Politecnico di Torino
Corso di Laurea Magistrale in
Architettura per il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio

Tesi di Laurea Magistrale

SCONFINAMENTI URBANI

trasformazione di spazi di margine in luoghi di incontro

Relatori
Prof.ssa Silvia Gron
Prof. Roberto Albano

Candidato
Laura Ghio

POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il
Restauro e Valorizzazione del Patrimonio

Tesi di Laurea Magistrale

Sconfinamenti urbani: trasformazione di spazi di margine in luoghi di incontro

Relatori
Prof.ssa Silvia Gron
Prof. Roberto Albano

Candidato
Laura Ghio

Anno Accademico
2020/2021

indice

Introduzione

1 capitolo primo

MARGINI COSTRUITI
architettura e città

1.1 Eredità industriali
- 1.1.1 Lo spazio dell'infrastruttura
- 1.1.2 Lo spazio della fabbrica

1.2 Sconfinare il costruito
- 1.2.1 Ri-uso e memoria storica
- 1.2.2 Ri-attivare per fare comunità
- 1.2.3 Ri-ciclare e sostenibilità ambientale
- 1.2.4 Ri-connettere il tessuto urbano

2 capitolo secondo

MARGINI INVISIBILI
persona e città

2.1 La città indifferente
- 2.1.1 Identità urbane: *periferie*
- 2.1.2 Abitare senza casa: *città*
- 2.1.3 Realtà segregate: *slums e campi*

2.2 Progettare la convivenza
- 2.2.1 Promozione della diversità
- 2.2.2 Creazione di luoghi

2.3 Proposta di sconfinamento sociale
- 2.3.1 La competizione
- 2.3.2 Ventimiglia, città di frontiera
- 2.3.3 *The invisible line*
- 2.3.4 Considerazioni e criteri di intervento

3 capitolo secondo

PROGETTI DI SCONFINAMENTO
analisi casi studio

3.1 Modalità di analisi casi studio e parametri valutativi

3.2 Confini lineari
- 3.2.1 The Bentway
- 3.2.2 Seoullo 7017 Skygarden
- 3.2.3 Jardines Elevados de Sants
- 3.2.4 The High Line
- 3.2.5 The 606
- 3.2.6 Osservazioni e confronto

3.3 Confini massicci
- 3.3.1 Les Docks
- 3.3.2 Empire Stores
- 3.3.3 Coal Drops Yard
- 3.3.4 Gare Maritime
- 3.3.5 A / D / O
- 3.3.6 Osservazioni e confronto

3.4 Confini sociali
- 3.4.1 Foqus
- 3.4.2 Centre d'hébergement d'Ivry-sur-Seine
- 3.4.3 Superkilen
- 3.4.4 Regent Park Aquatic Centre
- 3.4.5 The Night Ministry
- 3.4.6 Osservazioni e confronto

4

capitolo quarto

FORME DI SCONFINAMENTO
buone pratiche, spazi e luoghi

4.1 Cosa significa sconfinare?
- 4.1.1 Luoghi di comunità
- 4.1.2 Luoghi dell'ambiente
- 4.1.3 Spazi fisici e luoghi di relazione

4.2 Proposta di sconfinamento urbano
- 4.2.1 Sestri Levante, la mia città
- 4.2.2 Rigenerazione di un vuoto urbano

Conclusioni

Bibliografia e sitografia

Ringraziamenti

Introduzione

Nella seguente tesi ho voluto approfondire la tematica del margine in rapporto allo spazio urbano, per indagare il ruolo dell'architettura nei processi di sconfinamento.

Che cosa significa *sconfinare*? Il termine, secondo la definizione riportata dal dizionario Treccani, rimanda all'azione di uscire dai limiti all'interno di una dualità di significato. In prima istanza l'espressione richiama uno spostamento fisico e corrisponde all'*azione di uscire dai confini territoriali del proprio paese, dai limiti di una proprietà*; in questo senso, sconfinare significa passare da uno spazio ad un altro, laddove questo movimento comporti il superamento di una forma divisoria, tangibile o invisibile che sia. Il termine assume una nuova accezione quando l'azione non è più rivolta a un movimento di tipo fisico, ma si riferisce a un cambiamento in forma ideale: sconfinare inteso come *uscire dai limiti proposti o fissati per un argomento*.

Entrambe le forme rimandano a un idea di confine giusto, o se non sempre giusto comunque necessario, definito per aiutare chi abita lo spazio, fisico o ideale che esso sia, a relazionarsi con esso attraverso dei limiti autoimposti. «Nel concetto di confine è intrinseco quello di limite, come esseri umani abbiamo bisogno di creare dei limiti, di misurare la nostra esistenza. Sia per quanto riguarda il rapporto con gli altri, sia per il rapporto personale con noi stessi».[1]

I confini vengono creati dall'uomo e rappresentano una forma di convenzione che sempre l'uomo ha inventato per la sua sopravvivenza, che si tratti di sbarramenti geografici o ideali sociali e culturali; tendiamo ad associare questa forma a quella di una linea, retta o frastagliata, che separa in maniera più o meno nitida ciò che sta al di qua da ciò che sta al di là, dividendo giusto e sbagliato, civilizzato e selvaggio.

Ma analizzando l'etimologia della parola, il termine deriva da cum-finis, ***"insieme alla fine"***, a indicare al contempo una forma di **divisione e di vicinanza**; «perché un confine esista, occorre che i due futuri spazi formino una continuità: solo così ha senso (e non sempre ne ha) separarli».[2]

La tesi si propone di far emergere una diversa visione della forma del confine, intesa non più come linea, ma come **spazio che, attraverso il processo di sconfinamento può diventare luogo**. Sebbene i due termini vengano erroneamente intesi come sinonimi, il loro significato è in realtà molto diverso; il concetto di spazio è rappresentativo di un'entità geografica, territoriale, mentre parlando di luogo si fa riferimento all'entità socio-culturale delle persone che abitano lo spazio.

[1] Murru, G., *Confini*, Mediterraneaonline, 2014.

[2] Aime, M., Prefazione in: *Atlante delle frontiere*, 2018.

Questa distinzione riprende una più antica forma di dualismo che riguarda i concetti di *urbs* e *civitas*; il primo rappresentativo della "città delle pietre" e il secondo volto a significare la "città delle anime".[3]

[3] Zamagni, S., Venturi., *Da spazi a luoghi*. Aiccon Short paper, 2017, pp.13.

Quali forme di margine possiamo incontrare nella città contemporanea? Come architettura e urbanistica possono contribuire al processo di sconfinamento? Attraverso quali strumenti è possibile trasformare uno spazio di margine in un luogo di incontro?
Queste sono le domande alle quali la ricerca svolta si propone di rispondere tramite una riflessione che, a partire dall'identificazione delle possibili forme di margine che frammentano la città contemporanea, indaga le altrettanto possibili soluzioni progettuali attraverso le quali architettura e urbanistica rivendicano nuove opportunità di sconfinamento.

I primi due capitoli di questa tesi introdurrano in chiave teorica il concetto di margine attraverso alcune riflessioni circa le caratteristiche e gli sviluppi che hanno portato alla sua esistenza.
Nella prima parte si affronterà il tema dei margini costruiti, identificati in quegli spazi di risulta, vuoti urbani, interruzioni di flusso e confini fisici prodotti dall'architettura dismessa.
A seguire alcune considerazioni sui margini invisibili porteranno l'attenzione su quelle forme di confine prodotte da costrutti sociali e modalità relazionali in rapporto allo spazio urbano, nuovamente frammentato da ostilità, indifferenza e discriminazione. In questo capitolo, inoltre, racconterò della mia esperienza nella partecipazione alla competizione "*BORDERS: transforming forgotten lines*" che ho sviluppato attraverso una proposta di sconfinamento sociale nella città di frontiera di Ventimiglia.

Nel terzo capitolo lo studio ricerca buone pratiche di attraversamento delle forme di margine esaminate attraverso l'analisi di 5 diversi casi studio per ciascuna categoria individuata: dai confini costruiti, distinti tra lineari e massicci, ai confini invisibili definiti dalle dinamiche sociali. Ciascun progetto verrà sottoposto a una lettura critica delle sue caratteristiche progettuali, funzionali, ambientali e di comunità al fine di ottenere una visione complessiva, attraverso il confronto tra qualità e debolezze evidenziate.

Per ultimo attraverso una proposta concettuale di intervento nella mia città cercherò di mettere in pratica gli insegnamenti appresi nel corso della ricerca effettuata.

1

capitolo primo

MARGINI COSTRUITI
architettura e città

1.1 - margini costruiti
EREDITÀ INDUSTRIALI

Da uno studio sui limiti della città moderna, Zanirato C. afferma che «l'architettura è per eccellenza forma di pensiero della delimitazione».[1]

L'architettura nasce dalla composizione della materia, e la materia crea l'architettura attraverso la definizione di aperture e chiusure che articolano lo spazio; ciò che la materia, divenuta progetto, delimita sono qualità spaziali e funzionali ben definite, che distinguono ciò che sta al di fuori, da ciò che accade all'interno dello spazio costruito. La stessa definizione del termine descrive l'architettura come «l'arte di formare spazi fruibili ai bisogni umani».[2]
La capacità dell'azione compositiva di creare contemporaneamente **forme di limite** e **spazi fruibili** riflette l'azione del separare attraverso il progetto architettonico, quale processo di organizzazione dello spazio e suddivisione per ambiti. Oltrepassare queste forme di limite attraverso connessioni e passaggi, di cui l'architettura dispone, consente il raggiungimento dello spazio organizzato e la sua fruizione, legata alla destinazione d'uso affidata.

Laddove la possibilità di fruizione dello spazio e gli elementi di connessione tra ambiente esterno e interno vengano a mancare, **il costruito diviene una forma di margine del tessuto urbano**; questa dinamica, non solo non consente l'utilizzo di uno spazio progettato, divenuto vuoto, ma può comportare significative difficoltà di circolazione all'interno della città, frammentata a causa della presenza dell'edificato dismesso.

La dismissione dell'edificato costruito assume connotazione di fenomeno con l'avvento della **città post industriale**, segnata da una significativa trasformazione del tessuto urbano quale principale conseguenza del passaggio dell'occupazione dal settore manifatturiero a quello dei servizi.
Verso la fine degli anni '60 ha inizio un progressivo declino legato al settore della produzione, che avrà forte incidenza per tutto il decennio successivo; l'inizio della crisi della vecchia industria viene, per convenzione, fatto coincidere con la crisi energetica del 1973.
In questi anni, fattori quali la saturazione del mercato e la concorrenza dei paesi industrializzati, divenuti competitivi per merito delle innovazioni legate al settore del trasporto, portano all'abbandono del modello fordista e ad una progressiva dismissione delle industrie carbonifere, siderurgiche, chimiche, petrolifere e di produzione di massa.
Una simile trasformazione produce una risposta di carattere urbano, dando origine al fenomeno della ***contro-urbanizzazione***; questo termine identifica quel processo di deconcentrazione della popolazione urbana che si sposta verso zone periferiche e non centrali.

[1] Zanirato, C., *I limiti della città moderna*, in *Nuovi confini e limiti delle città. In Crisi e rinascita delle città-Crisis and rebirth of Cities*, Lo Piccolo F., 2017, pp.114-118.

[2] dà: *Architettura*, in Treccani.it

Contro a significare quel fenomeno opposto al processo di urbanizzazione, «che dalla crescita smisurata dei grandi centri industriali, delle grandi città e delle sue strutture di sviluppo, porta alla crescita demografica delle piccole città e dei piccoli centri rurali indotta dalla ripresa e dalla ri-valorizzazione economica dei contesti territoriali periferici, emarginati nei precedenti processi di sviluppo».[3]
Questo fenomeno assume rilevanza per la prima volta negli Stati Uniti, per poi interessare tutti i paesi industrializzati, e si manifesta in risposta a diversi fattori; l'innovazione delle reti delle comunicazioni e dei flussi, resa possibile in merito al progresso tecnologico, produce risposta in termini di trasformazione e decentramento produttivo, a cui consegue l'obsolescenza degli impianti di produzione esistenti e, di conseguenza, il loro abbandono.

A partire dagli anni '80 i processi trasformativi legati a produttività e sviluppo urbano proseguono con un ulteriore risvolto; sono gli anni della **deindustrializzazione**, caratterizzati dal passaggio dall'industria manifatturiera al settore terziario. Questa fase non vuole essere interpretata come risposta a una crisi del settore produttivo, bensì come «necessità di riorganizzare una produzione finalizzata a elevare la qualità, attraverso innovazioni tecnologiche di prodotto e di processo, riducendo il fabbisogno di mano d'opera, attraverso l'automazione e l'informatizzazione della produzione, indirizzata ora verso un mercato globale».[4]

Le trasformazioni che caratterizzano gli anni della **città post-industriale** hanno prodotto un progressivo abbandono delle strutture legate al settore della produzione; dalla dismissione di grandi fabbricati, capannoni e magazzini, al sottoutilizzo delle infrastrutture (principalmente ferroviarie) di connessione legate alla produzione industriale. È in questi anni che la questione legata alla dismissione di strutture produttive e industriali assume importanza, trasformando il fenomeno in un vero e proprio dibattito internazionale.

Occorre rispondere, da un lato al forte degrado causato dalla presenza delle fabbriche di produzione, dall'altro agli effetti della **frammentazione** del tessuto urbano dovuta alla loro dismissione; i recenti sviluppi urbani e la conseguente diffusione delle periferie, infatti, hanno spesso inglobato realtà industriali dismesse a nuovi centri urbani, producendo nuove forme di **margini costruiti**.

[3] Marino, F., & Rossi, F., *Dismessa e rioccupata, la fabbrica post-fordista nei cicli di sviluppo urbano* (Doctoral dissertation), 2010, pp.31-34.

[4] Sposito, C., *Sul recupero delle aree industriali dismesse. Tecnologie, materiali, impianti eco-sostenibili e innovativi*, Maggioli Editore, Sant Arcangelo di Romagna, 2012.

1.1.1 LO SPAZIO DELL'INFRASTRUTTURA

L'infrastruttura viaria rappresenta una tipologia architettonica fortemente associata alle forme di **connessione**, **rete** e **città**. La presenza di strade e ferrovie vuole significare la possibilità di raggiungere un determinato spazio, connesso ad altri quartieri e ad altre città proprio grazie alla presenza della forma infrastrutturale, che supporta nuove opportunità di sviluppo per gli spazi che collega. Le infrastrutture influenzano relazioni sociali e territoriali; nel corso della loro evoluzione hanno avuto il compito di «determinare nuove geografie e nuove economie, sviluppi temporali accelerati nei territori che hanno collegato e declino inesorabile in quelli non attraversati».[1]

L'infrastruttura viaria diventa rete e si espande al ritmo della città, definendo nuove direttrici di urbanizzazione. Dove la città industriale viveva l'esigenza di realizzare nuovi collegamenti ferroviari a vantaggio di una maggior efficienza nel trasporto dei prodotti di mercato, la città post-industriale chiede di connettere le nuove periferie urbane, oltre a rispondere alle esigenze di comfort definite dalla possibilità di raggiungere velocemente luoghi distanti.
Nonostante l'accezione che la tipologia strutturale assume, quale spazio di percorso, rete e connessione, gli aspetti di continuità, linearità e direzionalità che la caratterizzano possono provocare una **spaccatura del tessuto urbano**. Autostrade, cavalcavia, canali, binari, viadotti e arterie, nel determinare nuove direttrici e collegamenti, definiscono al tempo stesso una forma di separzione, laddove la loro sola presenza determina una distinzione dello spazio tra ciò che sta al di qua o al di là dello sviluppo lineare. L'infrastruttura viaria dunque, trasversalmente allo sviluppo della sua direttrice, può essere percepita come **forma di margine costruito**. Un margine che può assumere connotazioni differenti: come lo sviluppo di una rete ferroviaria attiva all'interno di un contesto urbanizzato può definire quartieri divisi, la sua dismissione comporta la formazione di vuoti urbani, intesi come spazi privi di progettualità e funzioni.

Così come la dismissione dei grandi fabbricati, anche il progressivo abbandono delle reti infrastrutturali diviene un fenomeno di interesse della seconda metà del XX secolo, dove la città post-industriale muta radicalmente l'assetto urbano, comportando da un lato la necessità di nuove forme di connessione, dall'altro l'inutilità di vecchi sviluppi. La volontà di conservare la **testimonianza di un passato industriale** muove il dibattito degli anni '90, incentrato sull'individuare soluzioni compositive di integrazione tra restauro, riattivazione e connessione del patrimonio, inclusivo di tutte le testimonianze inerenti il processo di industrializzazione.

Rispetto alla rigenerazione di grandi fabbriche e magazzini, la riqualificazione dell'infrastruttura assume connotazioni differenti legate alle caratteristiche proprie della tipologia costruttiva: la sua localizzazione, centrale o semiperiferica, spesso inserita all'interno di contesti fortemente urbanizzati; l'assenza di edificati soggetti a vincoli architettonici o di problematiche legate all'inquinamento del suolo; il coinvolgimento di soggetti "pubblici" quali principali attori nel processo di riattivazione. Queste caratteristiche rendono la tipologia infrastrutturale più **adattabile** e **flessibile**; dove l'inserimento nel centro urbanizzato favorisce caratteristiche di connessione e fruizione, la gestione e proprietà dello spazio rivolta ad amministrazioni comunali e società di trasporti incentiva il carattere pubblico del progetto volto a favorire nuovi benefici per la comunità.[2]

Rappresentativo del processo di riqualificazione delle infrastrutture viarie dismesse e nuova icona di inizio secolo è il progetto della *High Line*, a New York; oltre all'attribuzione della nuova funzione di parco lineare, la riattivazione dello spazio abbandonato ha evidenziato una nuova attenzione verso i caratteri della **comunità** e **quotidianità** del luogo.
La sostituzione della connessione veloce, frenetica e accelerata della ferrovia, con spazi di mobilità lenta provoca un cambio di rotta che sostituisce «al paradigma della grande distanza, un nuovo orizzonte temporale, composto da ritrovati spazi di convivenza, emozioni elementari, piccoli microcosmi in grado di testimoniare, un inaspettato ritorno all'urbano, che proprio nell'infrastruttura torna a vedere uno dei suoi principali protagonisti».[3]

Così come il progetto newyorkese, la riqualificazione delle reti infrastrutturali persegue il concetto di **città attiva**, definita come «quel contesto in cui le infrastrutture e i servizi di mobilità , sportivi, ricreativi e l'ambiente sociale facilitano l'uso del corpo nella vita quotidiana contribuendo a rendere la città più sana, intelligente, vivibile e sicura».[4]
La città attiva affronta le sfide della contemporaneità attraverso la promozione della mobilità lenta, soluzioni ambientali sostenibili e nuovi luoghi di relazione con l'obiettivo di trasformare lo spazio urbano in un sistema dal carattere integrato e connesso.
Percorsi pedonali, ciclabili, attività sportive o ricreative, accessibilità e connessione al contesto, luoghi di relazione e carattere pubblico; tutti questi fattori, caratteristici della città attiva, richiamano una forte compatibilità con la forma infrastrutturale che, attraverso l'adozione delle nuove funzioni, può modificare la condizione di margine definita dallo stato di abbandono in **luogo di unione** e **percorso**.

