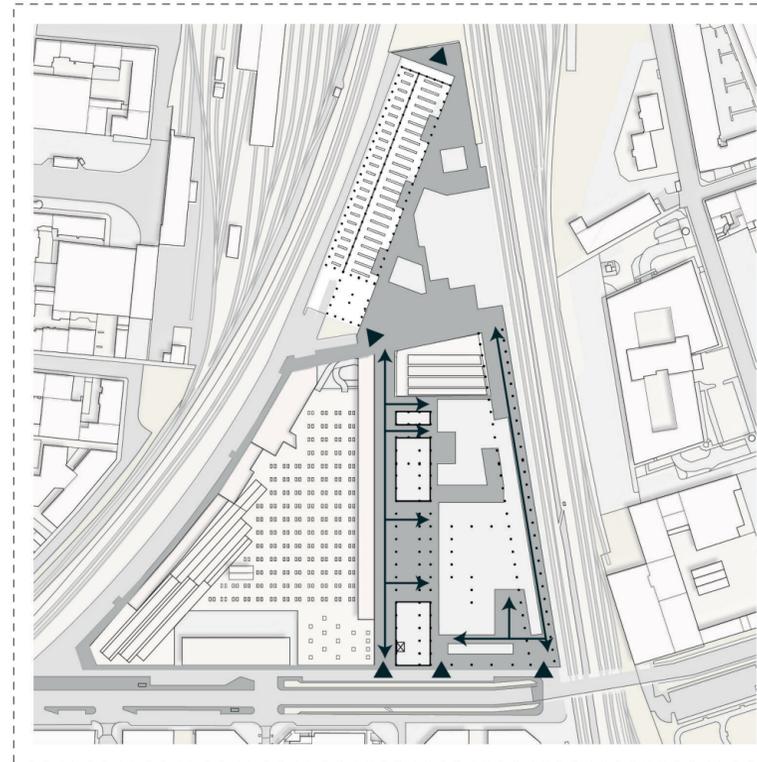
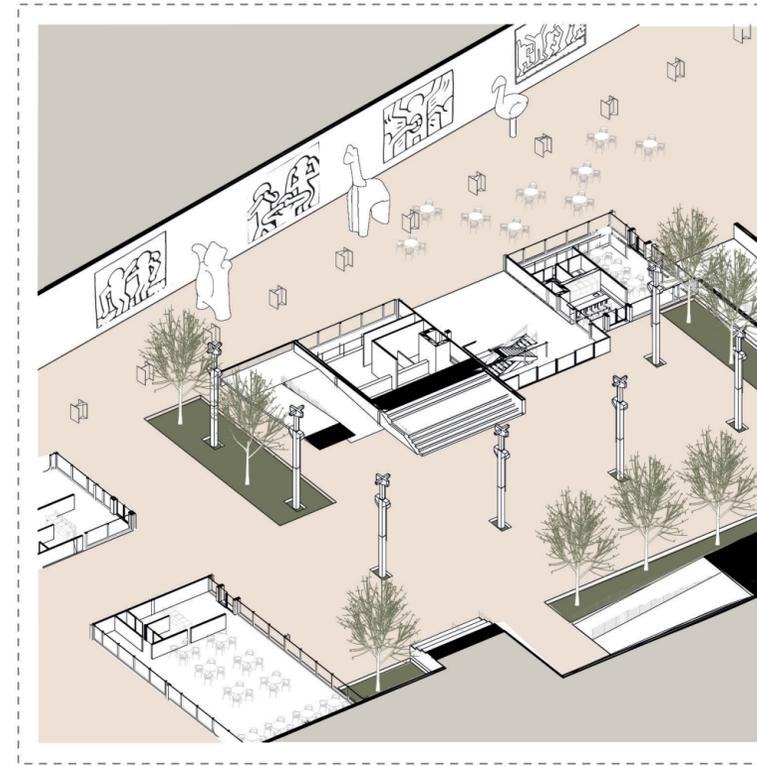
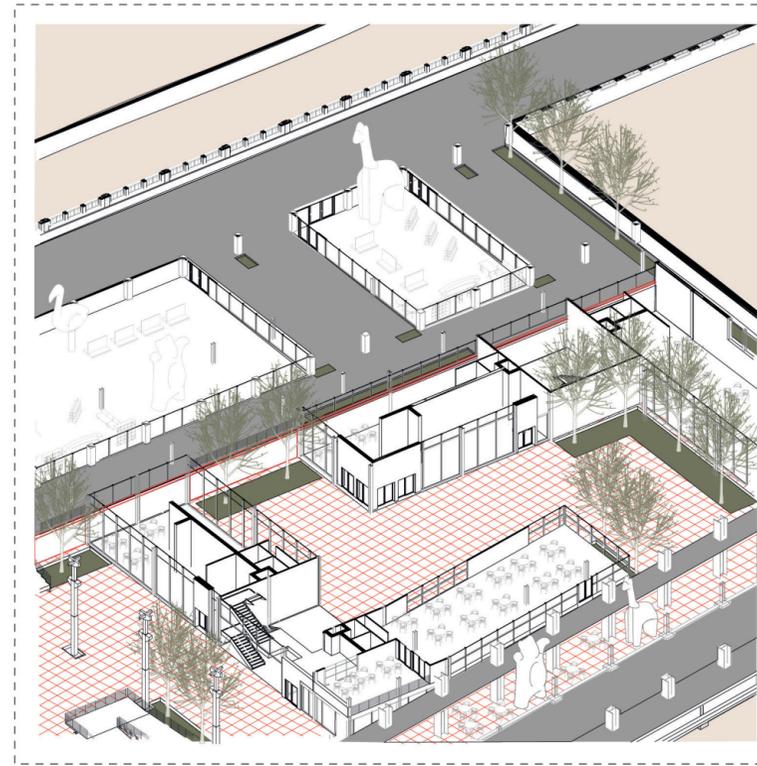
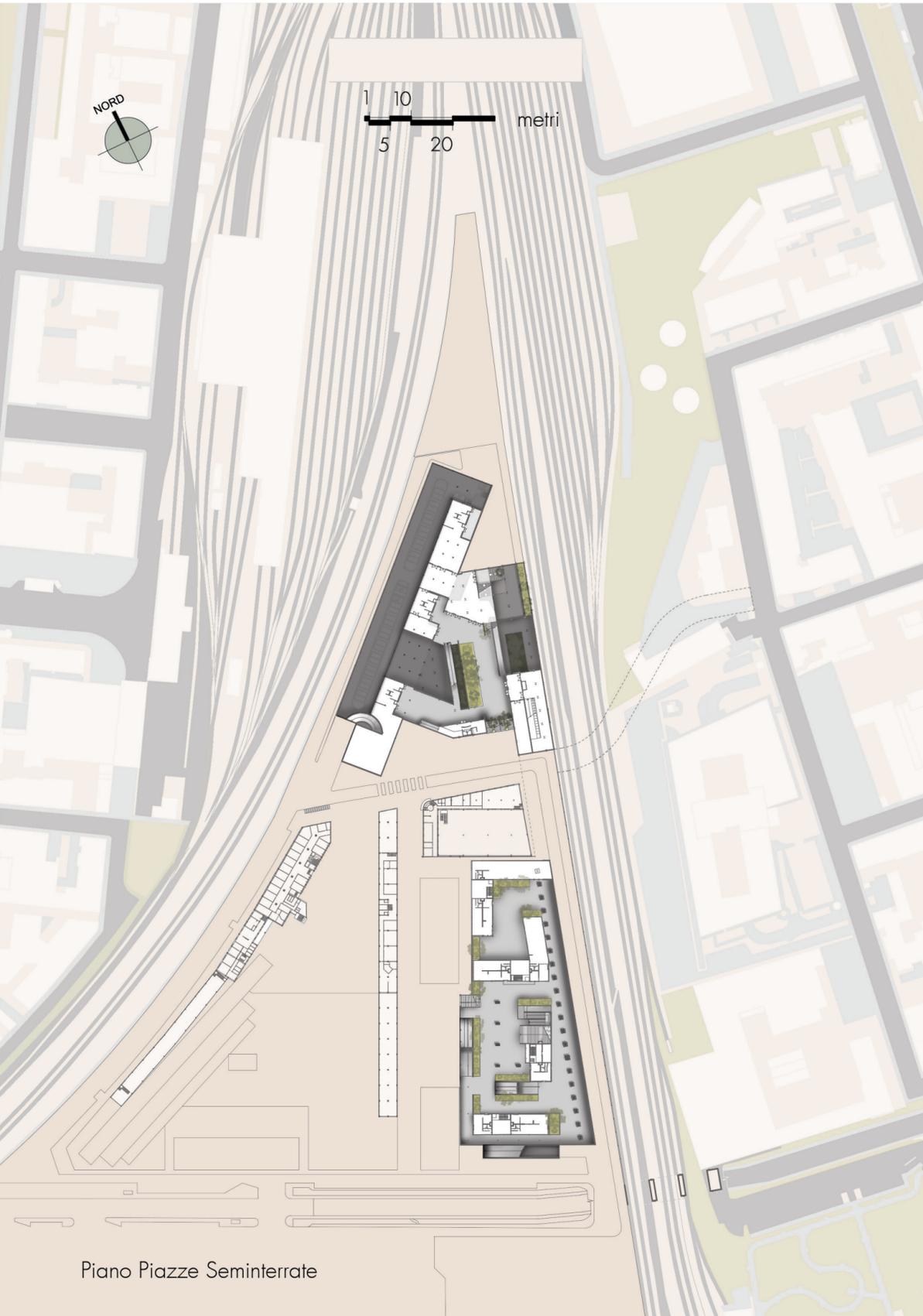
1 10
5 20 metri