[1] Corradi, E., *Infrastructure code Per un nuovo assetto di territori minori dell'abbandono*, in *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono: le reti ferroviarie*, ANDRIANI, C., & INGERSOLL, R., 2016, pp. 25.

[2] Battarra, R., *Le Ex Aree Ferroviarie di Milano e Firenze*, in "TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment" , 3 (4), 2011.

[3] Bertelli, G.G.M., *Infrastrutture a perdere, in Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono: le reti ferroviarie*, ANDRIANI, C., & INGERSOLL, R., 2016, pp. 133-140.

[4] Borgogni, A., *Città Attiva, il movimento è protagonista* , in "Il Manifesto", settembre 2013.

1.1.2 LO SPAZIO DELLA FABBRICA

A seguito delle trasformazioni che hanno interessato il sistema politico, economico e urbano sul finire del secolo scorso, moltissime aree legate al settore della produzione industriale hanno perso la loro originaria funzione e riversano in uno **stato di abbandono**. La dismissione delle industrie assume connotazione di fenomeno di carattere mondiale; ancora oggi gli edifici industriali dismessi rappresentano una parte consistente del patrimonio edilizio, in particolare nelle grandi città legate al settore della produzione.

Le **cause** del progressivo abbandono di questi spazi vanno ricercate nei movimenti che hanno interessato il periodo post-industriale e riguardano tre differenti fattori: *economici* quali la crisi del prodotto, il declino del settore industriale a vantaggio del terziario, una difficile concorrenza sempre più di interesse globale e la mancata disponibilità di risorse energetiche; *tecnologici*, legati all'inadeguatezza dei vecchi impianti di produzione rispetto al progresso tecnico e alle nuove richieste di prodotto; *ambientali*, laddove la presenza del settore industriale provoca un forte impatto sulla natura del sito.[1]

Quest'ultimo aspetto assume forte incidenza circa la tematica della riattivazione dei siti industriali e rimanda al termine *brownfield*, espresione utilizzata a designare aree industriali e commerciali abbandonate o sottoutilizzate il cui riuso è ostacolato dall'**inquinamento** reale o percepito. Infatti, una delle principali problematiche in materia riguarda gli elevati livelli di inquinanti che la fabbrica ha prodotto durante il periodo di attività, come pesticidi, solventi, metalli pesanti, amianto etc. Questo fattore assume maggiore gravità laddove il sito contaminato sia inserito all'interno di un contesto urbanizzato in aree centrali o semiperiferiche, mettendo a rischio lo stato di salute di chi abita la zona; inoltre scoraggia operazioni di riattivazione a causa del costo degli interventi di bonifica del suolo, necessari per prevenire la contaminazione ambientale.

La localizzazione centrale o semi-periferica rispetto allo sviluppo urbano rappresenta una condizione piuttosto comune all'interno del fenomeno; molti stabilimenti industriali, prima esterni alla città, «divengono infatti le spine centrali di un sistema insediativo complesso, in cui le distanze tra zona industriale e periferia urbana sono col tempo state colmate, configurando una specie di rete nella rete».[2]

Oltre alle dinamiche legate all'inquinamento del suolo prodotto dai siti industriali, la presenza di fabbricati abbandonati e in stato di degrado provoca **conseguenze significative sul quartiere** di inserimento, incrementando episodi di vandalismo, criminalità e un senso di insicurezza nei cittadini che abitano la zona.

Lo stato di degrado associato alla mancanza di funzione, insieme alle conseguenze ambientali e sociali che la presenza di un fabbricato industriale dismesso provoca, definiscono la condizione di **spazio limite**, una forma di margine costruito all'interno del contesto urbano; il fabbricato rappresenta uno spazio inutilizzato e inaccessibile, un **vuoto urbano** che disgrega il quartiere.

Il forte impatto che questa preesistenza produce in relazione alla scala urbana in cui si inserisce, ostacolandone connessioni e provocando la svalutazione di interi quartieri, va ricondotto alla **grande scala** che caratterizza i fabbricati industriali, progettati per contenere grandi macchinari e la massima capacità di stoccaggio dei prodotti. Le grandi dimensioni e la condizione di degrado creano dunque una forma di margine forte che necessita di un intervento di riqualificazione in chiave urbana, capace di ripensare la struttura attraverso processi di integrazione con il contesto, mantenendo al contempo viva la conservazione della memoria industriale del sito.

[1] Donnarumma, G., *Il fenomeno della dismissione dell'edilizia industriale e le potenzialità di recupero e riconversione funzionale*. Atti del V Convegno di Storia dell'Ingegneria, Cuzzolin Editore, 2014.

[2] Marino, F., & Rossi, F., *Dismessa e rioccupata, la fabbrica post-fordista nei cicli di sviluppo urbano* (Doctoral dissertation), 2010. pp.31-34.

1.2 - margini costruiti
SCONFINARE IL COSTRUITO

Verso la fine degli anni '80 l'interesse per il **recupero del patrimonio industriale dismesso** ha interessato il dibattito pubblico dell'epoca, caratterizzata dal verificarsi, sempre più frequente, di fenomeni d'abbandono di strutture legate al settore della produzione. La presenza diffusa di edifici e intere aree inutilizzate all'interno del tessuto urbano, contribuisce a creare fenomeni di degrado fisico del territorio e problematiche sociali e relazionali nei contesti in cui il fenomeno risulta particolarmente esteso.

Al tempo stesso il costruito dismesso può essere inteso come una nuova **opportunità**, l'occasione di avviare processi di trasformazione a partire dall'esistente; è sul finire del secolo scorso che architettura e urbanistica hanno cominciato a interessarsi a processi trasformativi, piuttosto che espansivi e di nuova costruzione. La sola presenza del patrimonio industriale dismesso consente di ripensare agli spazi di relazione attraverso operazioni compositive sul costruito quale forma di rigenerazione urbana, avviando così un processo di sconfinamento del margine.

La lettura di questi spazi, degradati e privi di funzione, quali nuove opportunità di trasformazione rimanda ai diversi aspetti che caratterizzano le operazioni di riutilizzo adattivo: ***ri-uso*** come strumento per preservare la memoria storica di un luogo e della collettività che ancora ne ricorda il passato; ***ri-attivare*** lo spazio attraverso programmi, attività e funzioni, per fornire nuove proposte alla cittadinanza, quali occasioni di rafforzamento della comunità; ***ri-ciclare*** l'edificato esistente e il suolo su cui si sviluppa, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse (limitate) che il nostro pianeta ci offre; ***ri-connettere*** il tessuto urbano attraverso operazioni compositive volte a sconfinare il limite fisico prodotto dalla preesistenza, incrementando porosità e nuovi collegamenti.

«Quegli stessi ambiti spaziali interni al tessuto urbano, che hanno perso il proprio ruolo in termini spaziali o in termini d'uso, vengono ad essere assunti come potenziali incubatori di forme dell'innovazione urbana e come nuove possibili centralità per la città. Viene rivolto un nuovo sguardo verso ambiti spaziali a lungo considerati come problemi da risolvere, come criticità da superare, ed ora assunti come risorse, come spazi in grado di accogliere al proprio interno nuove forme dell'abitare contemporaneo, nelle sue diverse possibili declinazioni».[1]

[1] Fontanella, E., *Forme di riuso, modificazione e rigenerazione. Costruire sul costruito attraverso il progetto architettonico e urbano*, Milano 2019.

1.2.1 RI-USO E MEMORIA STORICA

Il processo di riuso dell'edificato esistente è strettamente correlato alla tematica della **memoria del luogo** e dell'immagine che ha caratterizzato un determinato spazio in un dato tempo, in rapporto alla memoria collettiva. Non si riduce al semplice atto di documentare eventi e trasformazioni storiche ai soli fini conoscitivi, ma consente di ricordare il passato di un luogo per chi ancora ne ha memoria e raccontarlo a chi non l'ha vissuto. Sono i paesaggi culturali e il ricordo tramandato del loro vissuto che definiscono il senso del luogo e il sentimento di appartenenza alla terra nel tempo. Ogni nuova generazione trae ispirazione, per la creazione del nuovo, da diverse interpretazioni del passato; la distruzione delle tesimonianze della sua esistenza rappresenterebbe dunque una **grave perdita** dal momento che «il patrimonio culturale non è rinnovabile, perché non può essere ricostruito una volta distrutto».[1]

L'attenzione alla conservazione della memoria legata al settore delle industrie ha inizio in Inghilterra dalla seconda metà del XX secolo, per poi svilupparsi nel resto d'Europa alimentando il dibattito in merito all'**archeologia industriale**. Per la prima volta l'industrializzazione incarna un nuovo significato, quale processo storico e testimonianza di cambiamenti significativi di sviluppo urbano e sociale, rappresentativi dell'evoluzione che ha condotto alla definizione del nostro modo di vivere la città contemporanea. In questo campo trova nuova accezione il concetto di conservazione che «riguarda il passaggio da una cultura settoriale, legata essenzialmente al valore storicomuseale del patrimonio, ad una cultura integrata, in cui la sopravvivenza dei valori della storia è connessa ad un'idea di progetto dove l'ambiente urbano ed il territorio siano sistemi di riferimento, per strutturare relazioni che hanno influenza anche oltre la dimensione fisica ed estetica».[2]

In merito agli aspetti di conservazione e trasmissione del passato il progetto di riuso assume un ruolo fondamentale, quale **responsabile della tutela** del patrimonio dismesso. Questo delicato compito necessita di un team interdisciplinare che affianchi ai progettisti nuove professionalità esperte nella materia dell'oggetto di restauro; questi avranno il compito di ricostruire l'identità del luogo non solo attraverso la conservazione della materia, ma valorizzando i caratteri distintivi della sua storia e il suo racconto, non meno importante, tramite supporti didattici multimediali, visite guidate o laboratori formativi.

Tuttavia, l'intervento di restauro non deve divenire una semplice operazione di ripristino nè decadere in una sorta di mummificazione del passato che rappresenta; occorre attribuire una nuova ***utilitas*** allo spazio riqualificato che consenta di garantire al contempo la fruizione del luogo e il mantenimento del carattere storico che vuole comunicare.[3]

[1] Loures, L., *Industrial Heritage: the past in the future of the city*. WSEAS Transactions on Environment and Development, 4(8), 2008, pp.687-696.

[2] Russo, M., *Aree dismesse. Forma e risorsa della città esistente*, Napoli 1998, pp.67-68.

[3] Niglio, O., *Il progetto di restauro: valore culturale e questione sociale*, Pisa 2006.

1.2.2 **RI-ATTIVARE** PER FARE COMUNITÀ

La dismissione del patrimonio costruito provoca conseguenze sull'assetto territoriale e sociale della città. In chiave urbana, guardando a una lettura dello spazio fisico, la sua presenza determina **interruzioni di flusso** che definiscono fratture nell'integrità dell'insieme città, quartiere; questo aspetto provoca l'impossibilità di raggiungere o oltrepassare la struttura a causa di fattori quali dimensioni e compattezza dell'edificato o assenza di elementi di connessione nell'area. Osservando, invece, il fenomeno circa gli effetti che la presenza di un sito dismesso provoca nelle forme di relazione e negli sviluppi sociali, si evidenziano problematiche di degrado che alimentano il senso di insicurezza di chi abita o attraversa la zona.

I vuoti urbani provocati dall'abbandono del costruito generano uno **spazio di nessuno**, privo di funzioni o controlli, nel quale atti di criminalità e vandalismo si verificano indisturbati. L'avanzamento del **degrado** non interessa più solamente la materia; raggiunge le persone, infettando non solo lo spazio limitrofo al sito di abbandono ma anche l'intero quartiere, o città laddove il fenomeno risulti particolarmente esteso. Tali ripercussioni alimentano a loro volta nuove forme di regressione, portando a un progressivo abbassamento della qualità della vita e al crollo del valore immobiliare nell'area, oltre a scoraggiare possibili investimenti di riqualificazione.
È in merito a questi aspetti che l'approccio al margine costruito, nell'ottica del riuso dell'esistente, deve necessariamente guardare alla **riattivazione** dello spazio guardando alla dimensione umana e alle esigenze collettive della comunità.

In molti casi accade che il processo di riattivazione si verifichi spontaneamente laddove la comunità, in forma autonoma, decida di occupare lo spazio per un tempo limitato. Questa pratica si sviluppa quale forma di ribellione e **riappropriazione dello spazio pubblico**, in contrasto da un lato alla debolezza delle politiche urbane e dei lunghi tempi di pianificazione che l'attuazione di un progetto comporta, dall'altro alla crisi economica che provoca rallentamenti di cantiere e mancanza di investimenti.[1]

Quando invece la pratica del riuso segue una forma progettuale, guidata da operazioni di analisi, fattibilità e composizione, l'attenzione agli aspetti di comunità definisce un valore aggiunto al nuovo spazio riqualificato, implementando la sua fruizione. L'azione del fare comunità attraverso la riattivazione di un sito dismesso può avvenire secondo criteri e scelte d'intervento di vario tipo; dalla definizione di **ambienti pubblici,** aperti e inclusivi, volti a favorire le occasioni di incontro e nuove forme di relazione, alla **programmazione di attività** ed eventi all'interno dell'area a promuovere nuove offerte di carattere culturale, artistico o ricreativo.

[1] Camocini, B., Daglio, L., Gerosa, G., & Ragazzo, S., *Progetti di riattivazione temporanea dello spazio pubblico: quale eredità?* in "TECHNE: Journal of Technology for Architecture & Environment", 19, 2020.

[2] Cilliers, E. J., & Timmermans W., *The importance of creative participatory planning in the public place-making process*. Environment and Planning B: Planning and Design, 41(3), 2014, pp.413-429.

Programma, progetto e comunità arrivano a fondersi nelle esperienze di **progettazione partecipata** quali opportunità di prendere attivamente parte alla vita civile e al processo decisionale che ne definisce spazi e funzioni. L'obiettivo che la pianificazione partecipata persegue «è quello di far entrare le prospettive pubbliche nel processo di pianificazione e nella progettazione effettiva di uno spazio pubblico (dove il pubblico è definito come individui selezionati per posizione e interesse, e come utenti effettivi dello spazio, nonché organizzazioni di stakeholder ed esperti e professionisti)».[2]

1.2.3 **RI-CICLARE** E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Le operazioni di riutilizzo adattivo e recupero dell'edificato esistente rappresentano possibili espressioni del processo di riciclo che, per definizione, rimanda all'azione del **rimettere in uso** qualcosa di vecchio, **reimpiegare, riproporre**. Effettuare scelte indirizzate al riciclo, in qualsiasi settore legato alle forme del consumo, permette un minor sfruttamento delle risorse non rinnovabili, oltre a una diminuzione delle emissioni di inquinanti e di materiali di scarto che avrebbero prodotto soluzioni di demolizione e nuova costruzione. Effettuare operazioni di riciclo attraverso la riqualificazione dell'esistente rappresenta dunque una scelta legata al tema della sostenibilità ambientale quale forma di interazione con il paesaggio responsabile e attenta all'adozione di soluzioni rinnovabili e non inquinanti.

Parlare di riuso in termini di sostenibilità ambientale porta all'attenzione tre diversi aspetti che incoraggiano scelte di recupero in alternativa alle operazioni di dismissione e demolizione; dallo smaltimento dei rifiuti edili, alla questione delle emissioni inquinanti, fino alla problematica legata al consumo di suolo.

Gli scarti derivanti da operazioni di costruzione e demolizione ricoprono la maggior parte del quantitativo di **rifiuti** in Europa; negli ultimi decenni sono stati attuati diversi provvedimenti in materia, volti a incentivare il riciclo di questa tipologia di rifiuti, con l'obiettivo di operare secondo criteri di sostenibilità nell'ottica di un'economia circolare. Tuttavia, ad oggi, la maggior parte del materiale recuperato da operazioni di riciclo ha poche possibilità di riutilizzo; si parla infatti di ***downcycling***, ovvero recupero di basso grado, associato alla perdita di funzionalità e qualità del materiale riciclato rispetto all'originale.
Per quanto sia incentivato il riciclo dei materiali edili di scarto quale forma di recupero, non rappresenta la soluzione migliore in materia, anche in merito all'impatto emissivo che le operazioni

di demolizione, trattamento e trasporto in discarica producono.[1]
In questi termini occorre incentivare operazioni di riciclo non della materia, ma dell'architettura, sviluppando soluzioni che consentano una quanto più significativa riduzione di rifiuti e materiali di scarto.

A operazioni di dismissione e demolizione, seguono progetti di **nuova costruzione**; i dati registrati per l'anno 2020 dall'Agenzia Europea dell'Ambiente indicano che le emissioni di CO2 prodotte dai materiali da costruzione ricoprono quasi il 50% dell'impronta emissiva totale di un generico edificio per uffici, a causa del processo di produzione di materiali quali il cemento e l'acciaio.[2]
Da queste considerazioni risulta evidente come, in egual maniera, attività di produzione e smaltimento dei materiali per l'edilizia rappresentino **processi inquinanti e dannosi**, la cui frequenza su larga scala diviene necessariamente insostenibile.

Oltre a questi fattori, un terzo aspetto rivendica i benefici del progetto di riuso rispetto alla costruzione del nuovo, ovvero la questione del **consumo di suolo**. Il processo di dispersione urbana che ha interessato le metropoli americane e europee a partire dagli anni '70, noto come *urban sprawl*, porta all'espansione confusa e disordinata della città verso le aree periferiche, caratterizzate da un edificato frammentato e a bassa densità.[3]
Questo fenomeno rispecchia una nuova eredità prodotta dalla città industriale; innovazione e progresso hanno reso possibili produzioni su larga scala e possibilità di effettuare spostamenti in tempi ridotti, oltre a un'infinità di nuove esigenze che nella cultura occidentale sono divenute parte integrante del vivere quotidiano. Ciò ha provocato evidenti conseguenze anche nel tessuto urbano, nel quale, in diversi contesti, i continui e indisturbati processi di nuova costruzione hanno prodotto una quantità di terreno edificato molto maggiore rispetto alle reali esigenze di chi abita lo spazio. Tuttavia il suolo non è da cosiderarsi come una risorsa illimitata e gli interventi necessari alla realizzazione di coperture artificiali per le nuove costruzioni possono provocarne l'usura.