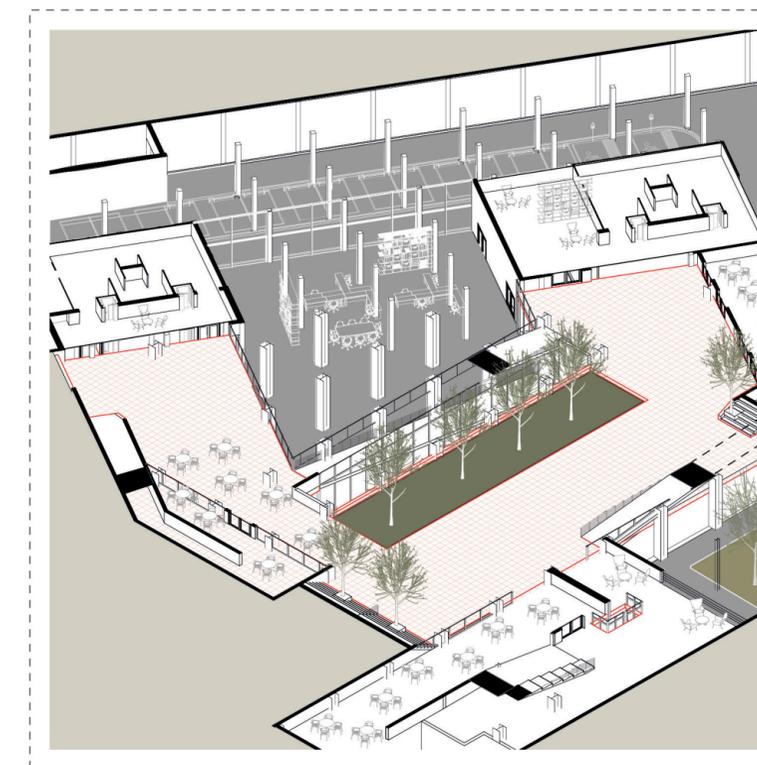
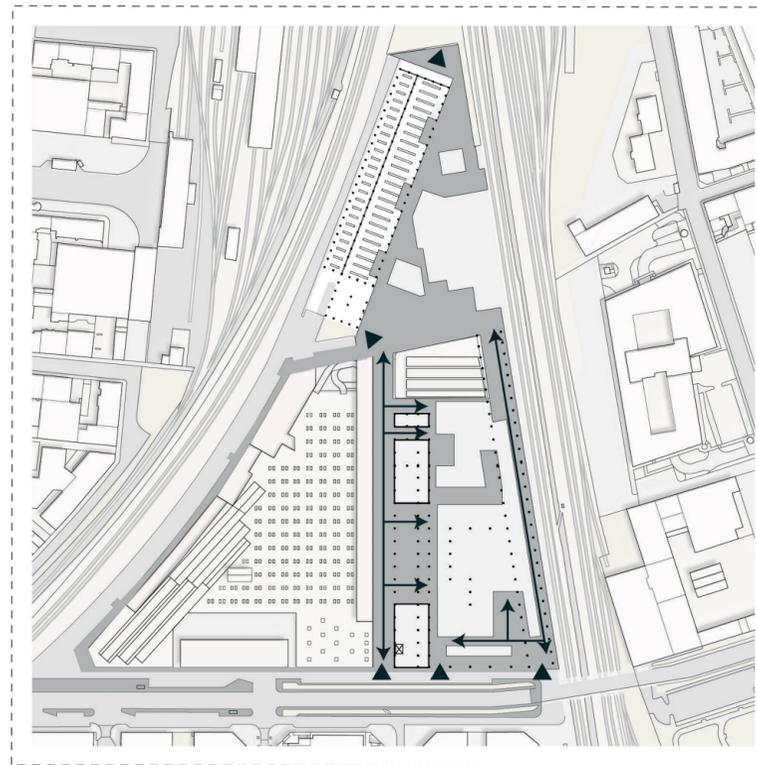
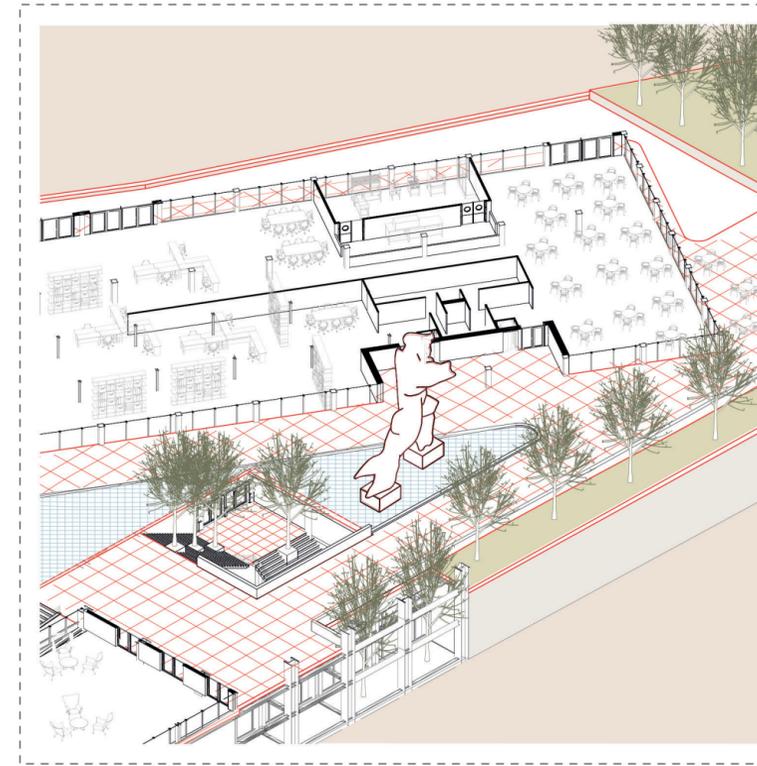
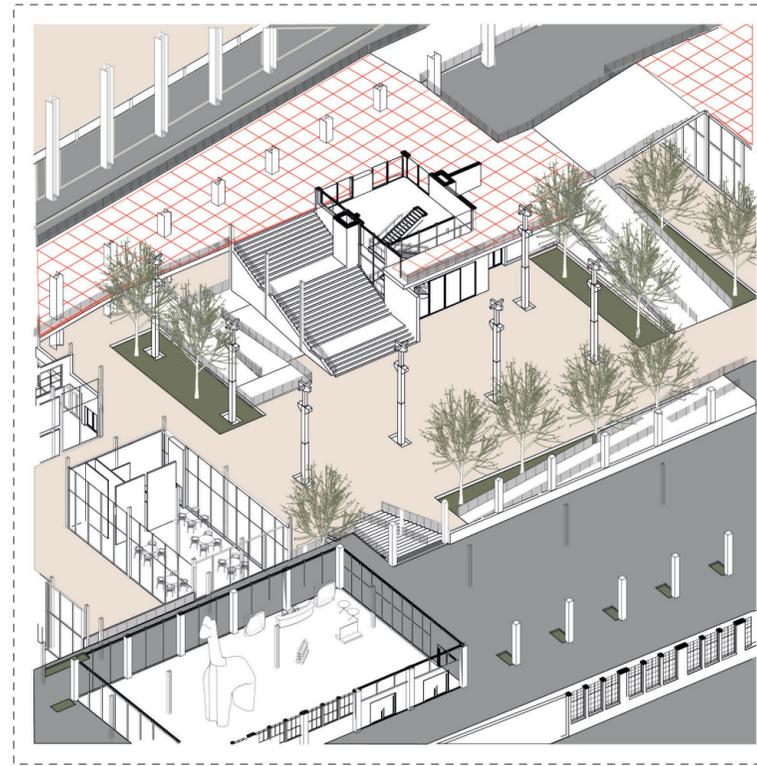
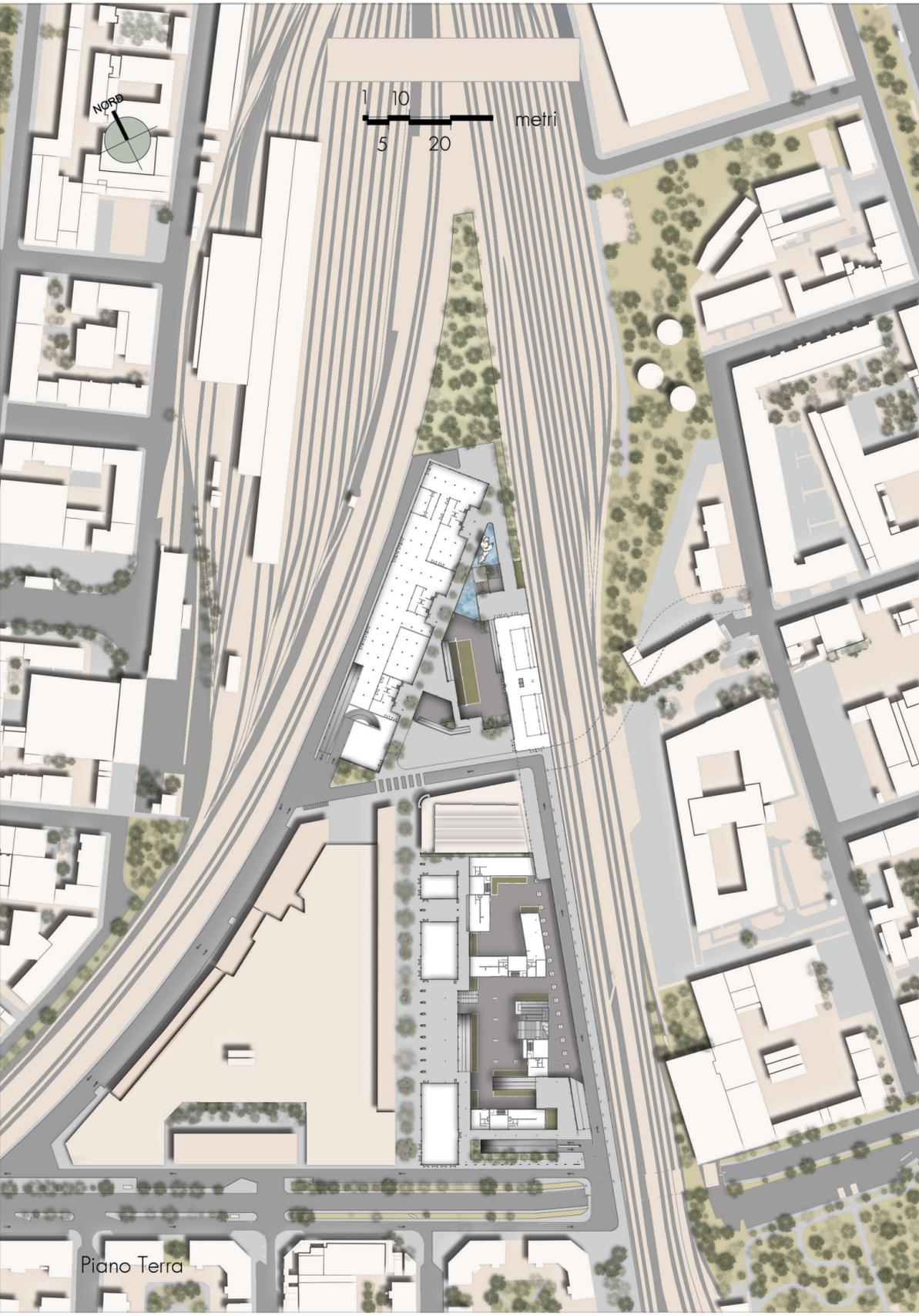
Piano Parcheggio