«La necessità di salvaguardare la risorsa suolo limitando l'edificazione residenziale ex novo, impone una riflessione critica sulle possibilità di trasformazione offerte dalla considerevole quantità di manufatti e superfici libere che costituiscono le numerose aree produttive interessate da fenomeni di dismissione».[3]

[1] Wahlstrom, M., Bergman, J., Teittinen, T., Bachèr, J., Smeets, A., Paduart, A., *Construction and Demolition Waste: challenges and opportunities in a circular economy*, Eionet Report – ETC/WMGE 2020/1, European Environment Agency, 2020.

[2] Bencardino, M. *Consumo di suolo e sprawl urbano.* Bollettino della Società Geografica Italiana, 8, 2015, pp.217-237.

[3] Zanetti, M., *Nuovi modelli residenziali: riuso di manufatti industriali e reinsediamento su aree industriali di nuovi quartieri sostenibili*, in *Oltre le fabbriche. Visioni evolutive per il Distretto della Sedia*, Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, 2012, pp. 103-113.

1.2.4 **RI-CONNETTERE** IL TESSUTO URBANO

Il progetto del riuso del costruito dismesso deve affrontare due grandi questioni; quella attuativa, «che riguarda l'operatività delle scelte e l'indirizzo delle politiche» e quella urbana, «attinente al modo di trasformarsi dello spazio urbano in relazione alla dismissione ed alle questioni di riqualificazione della città e dell'ambiente».[1]
Questo secondo aspetto porta all'attenzione l'importanza del progetto di riutilizzo adattivo quale **strumento** potenzialmente capace di **ricucire l'assetto urbano**, laddove proprio la presenza dei nuovi vuoti urbani generati dall'abbandono di magazzini, fabbriche o infrastrutture, genera un paesaggio frammentato; in questo senso risulta impossibile parlare di recupero dell'edificato esistente senza riflettere sulle ri-connessioni che l'aspetto progettuale ha la capacità di realizzare.

Il crescente interesse per il carattere urbano, se da un lato ricerca nuove strategie di sconfinamento dei grandi margini industriali, dall'altro risponde alle nuove esigenze che le recenti trasformazioni economiche e sociali hanno prodotto; occorre ripensare il sistema urbano attraverso **nuove tematiche di spazialità**.
Emerge dunque una rinnovata lettura dello spazio che da elemento contenitore ricerca nuova espressione in forma di **flusso**, dove l'elemento connettivo assume un ruolo centrale nella proposta progettuale sotto due diversi aspetti: nel rapporto tra edificato e spazio pubblico definito dalla capacità comunicativa dell'edificio, e nella sua accessibilità prodotta dalla rete di percorsi e connessioni di carattere urbano.[2]

Il rapporto tra costruito e tessuto urbano trova concretezza nella forma espressiva della **pelle dell'edificio**, che definisce una soglia tra esterno e interno capace di regolare flussi, accessi e scambi; il progetto dell'involucro «può diventare occasione per rivelare o nascondere ciò che è all'interno dell'edificio: elemento di confine e di soglia decide cosa chiudere e cosa aprire verso la città».[3]
In questi termini la ri-connessione può operare in forma visiva, attraverso l'apertura di superfici opache in favore di trasparenza e visibilità dell'ambiente interno, o in termini di capacità di movimento, trasformando il carattere compatto della soglia in uno spazio di ingresso, uscita e passaggio. Trasformare l'esisitente in rapporto allo spazio urbano significa progettarne la **porosità** al fine di convertire la barriera costruita, dismessa e degradata, in un nuovo spazio integrato con il contesto.

Questa soluzione di ri-connessione assume un rilievo maggiore negli spazi di margine interni al tessuto urbano consolidato (caratteristico delle città europee), dove le ripercussioni che la dismissione provoca sullo spazio pubblico causano significative problematiche in termini di mobilità e qualità di vita.

[1] Russo, M., *Aree dismesse. Forma e risorsa della città esistente*, Napoli 1998, pp.93.

[2] Capestro, A., *Progettando città: riflessioni sul metodo della progettazione urbana* (Vol. 136). Firenze University Press, 2012, pp.41-42.

[3] Macera, M., *Il progetto del margine della città contemporanea: figure, declinazioni, scenari*, Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto XXV Ciclo, Roma, pp.103.

In contesti periferici e marginali, invece, gli interventi di riqualificazione possono rappresentare un'**occasione di rilancio** e riattivazione del quartiere qualora includano, insieme alle operazioni di recupero e riattivazione della struttura, provvedimenti di carattere urbano; lo spazio, per liberarsi dalla condizione di periferizzazione, deve sviluppare **nuovi collegamenti** che ne consentano e incentivino l'accesso e la fruizione. Nello specifico, l'introduzione di nuovi elementi di connessione quali percorsi ciclo-pedonali in favore di un incremento della **mobilità lenta**, produce benefici non solo in rapporto agli aspetti della sostenibilità ambientale, ma anche in relazione al carattere sociale e relazionale, alimentando il senso di appartenenza a un dato luogo.[4]

Lo stesso margine costruito può divenire elemento di connessione della città; è il caso della rigenerazione delle **infrastrutture viarie** dismesse, i cui caratteri di linearità e continuità insieme alla dimensione pubblica che le caratterizza, trovano forte compatibilità con la dimensione della viabilità lenta. I progetti di riqualificazione di questi spazi ricercano il «superamento delle categorie tipologiche a vantaggio delle ibridazioni e contaminazioni tra forma, attività e fruizione dello spazio»[5] per cui il semplice elemento di connessione lascia il posto a un sistema complesso e integrato; da collegamento tra polarità, il nuovo spazio pubblico può divenire a sua volta uno spazio di incontro e relazione. Connessioni ciclabili e pedonali, affiancate a spazi verdi e nuove offerte di carattere attrattivo, quali programmi artistici, culturali, ricreativi, o spazi pubblici attrezzati, definiscono una nuova dimensione ibrida che incentiva il carattere di flusso ricercato dalla città contemporanea.

[4] Cherchi, P.F., *Il riuso adattivo degli edifici monumentali abbandonati come strategia per la vivibilità urbana,* 2015.

[5] Capestro, A., *Progettando città: riflessioni sul metodo della progettazione urbana* (Vol. 136). Firenze University Press, 2012, pp.41-42.

2 | capitolo secondo

MARGINI INVISIBILI
persona e città

2.1 - margini invisibili
LA CITTÀ INDIFFERENTE

«Gli stati nascono sull'idea di confine, che separa le genti, divide "noi" dagli "altri". Noi chi? Noi quali? E quali altri? È il diverso a creare il confine o è quest'ultimo a creare diversità?».[1]
Con questi interrogativi Marco Aime ci introduce alla realtà del mondo che viviamo; un **mondo frammentato**, organizzato per stati, regioni e città, a loro volta divise in quartieri, viali e abitazioni, dove ogni confine è stato creato dall'uomo allo scopo di definire proprietà, identità e appartenenza. Spesso questi confini sfruttano i limiti offerti dalla natura, approfittando della presenza di fiumi, grandi laghi, mari o montagne; altre volte sono stati realizzati dall'uomo stesso che, nel corso dei secoli, ha innalzato grandi barriere per difendere ciò che aveva conquistato. Ma il più diffuso in tutto il mondo è una forma di **confine invisibile**, prodotto dall'uomo nelle differenze che identificano persone e comunità, creato per organizzare lo spazio nella misura in cui un territorio può divenire casa per un gruppo di "simili".

Il concetto di confine è qualcosa di ricercato e necessario alla persona; «i confini sociali sono stati da sempre costruiti dall'uomo, quando riunendosi in comunità con propri usi, consuetudini e identità ha creato situazioni di distinzione da un lato e d'identificazione e appartenenza dall'altro».[2] Queste parole evidenziano quell'aspetto caratteristico che contraddistingue lo spazio del confine per cui, la sua sola esistenza si riflette nel territorio identificando un "dentro" e un "fuori"; tuttavia questo concetto è imprescindibilmente legato alla percezione della persona per la quale trovarsi all'interno per qualcuno può significare essere all'esterno per qualcun altro. E laddove questa distinzione sia accompagnata da un sentimento di paura e intolleranza, dove finisce la solidarietà e trovano posto ostilità e indifferenza, ecco che quel confine invisibile, da semplice elemento di divisione territoriale, diviene una barriera invalicabile per la persona.

È qui che nasce la città indifferente, fragile e frammentata, disgregata non dalle diversità che la abitano, ma dall'intolleranza che «nega la prossimità, separa e metta a distanza attività, edifici, spazi pubblici, loro abitanti e frequentatori».[3]

[1] Aime, M., Prefazione in: *Atlante delle frontiere*, 2018.

[2] Macera, M., *Il progetto del margine della città contemporanea: figure, declinazioni, scenari*, Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto XXV Ciclo, Roma, pp.26.

[3] Secchi, B., *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Gius. Laterza & Figli Spa, 2013, pp.22.

1.2.1 IDENTITÀ URBANE: PERIFERIE

La città contemporanea si sviluppa su uno spazio ampio e frammentato, dove le distanze sempre più ampie sono scavalcate da nuove tecnologie e connessioni veloci la cui funzione di percorso assume valore non in quanto luogo, ma in quanto elemento di connessione tra due spazi distanti. In questa nuova idea di città, dinamica e in movimento, il progressivo **distacco dal senso del luogo** provoca un sentimento di nostalgia in quella forma di comunità passata, quale spazio di convivenza e relazione.
«Il primo colpo alla comunità tradizionale lo infligge la società urbano-industriale. Con il trascorrere del tempo la città assume dimensioni sempre maggiori, la sua vastità, le sue distanze fisiche e sociali la rendono sempre meno percepibile e comprensibile. Raggiunge un'estensione tale da non essere più compresa come orizzonte unico, rassicurante, crea vertigine, spaesamento».[1]
Oltre alla dimensione urbana, legata alla nascita delle **periferie**, oggi il senso di comunità e appartenenza viene messo fortemente in discussione dalla percezione connessa ai recenti **flussi migratori**, fenomeno destinato ad aumentare in conseguenza degli effetti della globalizzazione, dei recenti sviluppi economici e del cambiamento climatico in corso.
Dalla concretezza del confine delle grandi distanze che separano città e periferia, lo spazio urbano produce nuove forme di margine, invisibili e astratte, generate da paura e diffidenza nei confronti del diverso. Quartieri immigrati, multiculturali e zone a basso reddito individuano quelle forme di margine che appartengono alla complessa articolazione della città contemporanea, **frammentata da caratteri di diversità** che separano zone di appartenenza, segregate non da mura o cancelli, bensì da caratteri identitari che influiscono sugli aspetti di relazione.

La definizione di questi confini invisibili, se da una parte è strettamente correlata alle politiche urbane, dall'altra risponde a un carattere di natura esigenziale; aspetti legati alla difficoltà di integrazione culturale, dalle barriere linguistiche ai sentimenti di ostilità che identificano la persona come straniera, producono un sentimento di non appartenenza, che induce l'immigrato a **ricercare un luogo in cui riconoscersi**.

Parlare in termini di ***identità culturale***, tuttavia, presuppone una semplificazione di una realtà molto più complessa, in quanto colloca l'individuo all'interno di una categoria chiusa e definita, incontaminata da possibili ibridazioni; l'identità culturale ci permette, «di fronte a un mondo che percepiamo caotico, di rimarcare il posto giusto di ciascun individuo nel panorama modiale».[2]
Allo stesso modo anche le accezioni di multicultura o intercultura assumono una connotazione fuorviante e semplicistica. Dal fallimento delle politiche ***multiculturali***, termine associato a «carat-

[1] Aime, M., *Comunità*, il Mulino, Bologna 2019, pp.14-15.

[2] Borghi, R., & Camuffo, M., *Differencity: postcolonialismo e costruzione delle identità urbane*, 2010.

teristiche sociali e problemi di governance con cui si confrontano tutte quelle società in cui diverse comunità culturali basano la propria convivenza sull'enfatizzazione delle proprie differenze»[2] è subentrato l'uso dell'espressione ***interculturale***, che ha posto l'accento sulle forme di interazione, e non di separazione, tra culture diverse. In quest'ottica la città interculturale dovrebbe fondarsi su forme di dialogo e confronto tra persone appartenenti a diverse culture in una dinamica di parità, estranea alla concezione di straniero ma propensa a dinamiche di interazione e dialogo.[2]

Tuttavia, la demarcazione di nuovi confini identitari difficilmente abbraccia i caratteri dell'intercultura in termini di parità, ma piuttosto ponendo l'accento su diversità che demarcano status sociali; il quartiere immigrato è povero, emarginato, problematico e precario, caratterizzato da un'elevata densità abitativa, trascurato dalle istituzioni e disprezzato dall'opinione pubblica.
In un simile contesto, operare uno sconfinamento attraverso il progetto di riqualificazione urbana significa trasformare lo spazio di margine in **luogo di confronto della diversità**, capace di superare le intolleranze e favorire l'interazione; «il margine come spazio invisibile del malinteso, quindi, è il luogo in cui si accetta e si rende riconoscibile la differenza ed è lo spazio della tolleranza dove avviene la convivenza».[3]

[2] Borghi, R., & Camuffo, M. (2010). *Differencity: postcolonialismo e costruzione delle identità urbane.*

[3] Macera, M., *Il progetto del margine della città contemporanea: figure, declinazioni, scenari*, Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto XXV Ciclo, Roma, pp.27.

1.2.2 ABITARE SENZA CASA: CITTÀ

Tra le diverse tipologie di confini invisibili *costruiti* nelle dinamiche di relazione e interazione sociale, la città risulta frammentata nelle forme di esclusione prodotte da realtà di **povertà urbana estrema**. Il termine *urbano*, a cui fa ricorso l'espressione, rimanda allo scenario nel quale oggi il fenomeno trova luogo, ovvero le città; infatti, negli ultimi decenni le condizioni di povertà estrema hanno iniziato un progressivo distacco dalle aree rurali, caratterizzate da una bassa densità di popolazione e una localizzazione di tipo periferico, per avvicinarsi alle zone fortemente urbanizzate e centrali.[1]

La **città** assume nuovo significato per coloro che si ritrovano a dover affrontare parte del loro percorso di vita senza una casa a cui tornare; persone senza dimora che ricercano nuove dimensioni dell'abitare nell'articolazione dello spazio pubblico. La dimensione urbana della città riveste il ruolo di catalizzatore delle povertà estreme per diverse ragioni: rispetto agli spazi periferici, le zone centrali e urbanizzate offrono **maggiori possibilità** di sopravvivenza, grazie alle più frequenti occasioni di carità o supporto legate al numero di persone, attività commerciali o associazioni di assistenza presenti; inoltre, il suo carattere di spazio costruito offre molte più possibilità di trovare riparo per la notte.[2]

[1] De Rubertis P., *Persone senza dimora e spazio pubblico*, 2018, pp.13-14.

Le **motivazioni** che possono condurre a condizioni di povertà urbane estreme possono essere molteplici; dalla mancanza di alloggi a prezzi accessibili, all'assenza di opportunità di lavoro, dalla carenza di risorse a supporto delle persone affette da malattie fisiche o mentali, alle situazioni di abuso e violenza domestica, oltre agli innumerevoli fattori di discriminazione che portano al rifiuto della persona tanto in ambito lavorativo quanto nel panorama dell'abitare. Paradossalmente, possiamo individuare tra le diverse possibili cause dell'estensione del fenomeno lo stesso processo di sviluppo economico che nei paesi sviluppati ha prodotto, insieme all'innalzamento del reddito medio, un aumento di fenomeni di disuguaglianza e disparità economiche, un fenomeno tanto esteso, quanto **in crescita**.
Infatti, una ricerca effettuata dall'Istituto nazionale di statistica dimostra che solo in Italia, a seguito della pandemia, la percentuale di popolazione che vive in condizioni di povertà assoluta è drasticamente aumentata, raggiungendo il livello più elevato dal 2005. Parlando attraverso i dati, «nel 2020 sono oltre due milioni le famiglie in povertà assoluta (con un'incidenza pari al 7,7%), per un totale di oltre 5,6 milioni di individui (9,4%), in significativo aumento rispetto al 2019 quando l'incidenza era pari, rispettivamente, al 6,4% e al 7,7%».[3]

Questa premessa porta a una riflessione sulla tematica rispetto a due diverse prospettive. In primo luogo, i recenti "sviluppi" socioeconomici, che vedono un accentramento delle ricchezze dove i ricchi diventano sempre più ricchi e i poveri sempre più poveri, insieme alle gravi conseguenze di mercato causate dalla pandemia globale, prevedono un inevitabile **aumento del fenomeno**. Secondariamente risulta necessario considerare la condizione di povertà estrema non quale «evento straordinario, ma una possibilità insita nel percorso biografico di un individuo, caratterizzata dalla sempre maggiore difficoltà di una reintegrazione nella società». In quest'ottica si parla di ***nuove povertà***, in riferimento a quelle persone che «pur avendo un reddito, derivante dal lavoro o dalla pensione, per qualche motivo, sono cadute in un percorso di impoverimento e si sono ritrovate sulla strada».[4]
Queste nuove forme di povertà, seppur appartenenti a gruppi sociali in condizione di svantaggio e difficoltà, assumono un carattere individuale; la condizione di precarietà estrema insieme all'esclusione dalla vita di comunità producono emarginazione e isolamento, in una rinnovata frammentazione del tessuto urbano che stabilisce rapporti di esclusione o inclusione sulla base del reddito.

[2] De Rubertis P., *Persone senza dimora e spazio pubblico*, 2018, pp.25-26.

[3] Istat: *Torna a crescere la povertà assoluta*, in "Le statistiche dell'Istat sulla povertà per l'anno 2020", 2021.

[4] Filippini, F., *Uno sguardo sulla povertà e sulla condizione dei senza dimora.* Ricerche di Pedagogia e Didattica. Journal of Theories and Research in Education, 2007.

Nel rapporto con la città i nuovi esclusi vivono un sentimento di **non appartenenza** ricercando zone in cui poter proiettare una diversa dimensione dell'abitare attraverso lo spazio pubblico che, tuttavia, si rivela ostile alla loro presenza. Infatti, in merito agli interventi di progettazione dello spazio pubblico indirizzati a fronteggiare l'avanzare del fenomeno, risulta particolarmente diffusa la cosiddetta ***architettura ostile*** per la quale la gestione della povertà si traduce in pratiche di controllo sociale e allontanamento volte a mantenere l'ordine nel centro urbano. Superfici inclinate, spuntoni e braccioli sono progettati al solo scopo di contrastare la permanenza di queste persone nello spazio pubblico, la cui sola presenza è considerata dalla città indifferente causa di degrado e insicurezza.

Sconfinare attraverso proposte progettuali indirizzate a risolvere le difficoltà che provoca il vivere in condizioni di povertà estrema, significa indagare possibili soluzioni capaci di fornire supporto e apertura, sia nella dimensione privata, attraverso progetti di accoglienza e reinserimento, sia nell'ambito pubblico che, ad oggi, impiega tutte le sue risorse nel creare nuovi margini rivolti all'allontanamento di questa realtà.

1.2.3 REALTÀ SEGREGATE: SLUMS E CAMPI

Negli ultimi decenni si è assistito a una crescita esponenziale delle città, non solo in termini di espansione territoriale ma, soprattutto di incremento demografico; ad oggi sappiamo che più della metà della popolazione mondiale (in crescita) vive nelle aree urbane e che questi dati sono destinati ad aumentare. Alcuni studi dimostrano come questo fenomeno andrà a coinvolgere principalmente i paesi in via di sviluppo che assisteranno a un significativo **aumento della popolazione**, con un conseguente incremento in termini di urbanizzazione. Si stima che entro il 2050 in Asia la popolazione urbana raggiungerà un numero pari al 64% della popolazione asiatica totale, seguita dall'incremento demografico urbano dell'Africa con il 56%. Questi sviluppi sono accompagnati da una forte **discrepanza tra espansione territoriale e crescita economica**, non sufficiente a rispondere ai bisogni di chi abita la nuova città allargata; tale divario ha prodotto un grave incremento di fenomeni di marginalizzazione ed esclusione sociale che si è tradotto, in diverse realtà, nella frammentazione del tessuto urbano con la comparsa dei cosiddetti slums.[1]
Il termine viene utilizzato in forma generica per indicare diverse tipologie di insediamento informale caratterizzate da gravi forme di marginalità e trascuratezza relative alle tipologie abitative e alla qualità della vita. «UNHABITAT definisce slum una condizione di vita in area urbana in cui non vi sia la disponibilità di un'abitazione durevole di natura permanente che protegga da condizioni climatiche estreme; di uno spazio abitativo adeguato, dove non più di tre persone condividano la stessa stanza; di acqua pulita in quantità sufficiente e a costi accessibili; di servizi igienici, siano essi pubblici o privati, in numero congruo al numero di utenti; infine, dove non sia assicurato il diritto di proprietà, a protezione di sfratti forzati».[2]

Conosciuti nel mondo con i termini di *slums, baraccopoli, favelas, bidonvilles, barrios* etc. questi spazi nascono in risposta alla necessità di fornire tempestivamente nuove abitazioni in contesti gravati da un esponenziale aumento demografico. Il carattere di **temporaneità** che caratterizza la loro costruzione si traduce in una forma di permanenza che racchiude, ai margini della città urbanizzata, «gli *indesiderabili*, espulsi dai loro territori, tenuti a distanza dalle città e mantenuti in quarantena a causa dell' incapacità politica di concepire per loro uno spazio nella società e di conseguenza nella città».[1]
Questi non luoghi affiancano alla città consolidata, prodotto di strategie politiche, economiche e progettuali, una nuova tipologia di città, definita informale in ragione del suo carattere disorganico e incontrollato; due realtà opposte, separate da un confine invisibile, la cui vicinanza spesso provoca forti tensioni sociali.[3]

I caratteri della **città informale** non appartengono solamente a quei paesi che definiamo in via di sviluppo ma caratterizzano un **fenomeno globale** che riporta anche in Europa gravi condizioni di disagio abitativo: «solo la Germania conta fra 335.000 e 420.000 persone senza tetto, che diventano 860.000 se s'includono i rifugiati, la Francia 141.000 e l'Italia oltre 50.000».[2]
I recenti flussi migratori degli ultimi decenni hanno portato i paesi ospitanti a proporre misure d'accoglienza, realizzabili in tempi brevi e a costi contenuti, attraverso la realizzazione dei **campi profughi**. Questi spazi presentano diversi aspetti che richiamano la dimensione urbana della città, in ragione del numero di persone insediate, dei lunghi tempi di permanenza e della loro estensione sul territorio; tuttavia, la mancanza di processi di pianificazione, la distanza dal centro urbanizzato, l'assenza di una reale ripartizione tra ambiti pubblici e privati e i caratteri di temporaneità che caratterizzano la dimensione del campo, rimanda alle stesse forme di marginalità e reclusione della città informale prima descritta.

Divenuti nel tempo ***spazi definitivamente temporanei***, «la forma del campo si è manifestata come una sorta di "anti-città": uno spazio dove la diversità è negata, dove al centro è posta la "nuda vita" dell'uomo ovvero la sua esistenza meramente biologica e

[1] Paone, S., *Il margine oltre il margine: note sui nuovi limiti della città*, in *Nuovi confini e limiti delle città. In Crisi e rinascita delle città-Crisis and re-birth of Cities*, Lo Piccolo F. 2017, pp.75-78.

[2] De Filippi, F., *Gli slum sotto casa*, in Il giornale dell'architettura, 01/2020.

[3] Pintus, S., *Urbanistica informale degli slum nelle città metropolitane. Processi migratori e modelli significativi delle forme di inurbamento. Interventi sperimentali negli slum di Mumbai*, Cagliari, 2016.

dove viene negata qualunque istanza dell'essere umani oltreché esseri viventi**»**.[4]

L'esistenza di simili realtà vede nella città il massimo catalizzatore delle più estreme forme di povertà, dove forme di marginalizzazione ed esclusione sociale dividono lo spazio nella città dei ricchi e in quella dei poveri. Ma la città può rappresentare anche il luogo della produzione e dello sviluppo, in grado di fornire le risorse necessarie a promuovere un cambiamento rispetto alle problematiche del presente; ed è attraverso soluzioni progettuali di sconfinamento che è possibile concretizzare un reale miglioramento di questi spazi ignorati e marginali.

[4] Ficcadenti, F., *Architettura dell'impermanenza oltre il campo profughi: nuove strategie del progetto per il displacement*, Roma, 2020, pp.9.

2.2 - margini invisibili
PROGETTARE LA CONVIVENZA

In questo mondo disgregato, costruito su barriere e governato da inequità, dove la diversità è ogni giorno tanto più presente quanto più emarginata, come possiamo progettare la convivenza? Come riusciremo a vivere insieme? Questa stessa domanda apre una sfida ai progettisti che quest'anno partecipano alla diciassetteesima mostra Internazionale di Architettura a Venezia dal titolo ***"How Will We Live Together?"***. Nell'introdurre la biennale Hashim Sarkis, curatore della mostra, racconta il perché di questa domanda, della sua urgenza e del ruolo dell'architettura nelle forme di convivenza che, ad oggi, deve trovare nuove soluzioni alle gravi e sempre più diffuse questioni di discriminazione, intolleranza e indifferenza, dove le politiche hanno fallito.

Questa domanda è rivolta ad architetti, urbanisti e paesaggisti per il semplice motivo che, nelle forme di relazione e interazione, nella maniera di vivere la città, l'architettura ha un ruolo e con esso ha anche la capacità di poter cambiare le cose. **«**Una città decide di costruire una nuova metropolitana: quali parti collega e quali tralascia? Potrebbero esserci problemi economici, rivalità politiche e fattori tecnologici che guidano queste decisioni, ma in qualche modo la disposizione del sistema della metropolitana prevale e diventa un modo in cui una porzione più ampia della popolazione si connette al di sopra e al di là della politica che lega o divide**».**[1]

Il progetto architettonico e urbano agisce sullo stesso spazio all'interno del quale la società vive, si muove e si relaziona prendendo parte alla più ampia realtà dell'essere cittadino del mondo. Tuttavia, ancora oggi parlare di cittadinanza e senso di appartenenza non assume per tutti lo stesso significato, laddove per alcuni questo diritto è negato o, se anche concesso, non riconosce un'effettiva equità, stabilendo chi tra gli abitanti del territorio ha più o meno diritto alla vita.

Ci domandiamo dunque: come possiamo creare spazi comuni senza calpestare le diversità che caratterizzano la città contemporanea? Come trasformare il concetto di differenza da condizione di limite a valore aggiunto nella costruzione della società attraverso la rigenerazione dello spazio urbano?

[1] Sarkis, H., intervento di apertura alla 17esima mostra Internazionale di Architettura di Venezia, 2021.

2.2.1 PROMOZIONE DELLA DIVERSITÀ

I continui flussi migratori che accompagnano l'arrivo dello "straniero" nei centri urbani provocano, ancora oggi, una percezione diffusa di **paura e sospetto** nei confronti della diversità sconosciuta; questo sentimento si concretizza attraverso forme di marginalizzazione e segregazione della persona (o comunità) nella città, all'interno di campi d'accoglienza o periferie trascurate. Michela Murgia, nel suo intervento in merito agli *sconfinamenti geografici* durante il *Festival di Architettura in Città* (Torino, 2015) affronta la tematica della diversità attraverso il concetto di **contaminazione** e dell'accezione negativa che ha assunto nella società, quale forma di contagio e di contatto con elementi estranei e potenzialmente patologici. Ma, prosegue, «il contrario di *contaminazione* è *sterilità* e se non accetti il rischio del contagio non accetti neppure la possibilità di dare continuità alla vita».[1]

L'anno europeo del dialogo interculturale (2008) ha mosso considerazioni in merito alla questione della **diversità** in qualità di **risorsa** e non di problema, nell'ottica in cui la promozione della diversificazione culturale «possa favorire l'innovazione e la creatività, e quindi la posizione competitiva e la qualità della vita nelle città».[2]
Pensare alle differenze etniche, culturali e religiose in termini di opportunità rappresenta un importante passo avanti verso il raggiungimento di una coesione sociale, necessaria a promuovere un cambiamento nell'attuale condizione urbana, disgregata da sospetto e diffidenza. Come proiettare la promozione della diversità nello spazio urbano? In che modo è possibile stimolare l'interazione tra culture diverse? Attraverso quali soluzioni architettura e urbanistica possono favorire forme di convivenza?

Il tema della progettazione di città inclusive e interculturali ha dato vita a un grande dibattito internazionale centrato sugli aspetti della ***mixitè***. Il termine nasce in riferimento a una rinnovata visione dell'ambiente urbano che, discostandosi dal concetto di zoning, ricerca nuove relazioni spaziali nella definizione di un sistema a rete capace di articolare la convivenza e l'integrazione di attività differenti. La *mixitè*, in quest'ottica, riprende la questione della diversità in termini di opportunità; l'ambiente urbano, *mixando* spazi aperti e costruiti, pubblici e privati, commerciali e residenziali propone una riattivazione del tessuto sociale e incentiva nuove occasioni di incontro capaci di incoraggiare i processi di contaminazione.

L'accezione del termine in chiave sociale ha portato a sperimentare, specialmente in Francia, questa diversificazione quale strumento politico finalizzato a limitare le disparità prodotte dalle forme di segregazione. Applicando l'approccio urbano della ***mixitè*** al **contesto sociale**, sono stati rinnovati interi quartieri "problematici" attraverso soluzioni che permettessero un accostamento del ceto medio alle realtà popolari in una prospettiva di convivenza. Tuttavia, la proposta di soluzioni di eterogeneità, in chiave di reddito economico o appartenenza culturale, sembra voler condannare l'omogeneità che caratterizza quei contesti periferici caratterizzati da condizioni di povertà o dalla presenza di numerosi gruppi etnici. «In altre parole i discorsi sulla *mixitè* accettano, più o meno coscientemente, una sorta di **antropologia negativa**, secondo cui la prossimità sociale e spaziale tra classi povere diverrebbe incubatrice e alimentatrice dei processi di impoverimento e vulnerabilizzazione (per cui questi abitanti non farebbero "territorio" ma per certi versi lo "subirebbero")».[3]

Per di più, il principio secondo il quale a soluzioni di *mixitè abitativa* seguano automaticamente risposte in termini di *mixitè sociale* risulta erroneo. Infatti, la prossimità spaziale tra gruppi eterogenei rischia di sfociare nell'enfatizzazione di quelle differenze che li caratterizzano in termini di necessità e comunicazione, alimentando ulteriormente le tensioni che li separano.[4]

Chi abita gli spazi del margine non desidera necessariamente vivere un quartiere diversificato a livello di reddito economico, classe sociale o appartenenza etnica, sulla logica della *mixitè abitativa* prima descritta che, per di più, non sembrerebbe rappresentare una reale soluzione alle problematiche sociali in atto.
Piuttosto gli invisibili, emarginati dalla società, chiedono che il cambiamento parta da un miglioramento delle precarie condizioni abitative, dalla definizione di spazi pubblici aperti, dalla possibilità di avere accesso ai servizi, alle reti di trasporto, a percorsi scolastici, formativi e lavorativi; ciò che realmente **occorre riqualificare** sono le **condizioni di degrado** e isolamento che caratterizzano gli spazi in cui abitano e, di conseguenza, la qualità della vita scelta per loro.

Il confine in sè non deve essere accusato quale responsabile della disgregazione sociale e territoriale, poiché tale condizione dipende dalla **percezione** della persona nei confronti di quello spazio; «occorre, dunque, una ridefinizione dei confini come "soglie", ossia zone di transizione, perché si può raggiungere una relazione equilibrata con se stessi solo se si entra in una relazione equilibrata con l'altro»[5]. Solo a partire dal confine, quale spazio in cui finisco io e inizia l'altro, nella promozione del dialogo e dell'incontro con lo "sconosciuto", nella nuova percezione non di barriera, ma di luogo di vita, inclusivo e aperto, capace di guardare equamente alle due parti, è possibile promuovere le diversità.

[1] Murgia, M., *Sconfinamenti geografici*, Festival Architettura in Città, Torino 2015.

[2] Tucci, N., *Connessioni per l'accoglienza*, in *Nuovi confini e limiti delle città. In Crisi e rinascita delle città-Crisis and rebirth of Cities*, Lo Piccolo F. 2017, pp.108.

[3] Mudan, M. C., & Daconto, L., *Mixité sociale: discorsi, politiche, pratiche e processi di costruzione sociale. Un'analisi critica del dibattito francese*, 2015, pp.19-33.

[4] Bianchetti, C., *La condivisione fa a meno della mixité?*, in "Planum. The Journal of Urbanism" 27.2, 2013.

[5] Monge, C., *La città, realtà multiculturale*. Credere oggi 217, 2017.

2.2.2 CREAZIONE DI LUOGHI

I processi di globalizzazione e modernizzazione che hanno caratterizzato il nuovo millennio hanno prodotto modifiche sostanziali nell'assetto delle città che, nel ricercare progresso e innovazione, sono divenute responsabili dell'accrescimento del già presente divario economico e sociale, aggravato dal sentimento di ostilità nei confronti delle comunità immigrate, sempre più frequenti nella città contemporanea. I diversi caratteri che contraddistinguono la dimensione urbana oggi, rispetto al passato, rendono necessario un **cambio di prospettiva** in materia; dalla città intesa come «sistema, regolata dalle sue leggi di funzionamento e dall'efficienza», a una città «dell'esperienza, ovvero attraversata e vissuta dalle persone».[1] Questo aspetto denota un forte cambiamento in termini di esigenze che vede al centro del dibattito, nella città contemporanea, il tema della **vivibilità**.

Da questa premessa occorre evidenziare la grande dicotomia che definisce il concetto di spazio nella sua duplice accezione di **spazio fisico**, prodotto della materia, e **spazio abitato**, o luogo, prodotto dalla persona nel contesto; questi aspetti, sebbene strettamente correlati, incarnano significati differenti per cui non sempre il progetto dello spazio fisico produce le dinamiche dall'abitare proposte. Lo spazio pubblico diviene scenario (o protagonista) della manifestazione di queste diversità che emergono ogni qualvolta l'individuo, o la comunità, ne facciano un uso differente da quello per cui era stato progettato, reinterpretandolo alternativamente; dove una piazza può diventare campo da gioco, una strada si trasforma in pista da skate e un semplice corrimano crea una lunga seduta.[2]
In sintesi, per utilizzare le parole di Pier Luigi Crosta, «il territorio è l'uso che se ne fa»[3].

Il progetto architettonico e urbano, oggi più che mai, necessita di intervenire nello spazio pubblico ponendo attenzione alle dinamiche relazionali in rapporto alla città, integrando vissuto e costruito nell'ottica in cui *urbs* e *civitas*, spazi e luoghi, non definiscono caratteri intercambiabili, bensì aspetti la cui coesistenza è necessaria alla vivibilità dell'ambiente. La creazione di luoghi quale pratica progettuale trova fondamento nel processo del ***placemaking***, che propone un approccio alla pianificazione centrato sulla collettività che vive lo spazio, con l'obiettivo di promuovere l'interazione sociale, risanare le condizioni abitative, stimolare il senso di appartenenza, incoraggiare forme di integrazione e nuove connessioni umane.

«L'essere umano è posto al centro di questa pratica; ne consegue che la comunità diventa il principale esperto in un processo di *placemaking* che si avvale, quindi, delle risorse, della motivazione e delle capacità presenti nel territorio e nella comunità locale».[4]

[1] Totaforti, S., *Gli effetti del vivere urbano. Riflessioni sul contributo di Richard Sennett*. SocietàMutamentoPolitica, 2020, pp,177-185.

[2] Cottino, P., R*einventare il paesaggio urbano. Approccio "di politiche" e place-making*, in "Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio", 12, 2009, pp.1-14.

[3] Crosta, P., *Pratiche: il territorio "è l'uso che se ne fa"*, 2010.

[4] Fortuzzi A., *Placemaking,* in "POINT Z.E.R.O." 9, 2017.

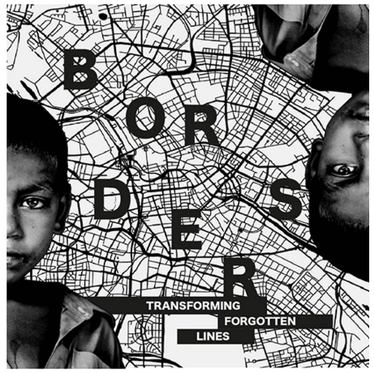
L'approccio progettuale incarna le caratteristiche di un **processo** e si sviluppa su tre fasi principali. La prima incentrata sull'apprendimento delle caratteristiche legate all'ambiente fisico e agli aspetti di comunità, ricercato attraverso un'osservazione di spazi, persone e relazioni priva di pregiudizi e preconcetti. La seconda prevede la definizione di una proposta progettuale che risponda a una visione condivisa del luogo, incentrata su debolezze e punti di forza individuati nella fase precedente, anche attraverso processi di coinvolgimento della cittadinanza. Infine osservazioni e proposte trovano attuazione nella definizione di progetto, che concretizza soluzioni indirizzate al miglioramento della vivibilità attraverso la creazione del luogo.

Il *placemaking* ricerca attuazione principalmente nel recupero di **aree periferiche e marginali**, dove episodi di conflittualità e condizioni di degrado diffondono malessere in un ambiente di vita costantemente precario e spesso disumano. Specialmente in questi ambiti assume rilevanza la tematica del **riuso** degli spazi dismessi; infatti, progettare sul costruito esistente rappresenta al contempo un'opportunità di riqualificazione dell'area degradata, di riconnessione del tessuto urbano e di risparmio economico e del consumo di suolo.