- ❶ 116 posti auto generici e tre per utenti portatore handicap
- ❷ Servizi ristoranti/uffici
- ❸ Ufficio
- ❹ Bar
- ❺ 78 posti auto generici, otto per utenti portatore handicap e tre per carica - scarica merci
- ❻ Birrificio
- ❼ Giardino interno
- ❽ Mensa universitaria

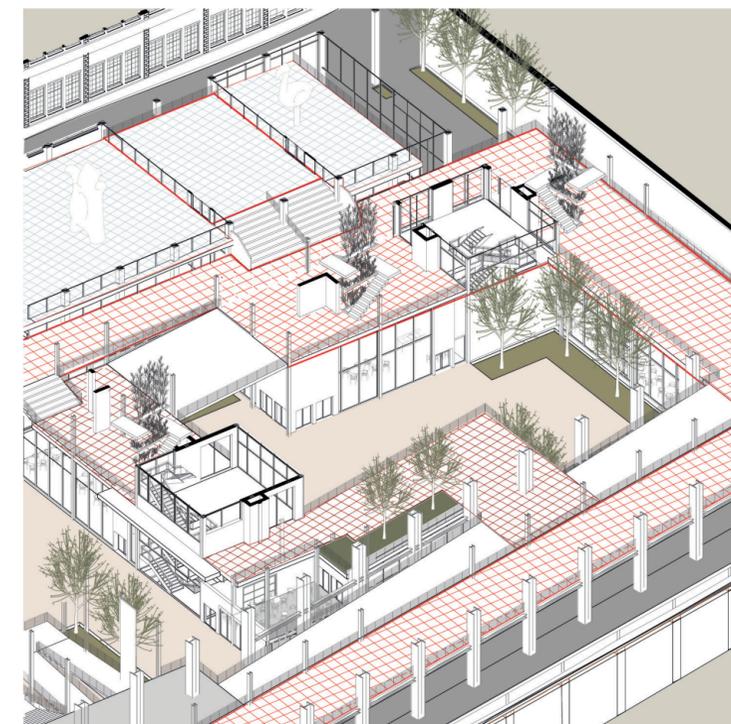
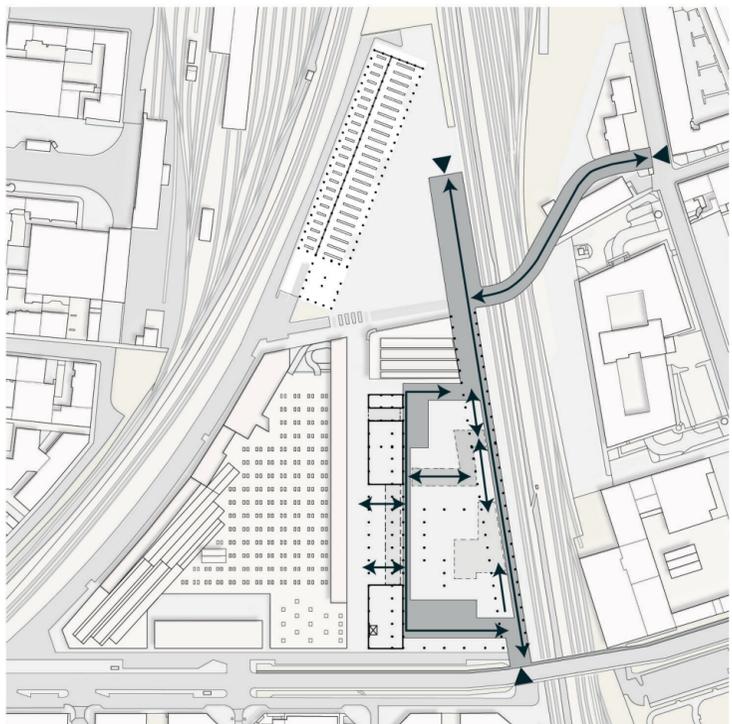
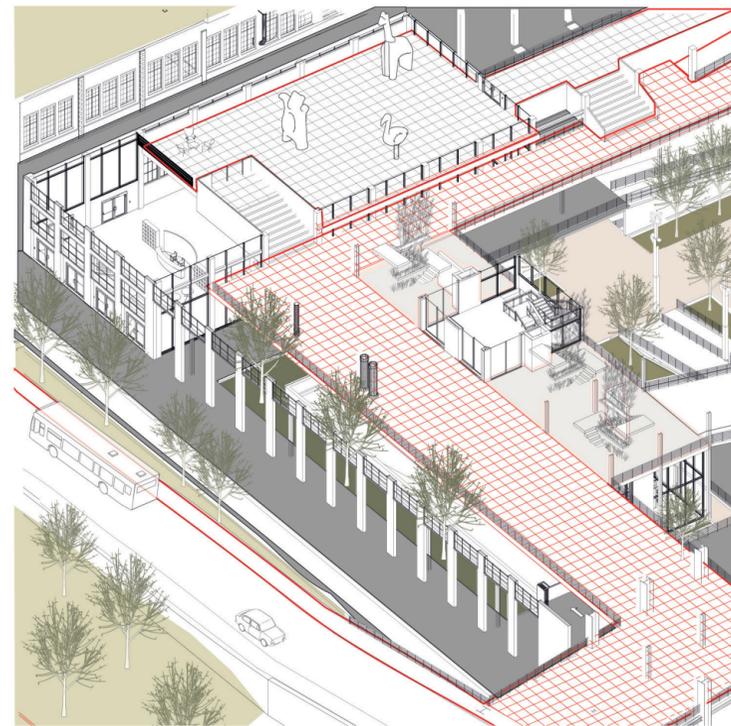
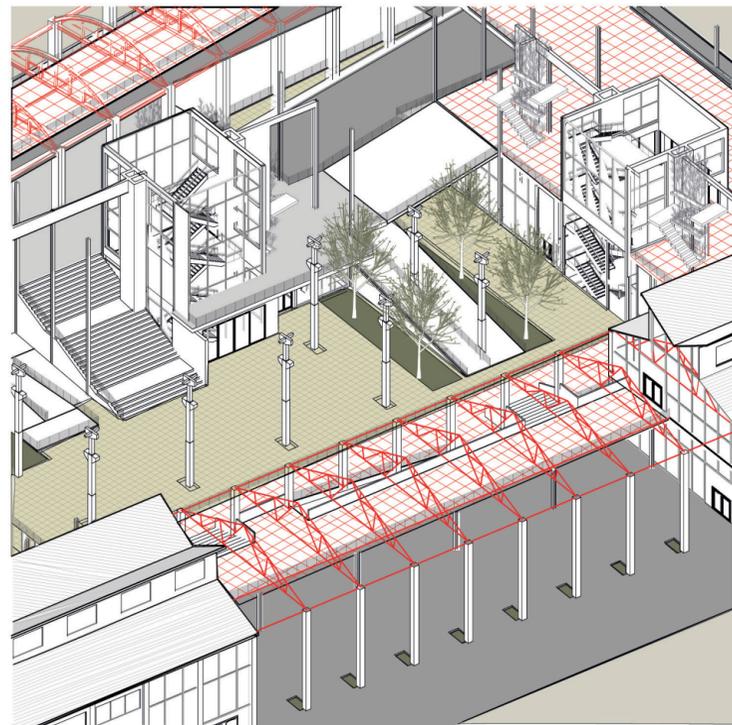
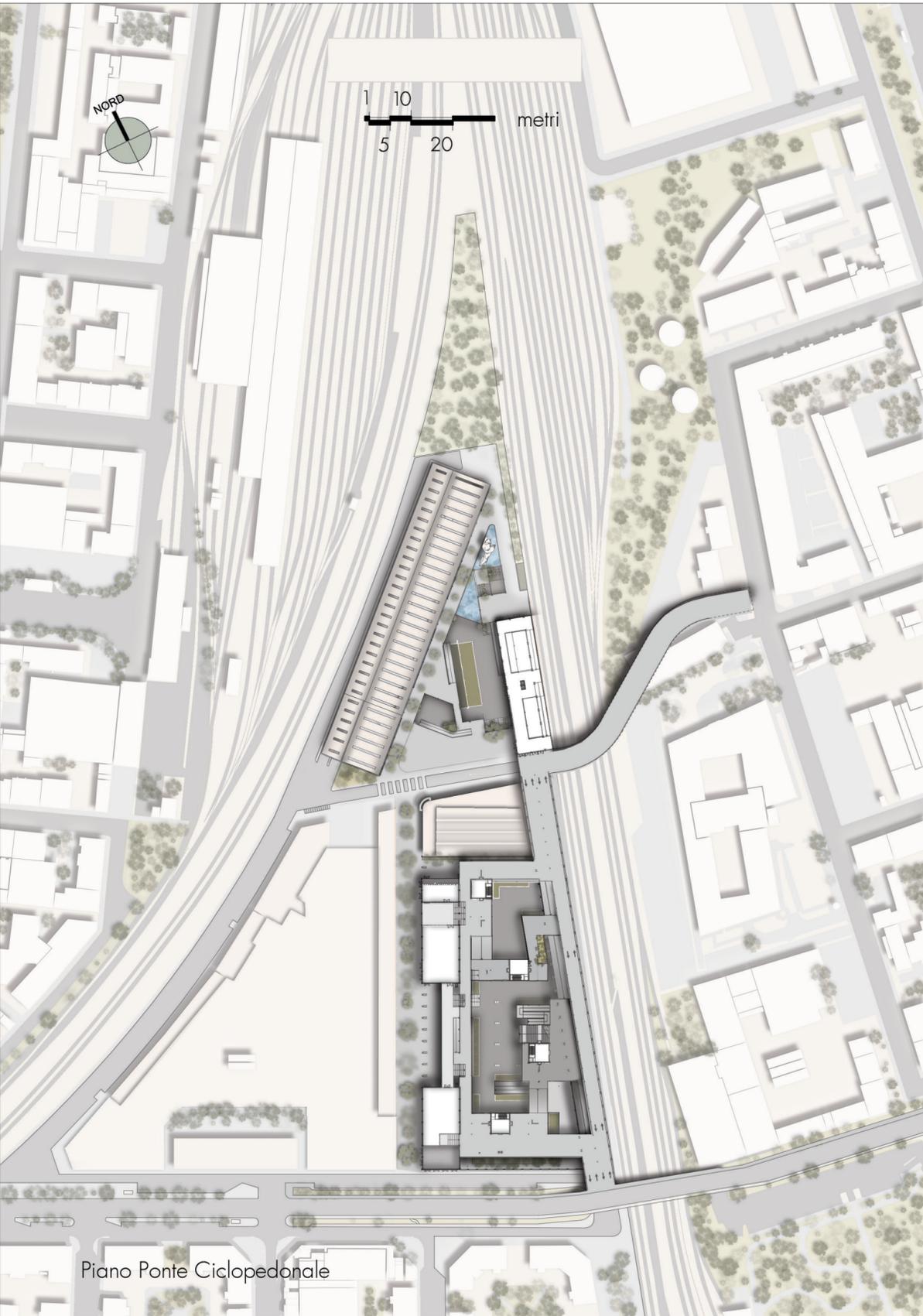