2.3 - margini invisibili
PROPOSTA DI SCONFINAMENTO SOCIALE

2.3.1 LA COMPETIZIONE

La competizione invita i partecipanti a proporre nuove idee, *concept* o progetti indirizzati a trasformare un attraversamento di confine a scelta, in un luogo di scambio e promozione della diversità. I partecipanti hanno la libertà di scegliere l'ubicazione del confine, che si tratti di un attraversamento internazionale via terra, un confine marittimo o aereo; qualsiasi linea, visibile o invisibile che divida due o più paesi.



"I confini devono essere ponti per l'umanità e collegamenti tra le nostre civiltà; tuttavia, quello che abbiamo visto negli ultimi decenni è qualcosa di completamente diverso. I confini di tutto il mondo sono diventati un simbolo di conflitto, razzismo, paura, iniquità e divisione . Una sola linea potrebbe dividere tra opportunità e speranza e povertà e oblio. E se cambiassimo quel concetto attraverso l'architettura?"

https://www.redesign-borders.com/

La partecipazione al concorso mi ha permesso di approfondire e sviluppare lo "sconfinare urbano" attraverso una chiave di lettura differente.
Scoperta l'esistenza della competizione ho deciso di mettermi in gioco, focalizzandomi sullo spazio di confine franco-italiano nella città di frontiera di Ventimiglia.

Inizialmente ho voluto approfondire la tematica migratoria, per avere maggiore coscienza di quali siano le problematiche e le modalità legate al sistema di accoglienza; a partire da uno studio legato alle attuali dinamiche sulla questione migratoria in Europa, ho cercato di comprendere quali siano le politiche e i decreti che determinano le procedure di accettazione e le domande d'asilo.
In questa prima fase di analisi è stato di grande aiuto il confronto con il prof. Alfredo Mela che mi ha introdotta alle diverse tipologie di strutture ricettive di accoglienza e, più in generale, all'aspetto legislativo relativo l'immigrazione. Dallo scambio avuto con il professore ho compreso l'efficacia di un sistema di accoglienza diffusa che, rispetto a un sistema di tipo centralizzato, favorisce l'inclusione e il confronto.
Un secondo incontro, con Giulia Marra, mi ha dato modo di approfondire ulteriormente il tema. Giulia mi ha raccontato della sua esperienza in Labsus e, durante lo scambio, abbiamo parlato dell'importanza del lavorare sull'interazione informale, del ragionare in termini del "qui e ora" temporaneo, di intercomunità e processo partecipativo. Uno spunto interessante emerso nel corso della conversazione, che ha in parte guidato la definizione del progetto, riguarda il concetto di comunità migrante; diamo spesso per scontato che i soggetti migranti facciano parte di una comunità coesa, quando in realtà, nella maggior parte dei casi, queste persone provengono da realtà, contesti e profili differenti; questa stessa diversità contribuisce a creare problematiche di diffidenza, conflitto e percezione di insicurezza. In questo senso, il tentativo di rompere l'isolamento e di mettere in relazione persone e competenze differenti ha rappresentato un elemento cardine nella proposta sviluppata.
Successivamente mi sono avvicinata alla realtà del confine scelto: Ventimiglia. Ho contattato la rete solidale di "Progetto 20k", una realtà auto organizzata che si occupa di fornire supporto, monitoraggio e informazione ai migranti in transito, costretti a confrontarsi con la brutalità della frontiera. Luca, un membro dell'organizzazione, si è reso disponibile per un incontro, durante il quale mi ha raccontato le principali difficoltà che la comunità migrante affronta nel sito: dall'assenza di un servizio di accoglienza istituzionalizzato ai continui respingimenti che avvengono in frontiera, dal sentimento di ostilità locale circa la tematica migratoria alle misure repressive e di allontanamento attuate dall'amministrazione.
Dopo questo primo confronto con l'associazione, ho conosciuto Zolfar, una volontaria dell'organizzazione che ha trascorso questi ultimi mesi nella città di frontiera per offrire il suo contributo. Zolfar ha mostrato fin dall'inizio grande entusiasmo per il tema proposto dalla competizione e abbiamo deciso di sviluppare insieme una proposta di progetto; la partecipazione al concorso ci ha dato la possibilità di far conoscere una realtà difficile e di sperimentare possibili soluzioni pratiche e concrete. La collaborazione con Zolfar è stata di grande aiuto per la definizione del progetto; la sua presenza sul sito di intervento ha permesso di individuare problematiche non soltanto in relazione alla questione migratoria, ma anche all'assenza di spazi pubblici o di offerte culturali; il contatto diretto con i migranti, è stato fondamentale per comprendere quali fossero le principali difficoltà che ogni giorno sono costretti ad affrontare e capire i loro bisogni.

Aver lavorato insieme a lei è stata un'esperienza completamente nuova per me; nonostante le difficoltà di comunicazione dovute alla lingua, la distanza imposta dalla pandemia e i diversi background di provenienza siamo riuscite a fare squadra e a presentare la nostra idea di sconfinamento. A lei va un sentito grazie per avermi stimolata a superare i miei limiti.

2.3.2 VENTIMIGLIA, CITTÀ DI FRONTIERA

Il confine italo-francese dista solo una decina di chilometri dalla città di Ventimiglia e rappresenta un passaggio obbligato per coloro che, sin dalla partenza dalla propria terra d'origine, sognano di poter raggiungere i propri cari in Europa, trovare lavoro, insediarsi stabilmente e costruirsi una vita migliore. Né muri o recinzioni dividono il ponente ligure dalla Costa Azzurra francese anzi, le vie d'accesso per giungere nello stato transalpino sono molteplici: dall'autostrada al treno, persino a piedi, passeggiando sulla spiaggia o scollinando le alture poco distanti.
In conclusione, il "muro" che impedisce il passaggio non esiste; il confine è solo una linea invisibile ma che può diventare, solo per alcuni, insuperabile; una barriera rappresentata da burocrazia e persone che impediscono l'attraversamento dello sbarramento, fino al punto da eludere o disobbedire convenzioni e leggi umanitarie.

Spazio di transito

Ogni anno nel comune del ponente ligure circa 24.000 persone (circa lo stesso numero dei cittadini residenti) attraversano la città in direzione della frontiera francese; quasi tutti i migranti che raggiungono Ventimiglia, infatti, sono diretti oltre confine, con l'obiettivo di raggiungere Francia, Germania e paesi del nord Europa. Il notevole incremento di questo fenomeno rappresenta una questione da non sottovalutare, in particolare a fronte di una realtà nella quale il supporto fisico e materiale, indirizzato ai migranti in difficoltà, si dimostra particolarmente carente.

Assenza di un programma di accoglienza

A Ventimiglia le istituzioni non sono mai state realmente presenti e i programmi di accoglienza, assistenza umanitaria, o supporto medico sono unicamente in mano ad attivisti e volontari (fig.1); *Kesha Niya, Oxfam, Refugee Rights Europe, Diaconia Valdese, Progetto 20K, Caritas Intemelia* sono diventate realtà preziosissime e insostituibili di fronte all'ingiustificabile mancanza e indifferenza dello Stato, rappresentata da molteplici fattori di criticità, i quali rendono instabile, se non pericolosa per i migranti stessi, la loro permanenza.

Una permanenza insostenibile

La mole di difficoltà e ostacoli che i migranti devono affrontare quotidianamente definiscono quella che a tutti gli effetti è una permanenza insostenibile per svariate ragioni: la mancanza di servizi adeguati, l'accesso limitato a informazioni utili all'integrazione, la barriera linguistica e la mancanza di attività finalizzate all'istruzione, l'impossibilità di accedere al mercato del lavoro; ma anche la forte presenza di discriminazione razziale, il sentimento di ostilità da parte della popolazione locale, lo sfruttamento ed il rischio di tratta oltre alla mancata protezione da parte della polizia che, anzi, agisce spesso con repressioni violente.
La presenza di comunità migranti nel comune ligure si intensificò esponenzialmente dal 2015, anno in cui il governo francese chiuse il confine con l'Italia servendosi di modalità eccessivamente severe e discriminatorie, in contrasto con la convenzione di Dublino. I migranti, vittime dell'intransigenza francese e dell'impreparazione dello stato italiano, cominciarono ad accamparsi, spontaneamente, al di sotto del lungo cavalcavia che costeggia via Tenda, in riva al fiume Roja, in condizioni del tutto precarie (fig.2).

Il campo Roja

Dopo un anno, caratterizzato dalla totale assenza di risposte da parte delle istituzioni, nel 2016 venne aperto il *Campo Roja*, un'area di transito gestita dalla Croce Rossa Italiana con il sostegno della Prefettura di Imperia, in corrispondenza di una stazione di smistamento abbandonata; il centro si rivelò sin da subito incapace di accogliere un numero di persone sufficienti. Si trattava di un campo fortemente militarizzato e del tutto privo di *safe zone* destinate a donne o minori; la sua collocazione, distante rispetto al centro urbano e difficilmente raggiungibile, tentava di nascondere la realtà di un fenomeno "fastidioso" e impediva qualsiasi forma di confronto spontaneo tra la comunità migrante e residente. Nel maggio 2020 il comune e la prefettura decisero di chiudere il campo a nuovi arrivi per evitare possibili contagi da Covid; due mesi dopo si arrivò alla sua chiusura definitiva. Da allora il numero di persone che vive per strada ha iniziato a crescere; le uniche soluzioni abitative disponibili sono messe a disposizione da appartamenti in gestione della Caritas e da volontari che offrono ospitalità a casa propria. La zona dell'ex campo, caratterizzata da uno stato di forte degrado e in attesa di riconversione, torna ad essere un punto di riferimento per tutti coloro che hanno bisogno di un riparo la notte, specialmente quando il fiume è a rischio di esondazione (fig.3).

Respingimenti sistemici

Lungo il confine italo-francese, solo nel periodo compreso tra il primo gennaio e fine settembre 2020, il numero ufficiale dei respingimenti ammonta a 12.045 persone, con una media di 50 rifugiati che si trovano costretti a ritornare nei pressi di Ventimiglia ogni giorno.
Le persone fermate dalla gendarmeria francese, che non presentano un documento di riconoscimento valido, vengono condotte negli uffici della Police Aux Frontières (PAF) per essere identificate. Tale pratica dovrebbe avvenire alla presenza di un mediatore culturale che risulta, al contrario, spesso assente. I migranti, abbandonati a sé stessi di fronte alle autorità e alla burocrazia di frontiera, vengono respinti, senza valutare le singole posizioni e i singoli casi, in aperta violazione del trattato di Dublino che regola

le migrazioni in tutta Europa. I respingimenti avvengono durante il giorno, mentre la sera (dalle 18 del pomeriggio fino alle 8 della mattina seguente) gli uffici della gendarmeria sono chiusi e i migranti vengono trattenuti in container prima di essere espulsi in Italia, nuovamente senza la possibilità di un confronto con un mediatore o la presenza di un avvocato che li tuteli.

La violazione dei diritti umani

Queste strutture di detenzione, situate presso la stazione di polizia di Mentone, rappresentano una pratica sistematica che viola i diritti umani, così come riferito da coloro che hanno dovuto trascorrere al suo interno anche più di venti ore, ben al di sopra delle quattro, ovvero il limite massimo accettabile dal Consiglio di Stato francese. Nell'ottobre del 2019 l'ex europarlamentare britannico Magid Magid, durante una visita alla frontiera italo-francese organizzata da Refugee Rights Europe dichiara di non avere avuto il permesso da parte degli agenti in servizio di accedere ai container davanti la stazione di polizia di Mentone – Ponte San Luigi; Magid riuscì solo ad ottenere diverse testimonianze che confermano sia la totale assenza di comunicazione dei diritti o delle tutele legali e descrivono le condizioni disumane nelle quali le persone fermate al confine devono trascorrere la notte.

I respingimenti di minori. Le violazioni dei diritti dei migranti sono particolarmente evidenti quando si parla di minori. Secondo la Convenzione di Dublino, per i giovani non accompagnati non si applica il criterio del Paese di primo ingresso e, una volta giunti in territorio francese, non possono essere respinti in Italia, anche nel caso in cui abbiano già presentato una domanda d'asilo. La questione iniziò a precipitare dal giugno del 2015, quando il governo francese, inaspettatamente e avviando una politica dell'immigrazione del tutto unilaterale, ripristinò e intensificò i controlli al confine con l'Italia, al fine di bloccare il passaggio di nuovi migranti; da quel momento tutti i minori vennero arbitrariamente considerati "non richiedenti asilo", dunque soggetti da respingere. Questa pratica del rientro forzato nel territorio italiano avrà luogo sistematicamente fino al 2018, anno in cui la giustizia francese, dinnanzi ai primi casi di minorenni giunti a testimoniare al Tribunale di Nizza, dovrà riconoscere ufficialmente la violazione della Convenzione di Dublino e l'illegittimità della condotta delle autorità di frontiera. Ad oggi, la polizia transalpina sembra aver trovato un altro stratagemma per aggirare il trattato internazionale: diverse testimonianze segnalano, infatti, casi di minori a cui è stata attribuita e dichiarata, dalla polizia stessa, una data di nascita falsa, in modo da identificarli come maggiorenni e poterli, dunque, respingere in modo legittimo.

Fig.1 - Spazi di supporto da parte dell'organizzazione Kesha Niya che mette a disposizione cibo, bevande calde e fredde, acqua potabile e cure mediche di base.
Fotografia: Kesha Niya Project

Fig.2 - Migranti accampati sotto il ponte ferroviario sul fiume Roja.
Fotografia: Michele Luppi

Fig.3 - Uno degli edifici abbandonati dell'ex stazione di smistamento.
Fotografia: Romina Vinci

2.3.3 THE INVISIBLE LINE

Assenza di strutture ricettive e spazi di aggregazione

Dalla chiusura del Campo Roja, la maggior parte dei migranti che raggiunge Ventimiglia non ha alcuna alternativa che **dormire per strada**; chi ha ancora qualcosa da parte riesce ad affittare una stanza, altri trovano riparo presso i pochi alloggi messi a disposizione da Caritas e parrocchie, ma i più trascorrono la notte in spazi "invisibili" ai limitari della città, dove possono nascondersi ai controlli di polizia: sotto il cavalcavia autostradale, vicino alle spiagge, agli argini del fiume o negli edifici abbandonati dell'ex campo. Durante il giorno, invece, queste persone vagano per la città, ancora una volta senza un posto dove andare, nell'attesa che si ripresenti una nuova occasione per tentare di oltrepassare il confine.

La **carenza di spazi pubblici** a Ventimiglia ostacola le possibili occasioni di dialogo e incontro; i migranti non hanno modo di confrontarsi ne' con coloro che stanno affrontando il loro stesso viaggio, nè con chi abita la città; i residenti, distaccati da questa "invisibile" realtà, non sono stimolati a cercare un contatto. Di passaggio in terra straniera, queste persone trascorrono il loro soggiorno in città senza una casa e senza un amico.

Intolleranza di un fenomeno "nascosto"

Non molti anni fa l'amministrazione comunale in vigore aveva emanato un'ordinanza che vietava la distribuzione di cibo ai migranti; ad oggi quell'ordinanza che, occorre ribadirlo, vietava la solidarietà, è stata revocata. Questo fatto, realmente accaduto, ci fa capire quale sia la percezione che le amministrazioni passate e buona parte dei cittadini residenti hanno nei confronti del fenomeno: la presenza dei rifugiati crea disordine, fastidio e sporcizia, danneggia l'immagine turistica della città di mare e, di conseguenza, l'economia locale.

L'**indifferenza** rispetto alle condizioni di vita che queste persone devono sopportare nel periodo di permanenza nasce dal tentativo di **nascondere l'esistenza del fenomeno** (reale e concreto) agli occhi della città.

Solo favorendo la conoscenza di una realtà è possibile comprenderla e accettarla; confrontarsi con l'umanità di queste persone, con le loro storie e la loro cultura è il primo passo necessario per ottenere un cambiamento.

Il viaggio al confine e il mercato dei passeur

Molti cercano di attraversare il confine attraverso i "passeur" che per un pagamento in denaro promettono il passaggio di frontiera, che non sempre ha buon esito; questa pratica è talmente frequente e consolidata che se ne parla come di un vero e proprio mercato.

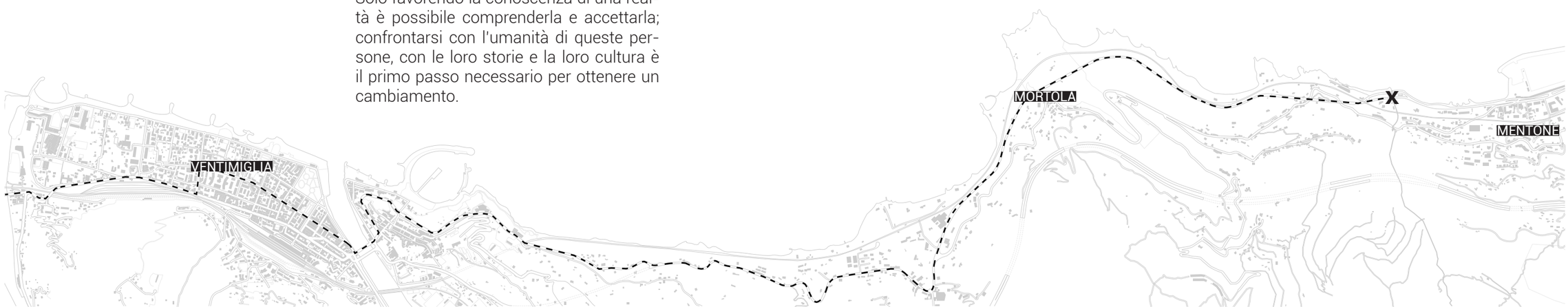
Chi non ha soldi a sufficienza per permettersi il viaggio prova a tentare nei bagni dei treni, camminando per ore lungo le rotaie o attraverso uno storico sentiero per un viaggio di un paio d'ore, conosciuto come il sentiero del passo della morte, intervallato da gole e burroni e perlopiù, spesso pattugliato dalla Legione Straniera.

I respingimenti alla frontiera e le violazioni dei diritti

Sulla frontiera italo-francese decine di respingimenti si verificano quotidianamente; indicativamente si stima che un migrante impieghi circa cinque tentativi per attraversarla. In media ogni giorno circa 50 rifugiati, dopo aver percorso il rischioso viaggio verso il confine, vengono respinti dalle autorità francesi e sono costretti a tornare a Ventimiglia in attesa di un nuovo tentativo. Secondo i dati del ministero dell'interno, solo nel mese di giugno 2020 sono state respinte quasi 1400 persone. Le possibilità di riuscire a raggiungere la Francia, nell'ultimo anno, sono diventate ancora più remote a causa della crisi pandemica, che ha comportato sempre maggiori difficoltà di circolazione.

L'impossibilità di fare richiesta d'asilo, i respingimenti di minori non accompagnati oltre ai brutali comportamenti della polizia sono violazioni dei diritti che sulla frontiera si verificano da diversi anni. Molto spesso i migranti vengono trattenuti per un tempo decisamente maggiore di quanto non sia consentito, oltre al fatto che non viene fornito loro un avvocato o un mediatore culturale dei quali avrebbero diritto.

Si tratta dello stesso esatto confine che un cittadino francese può attraversare con facilità in ogni momento semplicemente per risparmiare sul costo della spesa o di un pacchetto di sigarette.



La nostra proposta di intervento

Programmazione di attività

Incoraggiare la comunicazione e lo scambio tra culture differenti attraverso la programmazione di attività organizzate, come proiezioni cinematrografiche e spettacoli dal vivo, o autogestite quali un servizio di prestito gratuito di libri e giochi in scatola.

Fornire un rifugio notturno

Fornire un rifugio per la notte di tipo autogestito; uno spazio libero capace di offrire una forma di riparo, appartato e sicuro. Chiunque non abbia una casa dove andare desidera non essere visibile nelle ore notturne, per il timore del giudizio e per la vergogna della propria condizione.

Diffusi sul territorio

Avvicinare la realtà migratoria al centro cittadino attraverso una proposta di intervento diffusa sul territorio. Un progetto di tipo centralizzato poterebbe a un'intensificazione dei controlli di polizia nell'area, trasformando lo spazio in un potenziale pericolo per il migrante.

Promozione artistica e culturale

Stimolare proposte in favore della promozione artistica e culturale delle diverse tradizioni etniche; favorire il confronto con usanze e caratteristiche di una cultura straniera per contrastare la percezione di diffidenza e paura.

Spazi di aggregazione

Creare nuovi spazi di aggregazione che favoriscano la comunicazione, l'incontro e lo scambio tra persone, strutturati per essere funzionali sia ad una fruizione libera ed autogestita, sia ad eventuali programmazioni; una progettazione flessibile.

Progettare la temporaneità

Progettare con attenzione ai fattori di temporaneità e fattibilità economica; occorre fornire una soluzione tempestiva per una problematica presente "qui e ora" ma che in futuro potrebbe dover rispondere a esigenze di tipo diferente.

Riempire i vuoti

Intervenire attraverso il rinnovo di spazi pubblici sottoutilizzati e fabbricati dismessi in favore della creazione di nuove offerte offerte culturali e luoghi di incontro; un processo di riqualificazione indirizzato a rilanciare il sito di intervento.

Supporto all'economia locale

Supportare l'economia locale e i piccoli imprenditori attraverso la vendita e promozione di prodotti tipici delle città ai limitari del confine. Un gesto di sconfinamento in favore dello scambio culturale e del sostegno ai commercianti locali.

01
luoghi di relazione

Spazio pubblico alla foce del fiume, spiaggia e lungomare.

02
forme di linguaggio

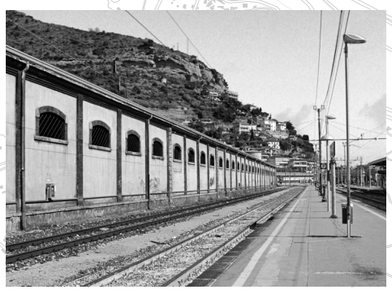
Ventimiglia alta, piazzale di vico degli orti, piazzale di vico archi.

03
spazi di supporto

Aree di risulta sotto il cavalcavia autostradale.

04
connessioni in frontiera

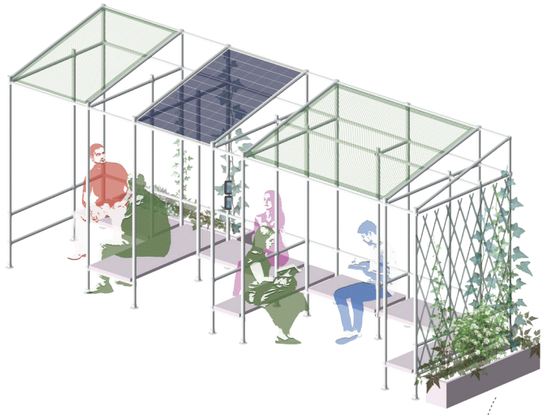
Piazzale dinnanzi la dogana di ponte San Luigi.



05
riuso di fabbricati dismessi

Edificio dismesso ex scalo merci.

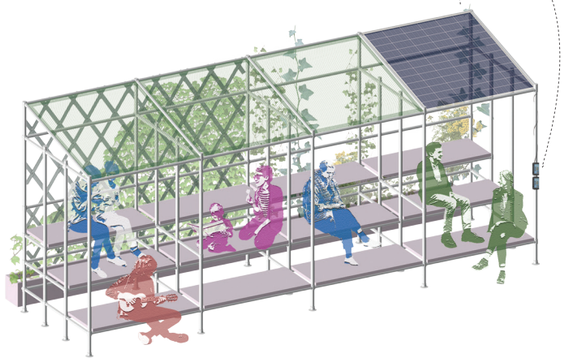
luoghi di relazione | 01



L'articolazione dello spazio pubblico attraverso l'utilizzo di moduli componibili incentiva la formazione di diversi luoghi di relazione.
Le infinite possibilità di distribuzione dell'impalcato stimolano modalità di interazione varie e differenti, all'interno di uno contesto pubblico che richiama gli elementi di intimità e raccoglimento della casa.

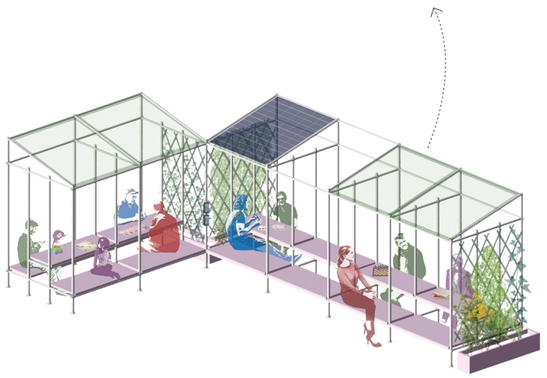
Pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica
La possibilità di poter ricaricare il cellulare permette a chi sta affrontando il lungo viaggio di poter contattare i propri familiari lontani ed è uno tra i principali servizi di cui si occupano le associazioni che lavorano sul territorio.

Modulo verde
Elemento modulare per sopperire alla carenza di verde urbano e suddividere gli spazi.



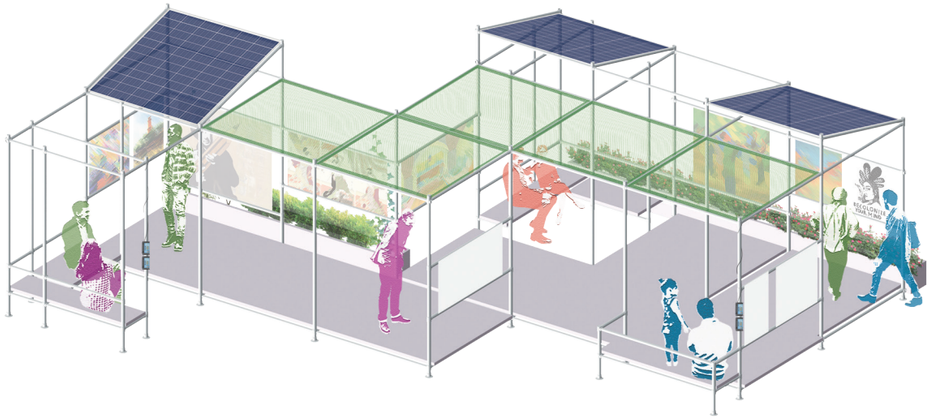
Una soluzione distributiva a gradonate potrebbe essere impiegata come spazio di platea per l'organizzazione di spettacoli, quali concerti musicali o performance artistiche. Programmazione di eventi e promozione culturale sono servizi dedicati alla comunità e contribuiscono all'attivazione dello spazio pubblico che si trasforma in attrattore sociale, favorendo le possibilità di dialogo, incontro e scambio.

Reti per la raccolta delle olive utilizzate per riparare dal calore del sole
La soluzione adottata, oltre a rappresentare una forma di riciclo a basso costo, richiama la tradizione della produzione d'olio tipica della Liguria, nella volontà di trasmettere ai nuovi arrivati le usanze della nostra cultura.

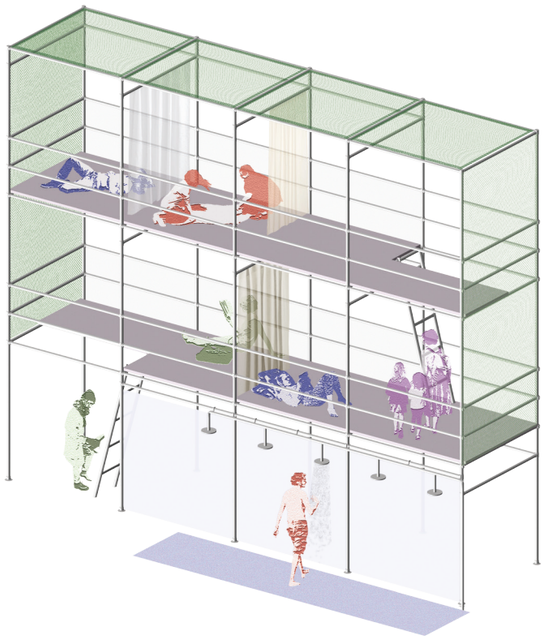


Altro elemento protagonista circa le possibili forme di relazione è il momento del gioco; con la sola aggiunta di un ripiano d'appoggio si definisce un diverso utilizzo dello spazio, nel quale l'interazione può essere stimolata da una semplice partita a carte. Lo spazio, anche in questo caso, può essere utilizzato in forma autogestita o programmata, fornendo un servizio di prestito di giochi in scatola per chi non li possiede.

forme di linguaggio | 02



L'arte comunica attraverso un linguaggio universale; l'allestimento dello spazio pubblico per mezzo di poster e rappresentazioni artistiche appartenenti a diverse identità culturali genera una nuova tipologia di luogo di relazione. Oltre a promuovere la diffusione della cultura e a fornire argomenti di conversazione, questo spazio si propone di sensibilizzare gli abitanti del luogo circa l'umanità della comunità migrante; ciascuno di noi proviene da un contesto caratterizzato da abitudini, tradizioni e identità differenti che definiscono parte di quello che siamo; l'espressione artistica ci permette di iniziare a conoscere il diverso.

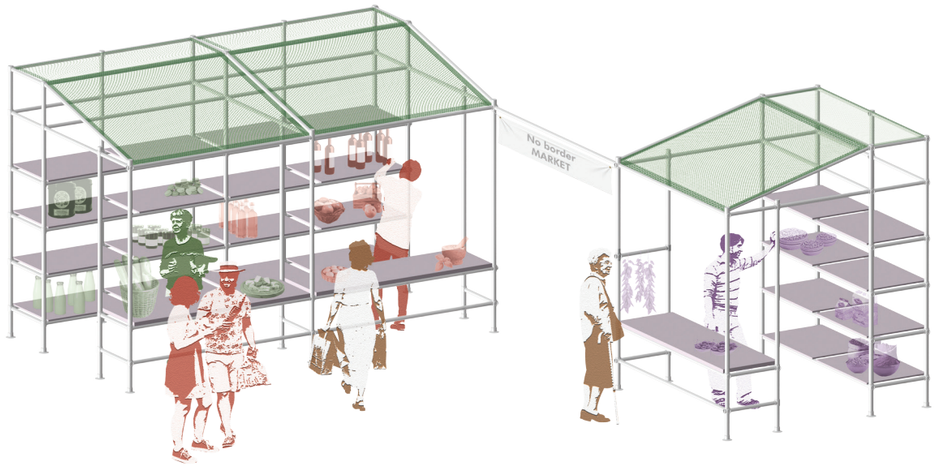


spazi di supporto | 03

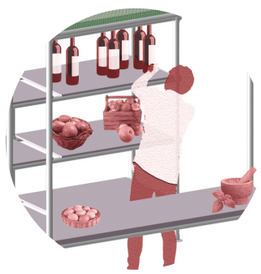
Per la maggior parte dei migranti in transito sul confine italo-francese, la possibilità di poter utilizzare uno spazio per la notte in forma libera e autogestita, rappresenta una soluzione migliore rispetto all'alternativa (per di più assente) di una struttura d'accoglienza, nella quale verrebbero registrati compromettendo la possibilità di proseguire oltre la frontiera. Questi spazi sicuri, per quanto all'aperto, permettono di trascorrere la notte su piattaforme asciutte e rialzate dal suolo, oltre a fornire la possibilità di un minimo servizio di igiene. L'impalcato trova luogo negli spazi coperti dal cavalcavia autostradale, dove tuttora molti migranti cercano rifugio ogni notte.

connessioni in frontiera | 04

Le strutture modulari presentate ricercano la trasformazione dello spazio pubblico in favore di maggiori possibilità di interazione, nel tentativo di modificare la percezione che gli abitanti del luogo hanno nei confronti della comunità migrante; la conoscenza della persona, della storia e della cultura rappresenta il primo passo verso una forma di sconfinamento di natura sociale. Quale forma tangibile di sconfinamento tra culture e unione delle diversità, abbiamo pensato alla definizione di uno spazio di mercato disposto in corrispondenza della linea di confine. Il piazzale dinnanzi alla polizia di dogana, su ponte San Luigi, ospiterà il nuovo mercato multiculturale, dove i piccoli commercianti locali, dalla Francia e dall'Italia, avranno occasione di vendere i prodotti tipici del proprio paese, e chiunque desideri raccontare le tradizioni del territorio di provenienza potrà allestire un banco di vendita. Questa proposta trasformerebbe il confine tra due stati in una forma di celebrazione della diversità, stimolando al contempo lo sviluppo delle economie locali e la scoperta di qualcosa di nuovo attraverso i prodotti tipici della cultura di un paese lontano.



Prodotti tipici della tradizione francese/provenzale.
Piccoli produttori dalla città di Mentone.



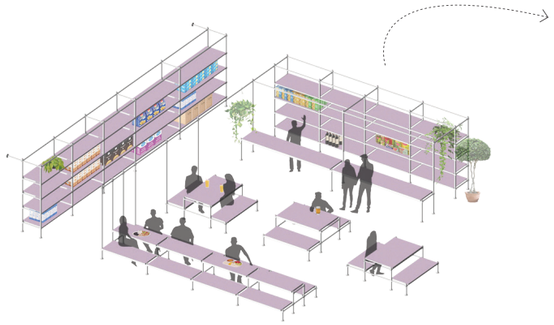
Prodotti tipici della tradizione italiana/ligure.
Piccoli produttori dalla città di Ventimiglia.

Prodotti tipici della cultura d'appartenenza.
Piccoli produttori locali, provenienti da un paese lontano.

riuso di fabbricati dismessi | 05

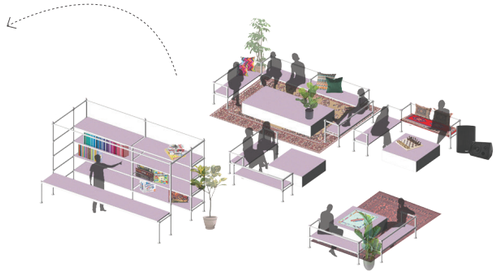
All'interno della città possiamo individuare numerosi fabbricati dismessi e inutilizzati, come l'edificio dell'ex scalo merci, accanto alla stazione.

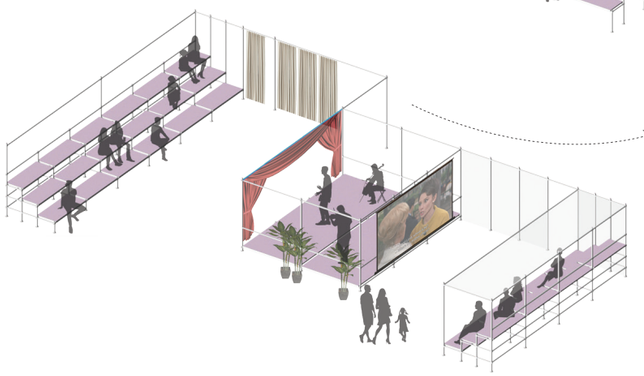
Dare nuova vita a questi spazi può rappresentare un'occasione di rinascita urbana per interi quartieri, oltre a creare un nuovo spazio di relazione e possibili opportunità di incontro per tutti i membri della comunità.



Riproponendo lo spazio di mercato multiculturale all'interno del fabbricato, l'abbattimento delle diversità viene inserito all'interno del contesto urbano; qui è possibile acquistare prodotti provenienti da tutto il modo, assaggiare piatti tipici di un paese lontano e imparare una diversa tipologia di "tradizione".

Chi sta affrontando il viaggio, ha nostalgia della dimensione di "casa"; la proposta di un salotto comunitario cerca di restituire questa realtà a chi non ha una casa dove andare e a chiunque voglia trascorrere del tempo in uno spazio comune di relazione.





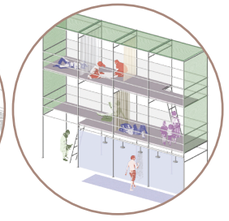
Cinema e teatro possono essere linguaggi di comunicazione universali. La programmazione di spettacoli, concerti o proiezioni a libero accesso trasforma uno spazio dismesso e inutilizzato in un forte catalizzatore sociale nei momenti dedicati agli eventi.

2.3.4 CONSIDERAZIONI E CRITERI DI INTERVENTO

+ progetto

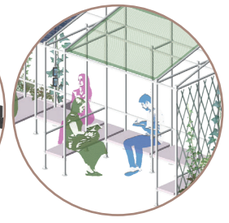
Le caratteristiche di progetto rappresentano le scelte adottate al fine di operare una forma di sconfinamento di tipo sociale, capace di superare quelle che potremmo definire *barriere umane*. Oltre alla vicinanza al centro urbano e alla formazione di luoghi di relazione, requisiti fondamentali per rendere possibile l'emergere del fenomeno, ha assunto rilevanza l'aspetto della progettazione interculturale. La proposta presentata è capace di rispondere a situazioni critiche ed emergenziali, grazie ai bassi costi di produzione, alla velocità di installazione delle impalcature e alla definizione di un servizio mirato a rispondere ad esigenze primarie, quali dormire e lavarsi.