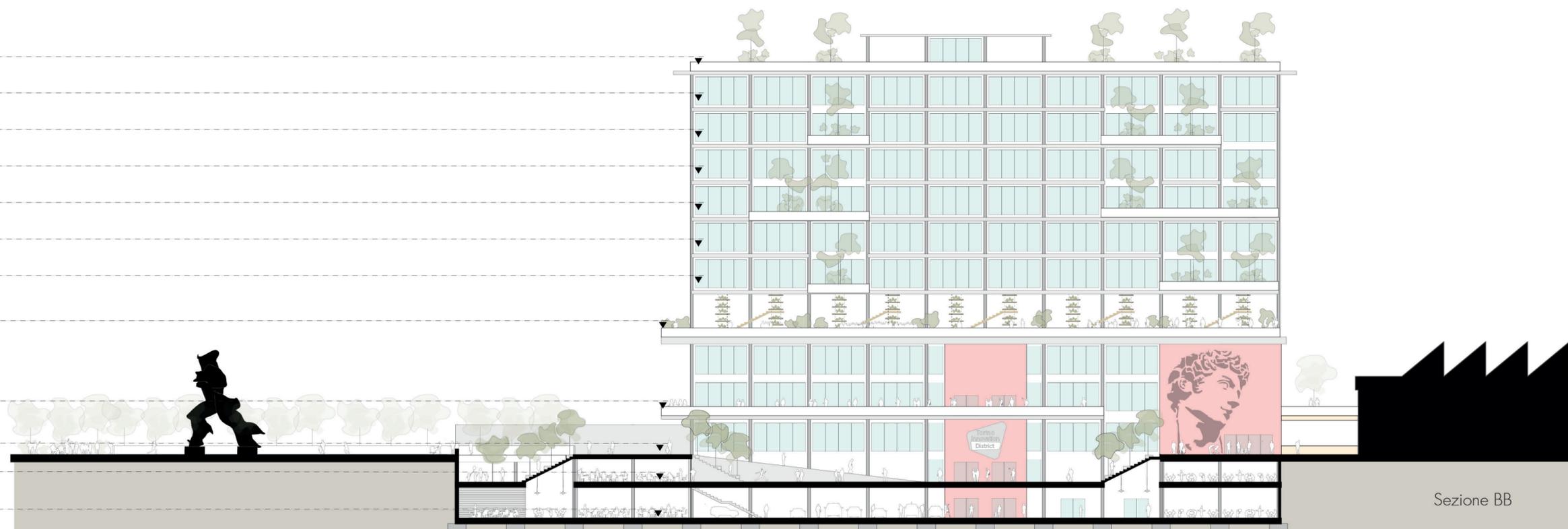
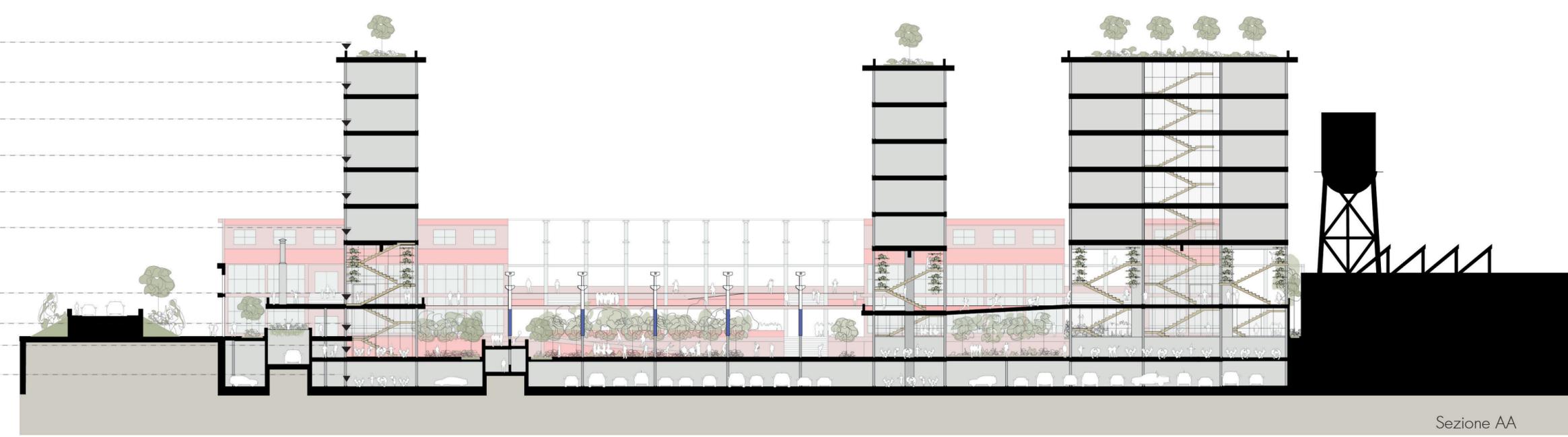
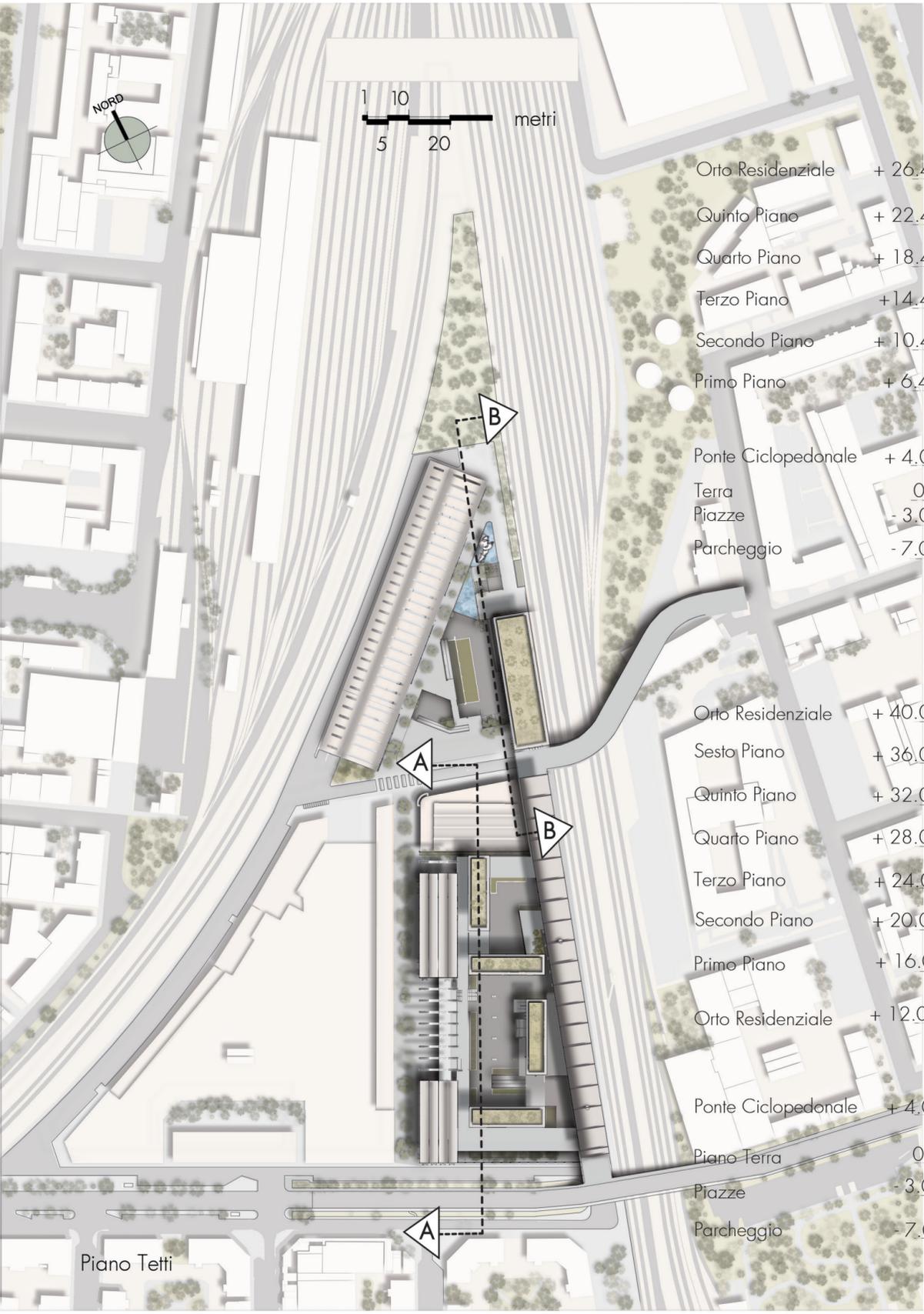
- ❶ Piazza Anfiteatrica
- ❷ Servizio Ristorante
- ❸ Ufficio