Centralità urbana



Programma emergenziale

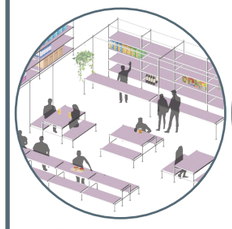
Progettazione interculturale



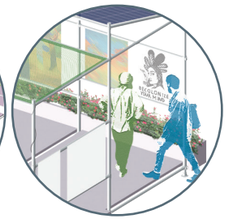
Luoghi di aggregazione

+ attività

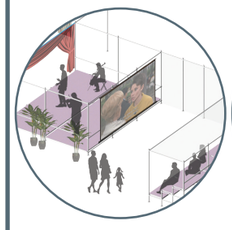
Le strutture modulari proposte si distinguono per la loro adattabilità funzionale; la flessibilità d'utilizzo di questi spazi ha reso possibile l'inserimento di diverse attività e funzioni determinanti per la trasformazione del semplice spazio in luogo vissuto. Lo spazio di mercato, caratterizzato da attività legate al settore del commercio e della ristorazione; i padiglioni espositivi e gli spazi per eventi e proiezioni cinematografiche, rispettivamente associati ad attività di carattere artistico/culturale e ludico/ricreativo; infine i moduli per l'ospitalità, che forniscono un servizio di tipo assistenziale.



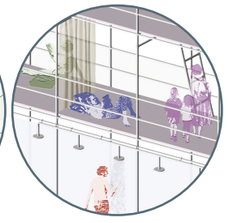
Ristorazione Commercio



Artistico Culturale



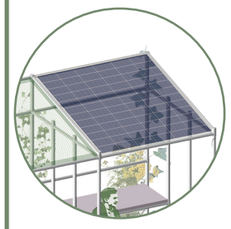
Ludico Ricreativo



Assistenziale

+ ambiente

La proposta di intervento mette in evidenza alcuni aspetti legati alla questione della sostenibilità ambientale. La definizione di moduli verdi vuole colmare una delle numerose problematiche che interessano la città, ovvero la carenza di vegetazione; l'incremento del verde urbano rappresenta una caratteristica piuttosto importante nell'operazione di sconfinamento e incentiva l'utilizzo dello spazio pubblico. Alcuni moduli sono stati dotati di pannelli fotovoltaici, pensati per generare corrente elettrica sufficiente per ricaricare il cellulare.



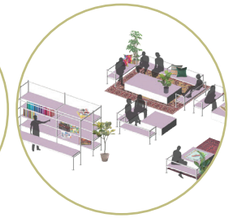
Energie Rinnovabili

Incremento verde urbano

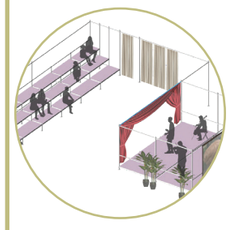
+ comunità

Il progetto si propone di creare occasioni per fare comunità attraverso la definizione di luoghi volti a favorire l'incontro tra persone che vivono, stabilmente o temporaneamente, la città.
Nel perseguire questo obiettivo, le strutture modulari mettono a disposizione nuovi spazi di incontro; questi possono essere vissuti in forma autogestita, oppure ospitare attività ed eventi organizzati. La definizione di programmi inclusivi e di progetti destinati alla comunità, crea un forte incentivo per la fruizione dello spazio e necessita della presenza di un associazione dedita alla gestione del sito.

Spazi di incontro



Progetti comunitari



Programmi di inclusione

capitolo terzo

3 PROGETTI DI SCONFINAMENTO
analisi casi studio

3.1 - analisi casi studio
MODALITÀ DI ANALISI E PARAMETRI VALUTATIVI

In questo capitolo la tematica del confine verrà approfondita tramite l'analisi di alcuni progetti di rigenerazione urbana che hanno dovuto affrontare la problematica di una preesistenza separatrice. Sono diversi gli elementi che possono dividere il tessuto urbano; lo studio effettuato vuole approfondire sia dinamiche di marginalità fisiche, sia confinamenti di tipo sociale e culturale.

L'analisi dei casi studio suddivide i progetti individuati in tre diversi gruppi:

3.2 - confini lineari

Progetti di riqualificazione di uno spazio pubblico definito dalla presenza di un'infrastruttura viaria, dismessa o ancora in funzione la cui conformazione all'interno del tessuto urbano rappresenta un ostacolo alla connettività sia fisica che visiva del sito e dei quartieri ad esso adiacenti.

3.3 - confini massicci

Esempi di riutilizzo adattivo di fabbricati dismessi di grandi dimensioni situati all'interno di un contesto urbanizzato per il quale, a causa della condizione di abbandono, rappresentino un ostacolo alla connettività sia fisica che visiva.

3.4 - confini sociali

Progetto di rigenerazione volto a creare spazi che favoriscano l'integrazione etnica, l'inclusività e il supporto a categorie fragili, all'interno di un contesto che affronta problematiche di coesione sociale, disparità economiche o difficoltà legate alla gestione dei flussi migratori.

Modalità di analisi dei casi studio

1. Introduzione

I progetti oggetto di analisi vengono introdotti al lettore evidenziando alcune caratteristiche basilari alla conoscenza del singolo caso studio:

Architetti

Anno di costruzione

Localizzazione

Superficie di progetto

Costi di costruzione

La presentazione del progetto prosegue con la *descrizione del sito di intervento*; in questo spazio vengono esposte le caratteristiche del sito di progetto, dal racconto della storia della preesistenza all'esposizione delle inadeguatezze del tessuto urbano che rendono necessario l'intervento di riqualificazione.
A seguire il paragrafo dedicato agli *obiettivi di progetto* raccoglie le finalità alle quali l'intervento di rigenerazione aspira: incremento del verde urbano, realizzazione di spazi di incontro, connessione di quartiere ecc.
Il testo riferito a *gli spazi di sconfinamento* descrive in modo riassuntivo lo sviluppo del progetto e i luoghi che ne fanno parte, introducendone funzioni, collocazioni e soluzioni progettuali.

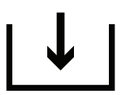
2. Operazioni compositive

Gli spazi di progetto sono il risultato di una serie di operazioni compositive che sono state effettuate sull'architettura di confine, con l'obiettivo di adattare il sito di intervento su misura per le nuove funzioni d'uso e consentirne la corretta fruizione.
Le operazioni sono state classificate nel seguente modo:

Connettere
Introduzione di ponti, scale, ascensori o pedane o realizzazione di tunnel e passaggi che favoriscano l'accesso alla struttura e la connessione del sito di intervento al contesto urbano circostante.

Aggiungere
Operazione di aggiunta di componenti progettuali su di una preesistenza la cui conformazione, originaria o riadattata, lavora come basamento per gli elementi di nuova introduzione.

Sottrarre
Rimozione di componenti facenti parte della preesistenza attraverso operazioni di sottrazione di materia, inclusi tagli e svuotamenti, al fine favorire la corretta fruizione delle nuove funzioni di progetto.



Inserire
Operazione di inserimento di componenti progettuali all'interno di una preesistenza la cui conformazione dispone di spazi dal carattere parzialmente chiuso e circoscritto.

Avvolgere
Predisposizione di un nuovo oggetto che comunica con la preesistenza avvolgendola ai lati e in superficie creando un guscio protettivo che consente il dialogo tra le componenti di vecchia e nuova costruzione, volto alla creazione di un sistema omogeneo e unitario.

Conservare
Trattamento di componenti progettuali del sito di intervento che richiamino la funzione originaria della preesistenza e reinserimento delle stesse nel progeto di riqualificazione al fine di mantenere in vita la memoria del luogo e la sua storicità.

3. Funzioni di progetto

Le funzioni definite dagli spazi di progetto oggetto di analisi vengono evidenziate e mappate sulla planimetria del sito. I servizi qui riportati corrispondono a definite caratteristiche di progetto identificabili nell'area di studio; queste verranno ulteriormente valutate e approfondite nella sezione successiva relativa all'*Analisi di progetto.*

Le funzioni di progetto vengono espresse per ciascun caso studio nella planimetria del sito di intervento; le stesse icone, rappresentate inscritte in un cerchio, precedono la rappresentazione grafica, segnalando le principali funzioni che caratterizzano lo spazio. Qualora la funzione di progetto sia di tipo lineare (es. percorsi ciclabili e pedonali) o interessi l'intera area di sviluppo.

Presenza di uno spazio attrezzato destinato ad attività di carattere ludico, sportivo, ricreativo.

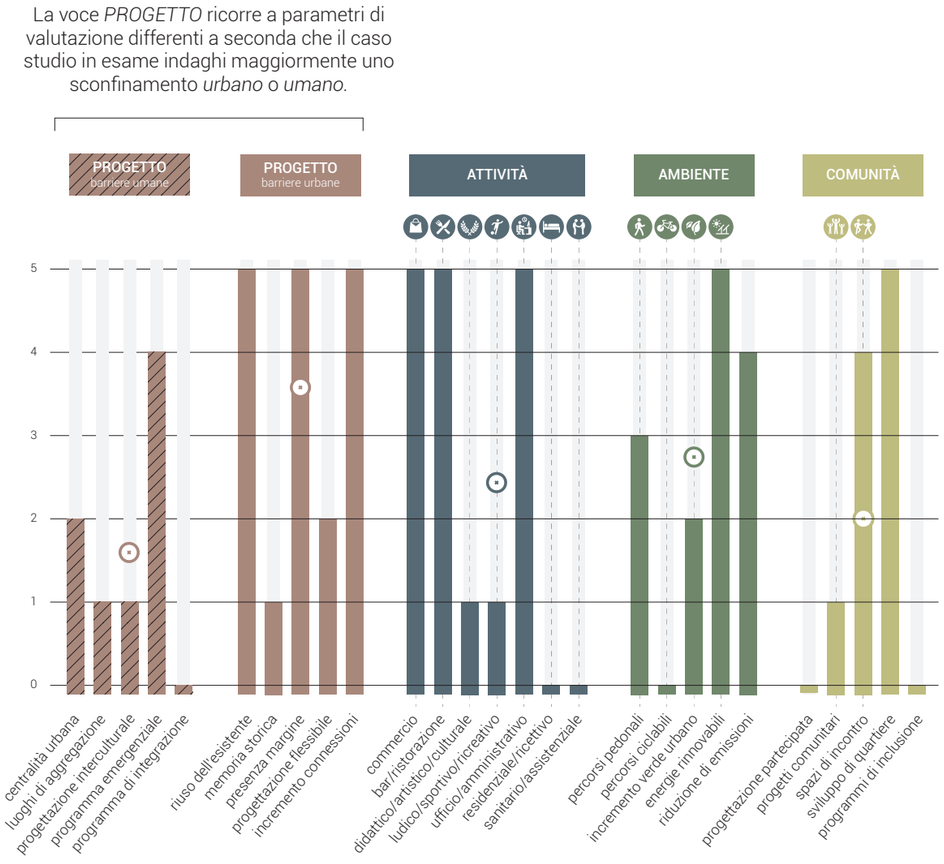
Progetto di rigenerazione principalmente destinato ad attività di carattere ludico, sportivo, ricreativo.

Presenza di un percorso pedonale che si sviluppa lungo l'intera area di progetto.

4. Analisi di progetto

Le informazioni raccolte circa le caratteristiche del progetto verranno rielaborate nella fase dedicata all'*Analisi di progetto* ed espresse in forma grafica; ogni singolo caso studio esaminato sarà soggetto a una valutazione sulla base di 4 differenti aspetti che lo caratterizzano: *progetto, servizi, ambiente e comunità*.
Ciascuno di questi aspetti progettuali otterrà una valutazione definita dalla presenza o assenza di definite caratteristiche; ad esempio, un progetto di riqualificazione che pone particolare attenzione all'adozione di energie rinnovabili o all'incremento di percorsi ciclopedonali otterrà una valutazione maggiore nella categoria *ambiente*.
A ciascuna caratteristica verrà assegnato dunque un punteggio da 0 a 5; votazioni più basse comunicano la mancanza o l'insufficienza di una definita caratteristica di progetto, mentre una votazione più elevata viene associata alla presenza della stessa. I dati associati a ciascun aspetto di analisi verranno rappresentati in forma grafica; dall'istogramma è possibile effettuare una lettura complessiva del caso studio e valutare quali aspetti abbiano maggiore o minore rilevanza in relazione alla tipologia progetturale esaminata.

La voce *PROGETTO* ricorre a parametri di valutazione differenti a seconda che il caso studio in esame indaghi maggiormente uno sconfinamento *urbano* o *umano.*



I parametri impiegati per la valutazione delle singole caratteristiche appartenenti alle quattro categorie di studio sono stati definiti al fine di poter attribuire un punteggio quanto più possibile oggettivo sulla base delle informazioni raccolte; la presenza o l'assenza di questi sarà dunque determinante per il giudizio.

Tali parametri vengono riportati in seguito per ordine di incidenza; ad esempio per la categoria *Progettazione flessibile* avrà una rilevanza maggiore ai fini della votazione la presenza o l'assenza della voce 1, *Adattabilità dello spazio a differenti tipologie di attività e funzioni*, rispetto alla voce 3, *Trasformabilità visiva dello spazio.*

PROGETTO - barriere urbane

L'analisi indaga la capacità del progetto trasformare una preesistenza architettonica, identificata come divisiva del tessuto urbano, in un nuovo spazio di relazione.

Riuso dell'esistente

1. Riutilizzo adattativo della struttura preesistente in disuso, totale o parziale, al fine di limitare le operazioni di demolizione.
2. Utilizzo di spazi di risulta definiti dalla preesistenza.
3. Introduzione di strutture di supporto che consentano sia il corretto funzionamento della preesistenza che della nuova funzione di progetto.

Memoria storica

1. Conservazione e valorizzazione di elementi della preesistenza rappresentativi della memoria storica del sito di intervento; adozione di soluzioni progettuali che richiamino la storia della preesistenza.
2. Presenza di supporti didattici che mostrino al visitatore la storia del sito e la sua conformazione passata (fotografie, planimetrie, supporti informatici).

Presenza margine

1. Intervento di rigenerazione effettuato su di una preesitenza la cui fisicità ostacola il passaggio.
2. Intervento di rigenerazione effettuato su di una preesitenza la cui fisicità ostacola la vista o il cui degrado danneggia l'immagine dell'area.
3. Intervento di rigenerazione effettuato su di una preesitenza il cui inutilizzo o abbandono ne impedisce l'utilizzo.

Progettazione flessibile

1. Adattabilità dello spazio a differenti tipologie di attività e funzioni.
2. Presenza di anfiteatri o grandi spazi liberi, volti a ospitare spettacoli, attività comunitarie, iniziative locali.
3. Trasformabilità visiva dello spazio (il paesaggio cambia al variare del giorno e della notte, o delle stagioni).

Incremento connessioni

1. Introduzione di ponti, scale, ascensori, sentieri e passaggi che consentano l'attraversamento della struttura, collegando i quartieri limitrofi.
2. Introduzione di ponti, scale, ascensori, sentieri e passaggi che consentano l'accesso alla struttura.
3. Incremento di connessioni visive attraverso l'apertura di superfici opache.

PROGETTO - barriere umane

L'analisi indaga la capacità del progetto di sviluppare spazi di relazione, supporto, inclusione, accoglienza o integrazione all'interno di un contesto sociale segnato da condizioni di disagio in termini di povertà, immigrazione, difficoltà socio economiche o di inserimento.

Centralità urbana

1. Progetto di rigenerazione situato all'interno del perimetro del centro urbano, la cui posizione consente la fruizione del nuovo spazio e la possibilità di interazione tra persone di età, etnia, sesso e religione differenti.
2. Progetto di rigenerazione situato nelle vicinanze del centro urbano, o facilmente raggiungibile tramite il servizio di trasporto pubblico.

Luoghi di aggregazione

1. Progetto dedicato principalmente alla formazione di nuovi luoghi di aggregazione, incontro e confronto all'interno di un contesto ferito da difficoltà socio-economiche, alimentate dalla carenza di spazi pubblici.
2. Presenza di spazi di aggregazione, incontro e confronto all'interno di un contesto ferito da difficoltà socio-economiche.

Progettazione interculturale

1. Sviluppo ed esaltazione di aspetti caratteristici di una o più culture considerate minoritarie nel contesto di intervento al fine di promuovere conoscenza, accoglienza e interazione.
2. Progetto di rigenerazione che pone attenzione alla questione relativa il contesto multiculturale del sito di intervento; il processo compositivo cerca ricorrere ad un approccio neutrale senza imporre una visione dello spazio di carattere occidentale.

Programma emergenziale

1. Progetto indirizzato a fornire tempestivamente un servizio di assistenza di natura sanitaria o ricettiva, all'interno di un contesto sociale che sta affrontando una situazione di criticità di carattere emergenziale.
2. Progetto indirizzato a fornire un servizio assistenziale che risponda ad esigenze di prima necessità (dormire, mangiare e lavarsi).
3. Presenza di spazi all'interno dell'area di progetto indirizzati a fornire un servizio assistenziale che risponda ad esigenze di prima necessità (dormire, mangiare e lavarsi).

Programma di integrazione

1. Progetto indirizzato a fornire assistenza e supporto a categorie fragili, quali soggetti migranti o persone con disabilità, con l'obiettivo di facilitarne l'integrazione nel contesto sociale e lavorativo di riferimento, attraverso programmi di formazione e interazione.
2. Progetto dedicato alla realizzazione di spazi di interazione all'interno di un contesto multiculturale volto a favorire l'integrazione sociale.
3. Presenza spazi o programmi di assistenza e supporto all'interno dell'area di progetto che favoriscano l'interazione sociale tra persone di diversa età, etnia, sesso o religione.

ATTIVITÀ

L'analisi indaga le caratteristiche di progetto relative a servizi e funzioni presenti all'interno del nuovo spazio di rigenerazione.

Commercio

1. Progetto di rigenerazione la cui funzione è principalmente commerciale.
2. Presenza di piccole attività commerciali all'interno del progetto di rigenerazione.

Bar / Ristorazione

1. Progetto di rigenerazione la cui funzione è principalmente di bar o ristorazione.
2. Presenza di piccole attività di bar o ristorazione all'interno del progetto di rigenerazione.
3. Presenza di un servizio mensa e di ambienti destinati ad uso di refettorio.

Didattico / Artistico / Culturale

1. Progetto di rigenerazione la cui finalità è principalmente di formazione o promozione didattica, artistica e culturale.
2. Presenza di spazi attrezzati o supporti destinati alla formazione didattica, alla promozione culturale o all'espressione artistica.
3. Presenza di spazi non attrezzati all'interno dell'area di progetto utilizzati occasionalmente per attività organizzate di natura didattica, artistica e culturale.

Ludico / Sportivo / Ricreativo

1. Progetto di rigenerazione principalmente destinato ad attività di tipo ludico, sportivo e ricreativo.
2. Presenza di spazi attrezzati all'interno dell'area di progetto dedicati all'attività di gioco, ricreativa e motoria.
3. Presenza di spazi non attrezzati all'interno dell'area di progetto utilizzati occasionalmente per attività organizzate di gioco, ricreative e motorie.