- ❹ Bar / Caffé
- ❺ Piazza Gastronomica
- ❻ Piazza Universitaria
- ❼ Galleria d'Arte
- ❽ Aula/Sala Studio

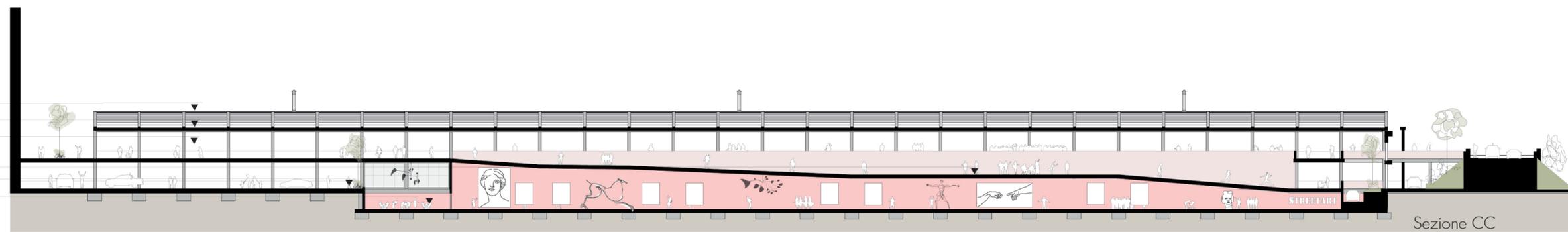
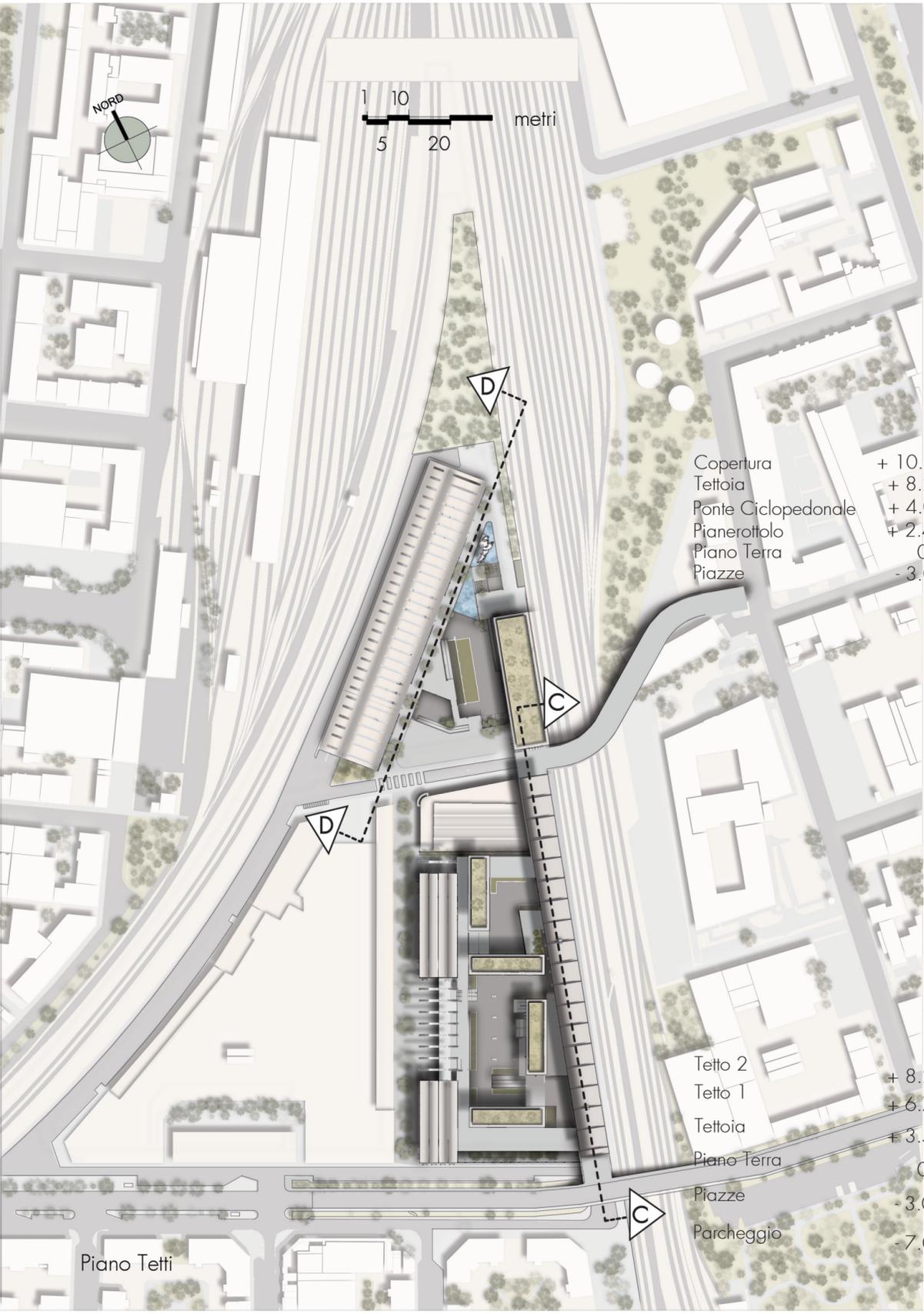


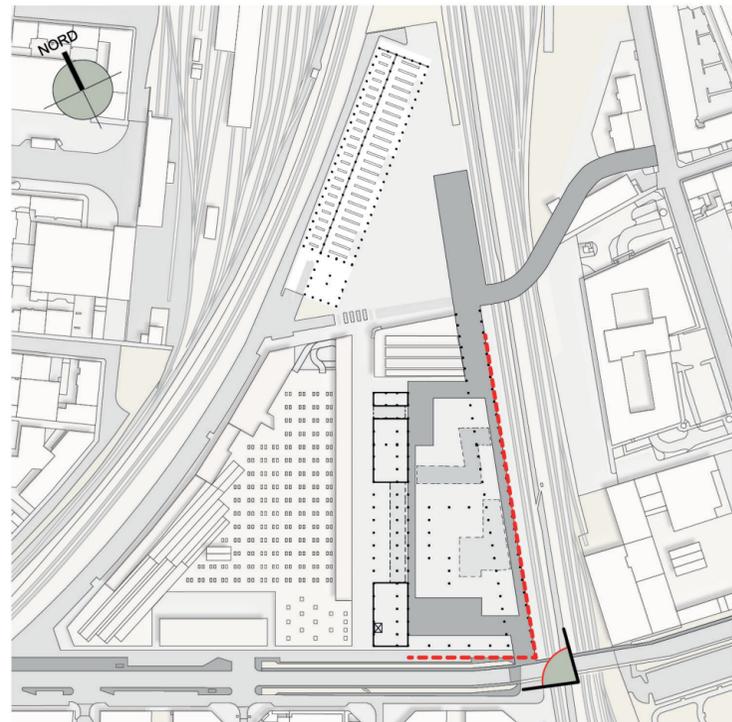
- ❶ Viale / Boulevard
- ❷ Servizio Ristorante
- ❸ Ufficio
- ❹ Bar / Caffé
- ❺ Museo
- ❻ Anfiteatro
- ❼ Lobby
- ❽ Aula/Sala Studio
- ❾ Bacini + Scultura
- ❿ Area di bonifica

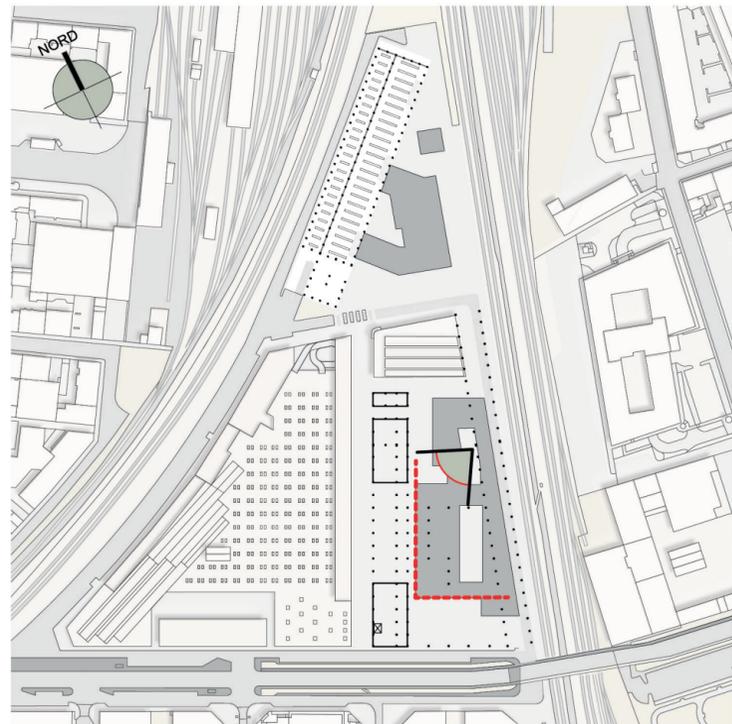


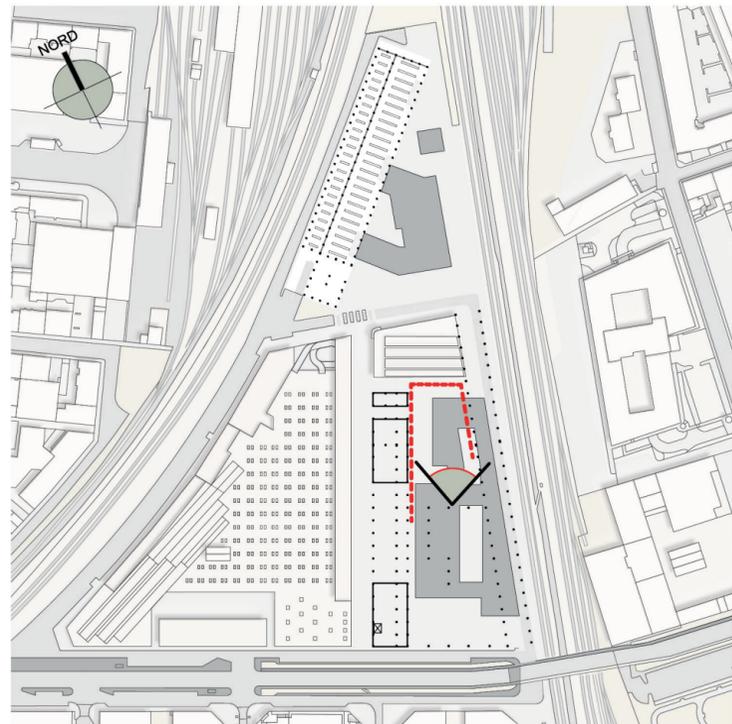
- ❶ Ponte Ciclopedonale
- ❷ Servizio Ristorante
- ❸ Ufficio
- ❹ Spazio per orti urbani
- ❺ Museo
- ❻ Anfiteatro
- ❼ Lobby
- ❽ Aula/Sala Studio
- ❾ Bacini + Scultura
- ❿ Area di bonifica

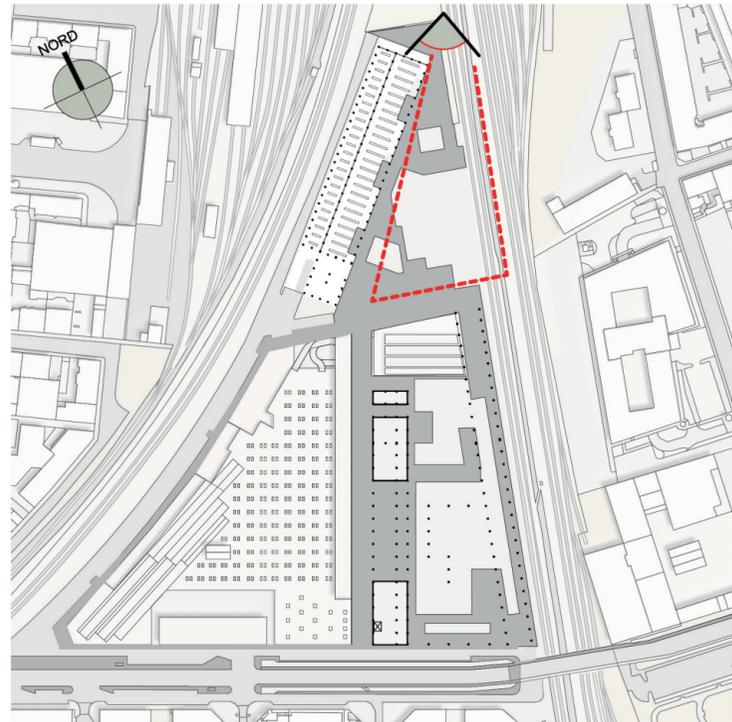


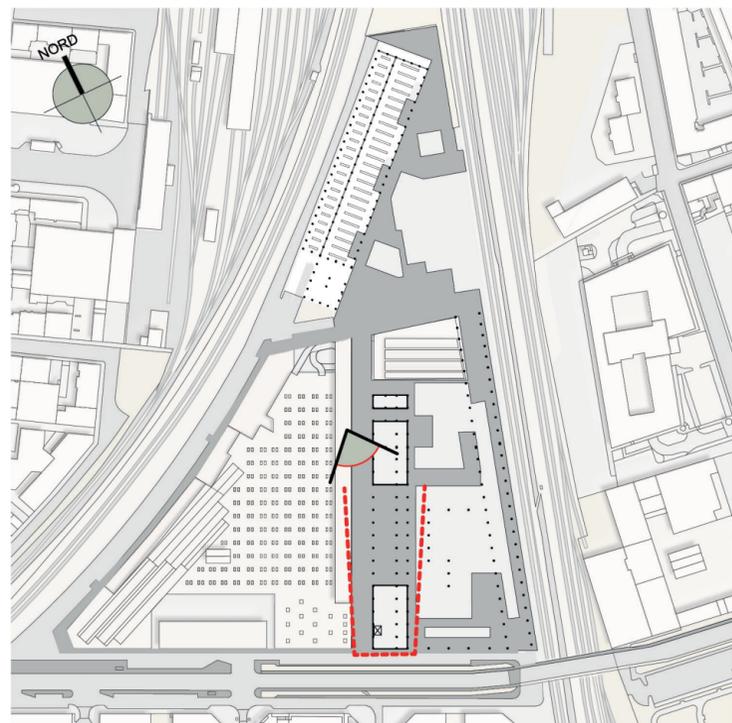


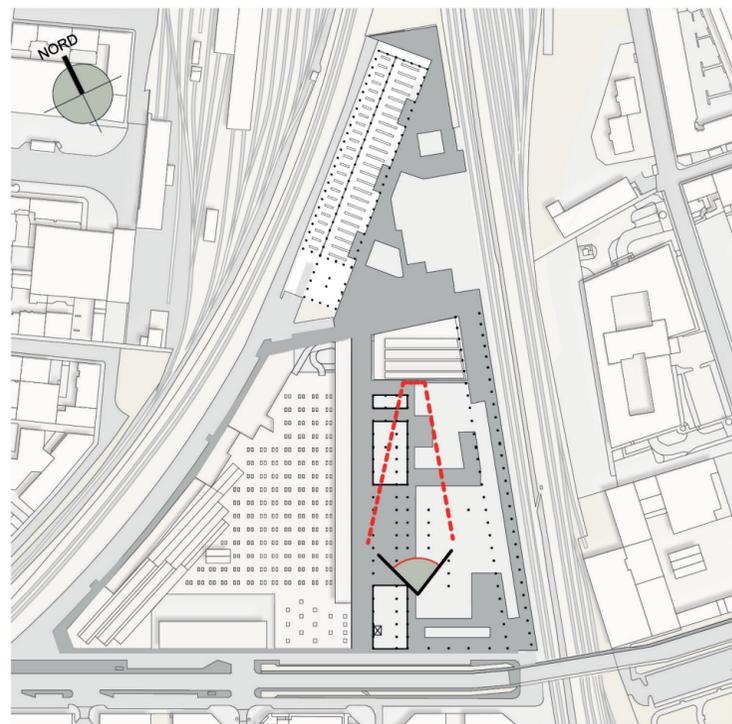












Conclusione

In conseguenza di quanto affermato in questa tesi, gli architetti devono essere consapevoli di come proietta, dal pensiero critico, inquadrato in un contesto teorico fino ad arrivare alla rappresentazione tecnica. Seguendo quest'ordine d'idee, si afferma che uno spazio pubblico non può essere progettato senza prima di conoscere e tenere conto delle diverse variabili che ipotizzano il successo di uno spazio urbano.

Molte di queste variabili sono già familiari, ma altre sono state meno esplorate, come le percezioni sensoriali che, nel campo visivo, gli architetti olandesi chiamano "proiezione a livello degli occhi" e che poche volte è messa in pratica quando si idealizza soluzioni al conflitto della città frammentata.

Un'altra variabile, spesso utilizzata per essere un assioma dell'architettura contemporanea è la sostenibilità ambientale, inclusa nel gruppo confort, che offre strategie efficaci quando si tratta di mitigare i problemi climatici e stabilire nuove tecniche ecologiche che, influenzano allo stesso modo, nel comportamento dell'utente. Quest'ultimo chi scopre attraverso il percorso o la permeabilità del luogo, i vari elementi del passato che ne hanno plasmata nella memoria e che sono importanti per valutare la preesistenza, soprattutto oggi dove il passato industriale è presente in tante città europee.

Ecco perché, di fronte a luoghi di degrado con queste caratteristiche, è fondamentale ricomporre lo spazio e adeguarlo a nuove scale umane, proporzioni domestici e funzioni che ne garantiscano l'abitabilità e il godimento cittadino. Per questo motivo si termina con una visione progettuale che non cerca di categorizzare

separatamente le diverse strategie per la risoluzione dei conflitti urbani, ma piuttosto di svilupparle in modo integrale, in maniera sinergica, cioè mettendo in relazione i diversi elementi tra loro per raggiungere un obiettivo comune.

Storie di successo in altre città dimostrano che con il cambio di paradigma di quella che tradizionalmente è definito lo spazio pubblico, gli usi sono resi più flessibili e garantiscono così un'abitabilità spontanea che consentirà la riattivazione di luoghi abbandonati. È così che i problemi urbani iniziano ad avere significato e importanza quando diventano un'opportunità e una soluzione.

A proposito di quanto sopra, nei "terrain vague" della vecchia OSI GHIA, è stato possibile apprezzare le grandi potenzialità che tale area possiede, e come sia ideale per diventare polo d'integrazione, data la sua posizione privilegiata. Ecco perché questa tesi ha cercato di analizzare, sulla base dell'esperienza contemporanea, come questo "triangolo urbano" incastonato tra le ferrovie, possa avere una "prosperità urbana", offrendo non solo integrazione territoriale, ma anche garantendo più umanità e che attive le economie locali e stimolare la coesione sociale.

Per raggiungere questi scopi, la proposta di un sistema di spazi pubblici composto di tre piazze, ciascuna con caratteristiche particolari, accompagnate da nuove tipologie urbane come il viale e il Ponte Ciclopedonale con i rispettivi punti di sosta, L'orto Urbano, potrebbe offrire alla città, un nuovo modo di essere vissuta attraverso questi spazi di condivisione. Le piazze che evocano il passato ma che si adeguano alle esigenze del presente, si nutrono di altri elementi assiali che convivono per dare vitalità al suddetto spazio.

È così che la sinergia progettuale ha rispecchiato che diverse variabili pensate contemporaneamente sono essenziali per convergerle all'unico obiettivo di riqualificare spazi di grado e trasformarli in opportunità di sviluppo urbano.

Bibliografia e Sitografia

ALBARDONEDO FREIRE, Antonio. La alameda, un jardín público de árboles y agua. Origen y evolución del concepto. Sevilla: Anuario de estudios americanos, Vol 72, No 2 (2015).

ARMBORST, Tobias. Checking in on Holding Pattern. Inside/out, ultimo accesso 12 Gennaio 2012. https://www.moma.org/explore/inside_out/2012/01/12/checking-in-on-holding-pattern.

AUGÉ, Marc. Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della submodernità. Milano: Elèuthera, 1993.

BERGAMASCHI, Maurizio. Nuove frontiere dello spazio pubblico urbano: orti e giardini condivisi. Milano: Franco Angeli, Sociologia Urbana e Rurale, n.98 (2012).

BEVILACQUA, Francesco. Genius Loci: Il nume tutelare dei luoghi incontra l'architettura. Bolzano: Bio Architettura, 68(20), 6-11 (2011).

BIANCHETTI, Cristina. Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica. Roma: Donzelli, 2011.

BIANCHETTI, Cristina; SAMPIERI, Angelo. Spazi della condivisione. Rivista bimestrale di cultura e di politica. Bologna: Il Mulino, n.4, 20144/2014, pp. 594-602, doi:10.1402/77356 (2014).

BIANCHETTI, Cristina. Territori della condivisione. Una nuova città. Macerata: Quodlibet, 2014.

BOHIGAS, Oriol. Passion por la ciudad. Milano: Electa, 1999.

BOHIGAS, Oriol. Barcellona: un'esperienza urbanistica. La Città Olimpica

e il fronte mare. Milano: Skira, 2001.

BORONAT, Gisela; LAGO, Xavier; MAYORAL, Joan. Glòries, cruïlla de camins. Barcelona: Archivo Histórico Fort Pienc, 2011.

BUSQUETS, Joan. Barcelona. La construcción urbanística de la ciudad compacta. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2004.

CARERI, Francesco. Walkscapes. Camminare come pratica estetica. Torino: Einaudi, 2006.

CAUDO, Giovanni. Progettare la città è l'arte di guardare i luoghi. Urbanistica Tre. Giornale on-line di urbanistica 07, settembre - dicembre 2015, <http://www.urbanisticatre.uniroma3.it> > 2015/11.

COLOMINA, Beatriz. Doble exposición. Arquitectura a través del arte. Madrid: Akal, 2006.

Department of Economic and Social Affairs of the United Nations. Revision of World Urbanization Prospects 2018. <https://population.un.org/wup/>.

DOGLIO, Federica. Lo Spazio Pubblico Contemporaneo. Appunti di Lezione, Politecnico di Torino, 02 dicembre 2016.

FERNÁNDEZ CHAVES, Manuel. Las alamedas en la España Moderna. Interpretación histórica de un espacio urbano. Sevilla: Anuario de Estudios Americanos, Vol 72, No 2, julio-diciembre (2015).

GIROUARD, Mark. Cities and People A Social and Architectural History. New Haven: Yale University Press, 1985.

GONELLA, Giulio. Il Progetto Dello

Spazio Pubblico Contemporaneo. Torino: Saggio, 2018.

HALBWACHS, Maurice. Espacio y Memoria Colectiva. Estudios sobre las Culturas Contemporáneas. Colima: Universidad de Colima, vol. III, núm. 9, pp. 11-40 (1990).

ILLICH, Ivan. La convivialità. Milano: Mondadori, 1974.

INNERARITY, Daniel. La Sociedad Invisible. Madrid: Espasa - Calpe, 2004.

KAHN, Louis. Spazi urbani come stanze a cielo aperto. A cura di Cecilia Surace. Urbanistica Senza Errori, ultimo accesso 24 Giugno 2016. <http://www.ceciliasurace.it/spazi-urbani-come-stanze-a-cielo-aperto/>.

KARSENBERG, Hans; JEROEN, Laven. The city at eye level. Rotterdam: Eburon Academic Publishers, 2017.

LAWRENCE, Henry. City Trees: A Historical Geography From the Renaissance Through the Nineteenth Century. Charlottesville: University of Virginia Press, 2006.

LAWRENCE, Henry. From Private Allee to Public Shade Tree: Historic Roots of the Urban Forest. Charlottesville: University of Virginia Press, 1997.

LAZZARA, Michael ; UNRUH, Vicky. Telling Ruins in Latin America. New York City: Macmillan, 2009.

LEGG, Stephen. Memory and nostalgia. Cambridge: Cultural Geographies, Department of Geography, University of Cambridge, 2004.

LÓPEZ LEVI, Liliana. Imaginarios urbanos, territorio y memoria en Tlatelolco. Ciudad de México: Revista Electrónica Georaguaia, 2012.

LUQUE AZCONA, Emilio José. Conformación y características de las alamedas y paseos en ciudades de Hispanoamérica/ Development and Characteristics of Alamedas and Walks in Cities of Latin America. Sevilla: Anuario de Estudios Americanos, 72, (2015).

LUQUE AZCONA, Emilio José. Las alamedas: espacios para la socialización en las urbes españolas e hispanoamericanas. Sevilla: Anuario de Estudios Americanos, 72, (2015).

LYNCH, Kevin. The Image of the city. Boston: MIT Press, 1960.

MADERUELO, Jose; NOGUÈ, Joan. Paisaje y Territorio. Madrid: Abada Editores, 2008.

MAZZERI, Catia. La città europea del XXI secolo. Lezioni di storia urbana. Milano: Skira, 2002.

MAZZOTTA, Alessandro. Eco-quartieri tra retorica e realtà. Appunti di Lezione, Politecnico di Torino, 14 novembre 2016.

MONTANER, José María. La Modernidad Superada. Ensayos sobre Arquitectura Contemporánea. Barcelona: Editoriales Gustavo Gili SL, 2011.

NOGUÈ, Joan. La Construcción Social del Paisaje. Madrid: Biblioteca Nueva, 2007.

NOISETTE, Patrice. Espace public, in Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris: Presses universitaires

de France, 1998.

PANZINI, Franco. Progettare la natura: architettura del paesaggio e dei giardini dalle origini all'epoca contemporanea. Bologna: Zanichelli, 2005.

PARDI, Giorgio. Architettura energetica. Ricerche e proposte per una visione energetica dell'ambiente costruito. Roma: Gangemi, 2008.

PASQUALI, Michela. I Giardini di Manhattan. Storie di Guerrilla Gardens. Torino: Bollati Boringhieri, 2008.

PIZZA, Antonio. La construcción del pasado. Reflexiones sobre historia, arte y arquitectura. Madrid: Celeste, 2000.

PUEBLA PONS, Joan. Neovanguardias y representación arquitectónica. Barcelona: Ediciones UPC, 2002.

ROCA BLANCH, Estanislau. Glòries: reforma urbana i espai públic. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, 2011.

SAMPIERI, Angelo. Nel paesaggio. Il progetto per la città negli ultimi vent'anni. Roma: Donzelli, 2008.

SECCHI, Bernardo. La città del ventesimo secolo. Roma – Bari: Laterza, 2011.

SECCHI, Bernardo. Prima lezione di urbanistica. Roma – Bari: Laterza, 2007.

SHARING AND PUBLIC SPACES: Seminario Interdottorale Roma 2015. A cura di L. Baima, J. Hetman, L. Martini, B. Pelusio & V. Stefanini in corso di stampa.

SMITHSON, Alison ; SMITHSON, Peter. The Charged Void: Architecture.

London: Monacelli Press, 2001.

SMITHSON, Alison ; SMITHSON, Peter. An Urban Project: Golden Lane Housing. An Application of Competition. London: 1952.

SOLÀ MORALES, Ignasi. Terrain vaghe. New York City: MIT Press, 1996.

VAZZOLER, Nicola. Progetti per lo Spazio Pubblico: tre sguardi. Roma: Dipartimento di Architettura, Roma Tre, (dottorando, 2013).

VIDAL, Miguel. Jardins de Barcelona. Barcelona: Àmbit Serveis Editorials, 2003.

<https://www>

[barcelona.cat](https://www.barcelona.cat)

[baroque.it](https://www.baroque.it)

[dle.rae.es](https://www.dle.rae.es)

[estudiosamericanos.revistas.csic.es](https://www.estudiosamericanos.revistas.csic.es)

[guerrainfame.it](https://www.guerrainfame.it)

[lemuradilucca.it](https://www.lemuradilucca.it)

[loisaida.org](https://www.loisaida.org)

[luchtsingel.org](https://www.luchtsingel.org)

[lungsnyc.org](https://www.lungsnyc.org)

[museotorino.it](https://www.museotorino.it)

[mvrdiv.nl](https://www.mvrdiv.nl)

[oma.eu](https://www.oma.eu)

[publicspace.org](https://www.publicspace.org)

[rotterdam.nl](https://www.rotterdam.nl)

[smart-magazine.com](https://www.smart-magazine.com)

[territoridellacondivisione.wordpress](https://www.territoridellacondivisione.wordpress.com)

[thehighline.org](https://www.thehighline.org)

[urbanmatterinc.com](https://www.urbanmatterinc.com)

[wederopbouwrotterdam.nl](https://www.wederopbouwrotterdam.nl)

[wp.nyu.edu](https://www.wp.nyu.edu)