Ufficio / Amministrativo

1. Progetto di rigenerazione principalmente destinato a ospitare spazi di amministrazione e uffici.
2. Presenza di spazi all'interno dell'area di progetto con funzione di ufficio dedicati ad attività di tipo amministrativo.

Residenziale / Ricettivo

1. Progetto di rigenerazione per la formazione di complessi abitativi, la cui funzione è pricipalmente di natura residenziale o ricettiva
2. Presenza di spazi all'interno dell'area di progetto la cui funzione è di tipo residenziale o ricettiva.
3. Presenza di spazi all'interno dell'area di progetto utilizzati per offrire un riparo notturno di natura temporanea.

Sanitario / Assistenziale

1. Progetto di rigenerazione la cui funzione è principalmente di natura assistenziale nei confronti di soggetti o comunità in condizioni di difficoltà economica, sanitaria o sociale.
2. Presenza di spazi all'interno dell'area di progetto la cui funzione è di natura sanitario/ assistenziale.

AMBIENTE

L'analisi indaga la sostenibilità ambientale che caratterizza il progetto di rigenerazione urbana, sia in relazione all'incremento della mobilità lenta e del verde urbano, sia in associazione alla scelta di soluzioni ecologiche.

Percorsi pedonali

1. Progetto di rigenerazione rivolto alla realizzazione di uno spazio pubblico prevalentemente destinato all'attività di passeggio.
2. Progetto di rigenerazione rivolto alla realizzazione di uno spazio pubblico in parte destinato all'attività di passeggio.
3. Presenza di percorsi pedonali destinati al collegamento delle funzioni di progetto, o del sito di intervento rispetto al suo contesto.

Percorsi ciclabili

1. Sviluppo di percorsi ciclabili lungo la totalità del sito di progetto.
2. Sviluppo di percorsi ciclabili lungo una parte del sito di progetto.

Incremento verde urbano

1. Introduzione di alberi, arbusti e nuova vegetazione, in un progetto inserito al'interno di un contesto urbano carente di zone verdi.
2. Introduzione di alberi, arbusti e nuova vegetazione a interessare parte dell'area di progetto.

Energie rinnovabili

1. Introduzione di attrezzature dedicate alla produzione di energia rinnovabile in risposta alla maggior parte della richiesta energetica di progetto (solare, eolica, geotermica, biomasse, idroelettrica, marina).
2. Introduzione di attrezzature dedicate alla produzione di energia rinnovabile in risposta a una parte della richiesta energetica di progetto (solare, eolica, geotermica, biomasse, idroelettrica, marina).
3. Approccio di sviluppo a basso impatto (sistemi di drenaggio sostenibili, gestione delle acque piovane, trattamento dei materiali...).

Riduzione di emissioni

1. Progetto di rigenerazione volto alla riduzione di emissioni acustiche o di sostanze dannose attraverso il cambio di destinazione d'uso della preesistenza o il trattamento della stessa.
2. Progetto di rigenerazione che produce un incremento significativo di percorsi pedonali, ciclabili e del verde urbano rispetto al sito di intervento.

COMUNITÀ

L'analisi indaga la relazione esistente tra il progetto di rigenerazione e la comunità che ne vive gli spazi, valutando la presenza di programmi, servizi e attività dedicate, la partecipazione attiva in fase di progettazione ed eventuali sviluppi futuri.

Progettazione partecipata

1. Confronto pubblico con la comunità locale al fine di coinvolgere i cittadini nelle scelte relative la progettazione del sito e la programmazione delle attività nell'area di progetto.
2. Confronto pubblico con la comunità locale al fine di coinvolgere i cittadini nelle scelte relative la programmazione delle attività nell'area di progetto.

Progetti comunitari

1. Presenza di associazioni dedite alla gestione del sito di progetto responsabili dell'organizzazione di eventi e progetti destinati alla comunità locale.
2. Presenza di spazi attrezzati all'interno dell'area di progetto che consentano l'organizzazione di eventi e progetti destinati alla comunità locale.

Spazi di incontro

1. Progetto di rigenerazione destinato alla realizzazione di uno spazio di incontro per la comunità locale.
2. Progetto di rigenerazione all'interno del quale sono previsti grandi spazi destinati all'incontro per la comunità locale, quali anfiteatri, spazi di aggregazione e gioco, punti panoramici.
3. Progetto di rigenerazione all'interno del quale sono previste sedute e aree destinate al riposo.

Sviluppo di quartiere

1. Significative conseguenze di sviluppo dei quartieri adiacenti l'area di intervento quali il miglioramento della qualità di vita dei residenti, l'aumento del valore degli immobili e l'incremento del turismo.
2. Previsione di sviluppo dei quartieri adiacenti l'area di intervento attraverso l'attuazione di un progetto di rigenerazione "aperto" che preveda la possibilità di successive operazioni di espansione.

Programmi di inclusione

1. Presenza di associazioni dedite alla gestione del sito di progetto che prevedano l'attuazione di programmi inclusivi e di supporto indirizzati a soggetti fragili dal punto di vista economico e sociale.
2. Progetto di rigenerazione all'interno di un contesto interculturale attento alla tematica dell'integrazione.

5. Casi studio a confronto

A seguito dell'analisi di ciascuno dei singoli progetti appartenenti al gruppo di studio, i risultati ottenuti vengono riportati e confrontati tra loro. Ricorrendo all'utilizzo di istogrammi, le quattro categorie (*progetto, servizi, ambiente e comunità*) vengono rapportate allo scopo di verificare al contempo sia quali di queste abbia avuto maggiore o minore incidenza per il gruppo oggetto di studio, sia quali progetti si siano distinti nelle diverse categorie e quali siano gli elementi che hanno permesso il raggiungimento di tali risultati.

Successivamente i parametri di valutazione registrati per ogni categoria di ciascun progetto vengono rappresentati sotto forma di diagramma polare, che consente di effettuare un confronto immediato tra la caratteristiche che contradistinguono i diversi casi studio. Per fornire una lettura critica dello studio effettuato si procede attraverso una comparazione dei risultati ottenuti, indirizzata ad evidenziare eventuali azioni compensative, lacune, differenze e affinità.

Obiettivi di analisi

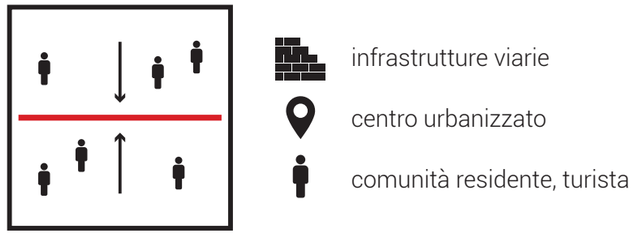
I progetti di rigenerazione urbana approfonditi in questo capitolo sono accomunati da due fattori: la presenza di una barriera, fisica o sociale, che rappresenti un elemento divisivo per il tessuto urbano e per le relazioni, identificabile, qualora si tratti di un confine tangibile, in una struttura architettonica; l'operazione di sconfinamento di tale barriera attraverso soluzioni progettuali che consentano la trasformazione della stessa in uno spazio di connessione.

L'approfondimento di progetti di sconfinamento si propone l'obiettivo di individuare, in base alla tipologia di preesistenza, quali scelte progettuali siano state più frequentemente adottate e quali tra queste abbiano riscontrato maggior successo circa l'utilizzo degli spazi da parte della comunità.

Quali soluzioni favoriscono una ricucitura degli spazi di confine? Quali attività e servizi sono compatibili con la rigenerazione di una determinata tipologia di preesistenza? Quale tipologia di riqualificazione urbana pone maggiore attenzione alla tematica ambientale o comunitaria? Come "ricucire" uno spazio frammentato da pregiudizi e dalla paura del diverso?

3.2 - analisi casi studio
CONFINI LINEARI

lineare agg. [dal lat. *linearis*].
a. Inerente a una linea (per lo più retta), che procede secondo una retta, o che si sviluppa prevalentemente nel senso della lunghezza.



Sconfinamento urbano

In questo capitolo verranno presi in esame alcuni progetti di rigenerazione urbana all'interno di un contesto diviso dalla presenza di un'infrastruttura viaria.

Il margine, definito dalla presenza stessa dell'infrastruttura, è di tipo lineare e può rappresentare un elemento divisivo del tessuto urbano sia nel caso in cui si trovi in condizioni di abbandono, sia nel caso di utilizzo prolungato. Se dismessa l'infrastruttura raggiunge gradualmente uno stato di degrado a causa del suo inutilizzo, divenendo un elemento di disvalore per il contesto; se in uso la sua conformazione fisica può rappresentare un ostacolo alla circolazione o generare spazi di risulta la cui trascuratezza ne ostacola l'attraversamento.

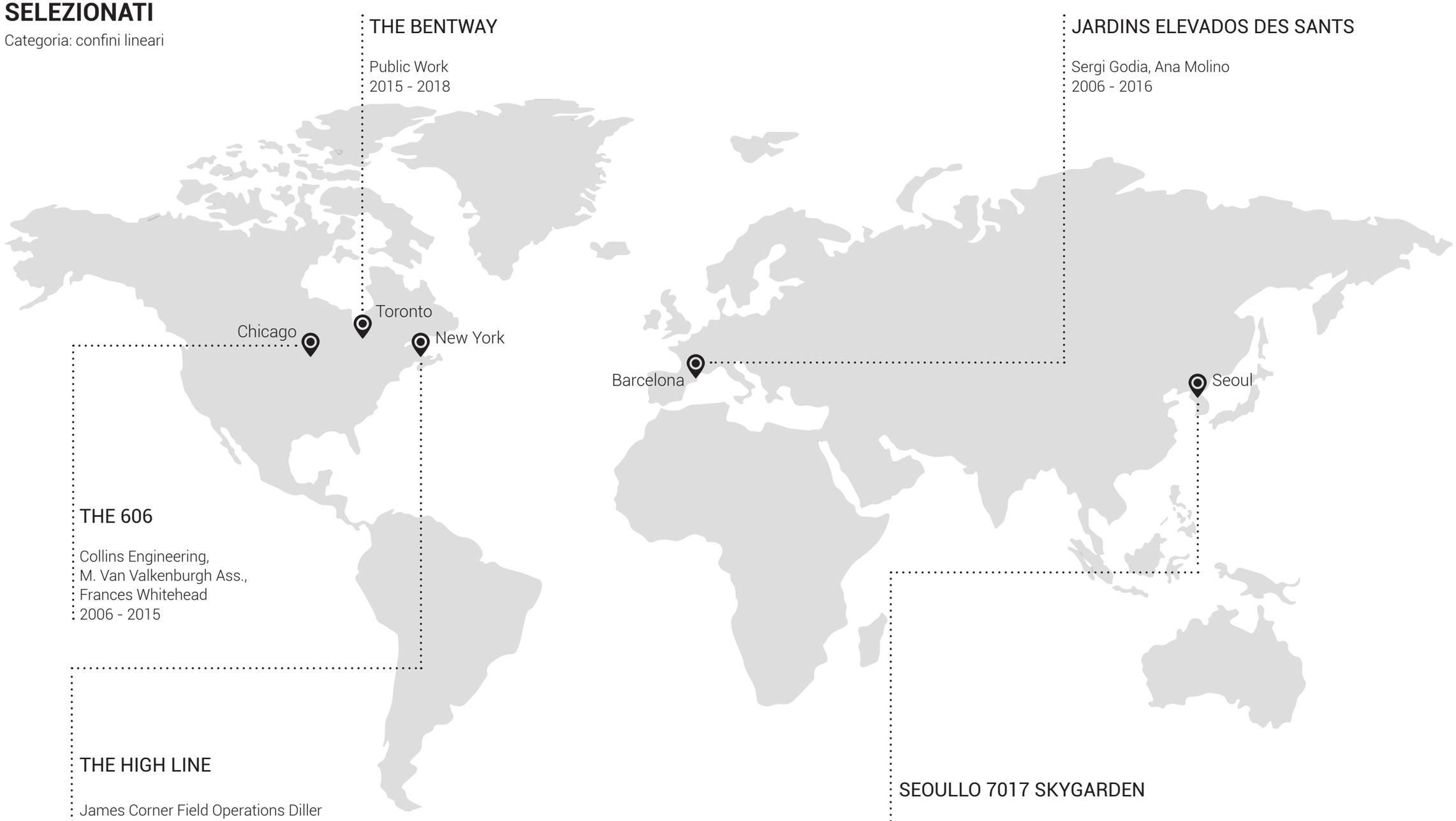
Negli ultimi decenni abbiamo assistito a una radicale trasformazione del ruolo delle infrastrutture. L'incremento della mobilità privata insieme alla dismissione di fabbriche all'interno di contesti storici industriali hanno causato la chiusura di numerose linee ferroviarie e stradali; inoltre, la questione ambientale, che assume sempre maggiore importanza per gli edifici di nuova costruzione, richiede l'adeguamento delle infrastrutture esistenti a nuovi standard emissivi o la loro sostituzione.[1]

L'attenzione alla qualità ambientale urbana insieme al nuovo interesse per soluzioni progettuali di riutilizzo adattativo consentono al patrimonio viario dismesso di trovare nuova vita attraverso la sua conversione in percorsi verdi, o parchi lineari, destinati alla mobilità ciclopedonale. L'adattabilità della "tipologia infrastrutturale" alla nuova funzione pubblica è dettata da differenti caratteristiche della preesistenza: dal ridotto numero di intersezioni con la rete stradale, che permette l'attribuzione di continuità al nuovo spazio pubblico, alla compatibilità della larghezza del sito di intervento rispetto all'inserimento di percorsi ciclopedonali.[2]

[1] Mussinelli, E., Marchegiani, C., *La valorizzazione degli scali ferroviari dismessi. Il caso di Milano*, Firenze 2011.
[2] Guerrieri, M., *Strategie e criteri progettuali per la conversione di linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi*, Palermo 2009.

I PROGETTI SELEZIONATI

Categoria: confini lineari



THE BENTWAY

Public Work
2015 - 2018

JARDINS ELEVADOS DES SANTS

Sergi Godia, Ana Molino
2006 - 2016

THE 606

Collins Engineering,
M. Van Valkenburgh Ass.,
Frances Whitehead
2006 - 2015

THE HIGH LINE

James Corner Field Operations Diller
Scofidio + Renfro
2004 - 2019

SEOULLO 7017 SKYGARDEN

MVRDV
2015 - 2017

3.2.1 - THE BENTWAY

Public Work | 2015 - 2018 | Toronto, Canada | 28.300 m² | $ 23.5M

Il sito di intervento

Il progetto di rigenerazione urbana si sviluppa a Toronto, città nota per essere una delle più multiculturali al mondo, con circa il 36% di abitanti di origine non canadese; è suddivisa in 240 quartieri, raggruppati in sei differenti distretti. Il progetto in questione, nello specifico, trova luogo in corrispondenza degli spazi di risulta generati dalla strada sopraelevata comunemente conosciuta come Gardiner Expressway. La superstrada municipale fu costruita tra il 1955 e il 1966; negli anni '90, dopo 30 anni di utilizzo, vennero effettuate le prime ampie operazioni di riparazione dell'infrastruttura. Prima dell'inaugurazione del parco lineare, la superstrada rappresentava un forte elemento divisivo della città; l'intervento ha permesso il riutilizzo dell'infrastruttura per la creazione di un'arteria ciclo pedonale mirata a connettere l'area con sette quartieri circostanti.

Obiettivi di progetto

La volontà di introdurre un nuovo paesaggio pubblico in sostituzione del critico spazio di risulta individuato dalla superstrada sopraelevata, si traduce in un progetto dal carattere estremamente flessibile, mirato a ospitare al contempo spazi comunitari destinati ai 70.000 residenti dei quartieri limitrofi e percorsi ciclopedonali che facilitino l'accessibilità al sito. Il progetto si propone di sviluppare spazi multi funzionali, permettendo di ospitare al contempo programmi culturali, spazi dedicati allo sport, attività comunitarie e luoghi di incontro.

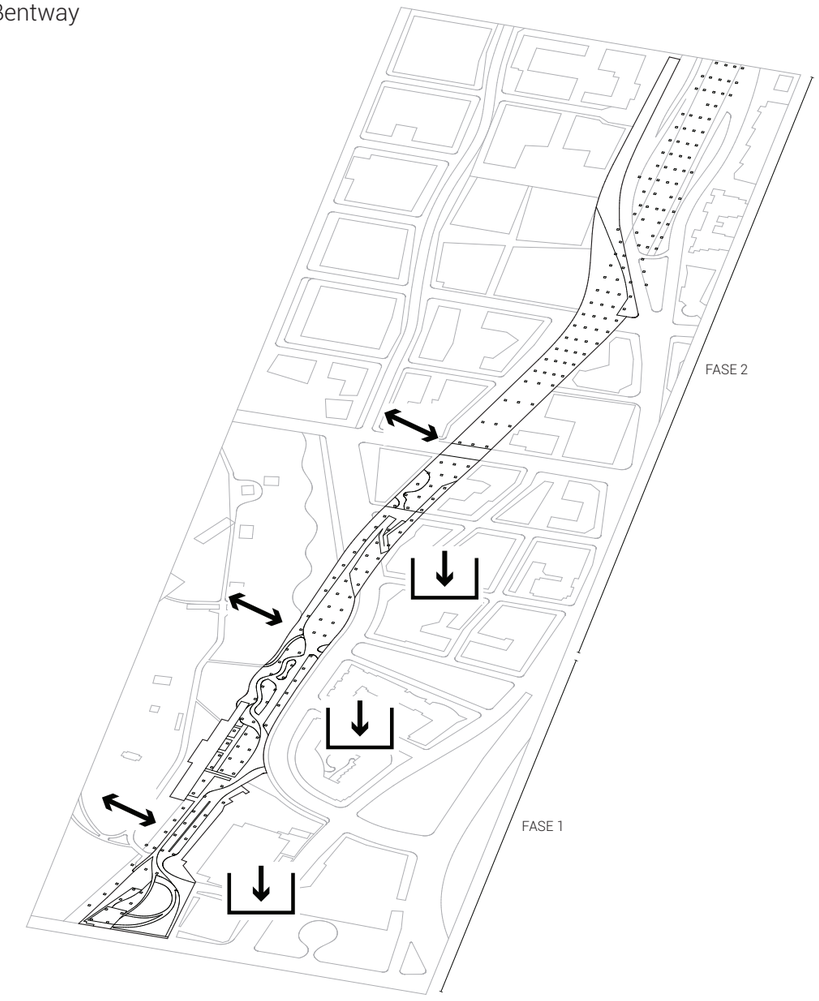
Gli spazi di sconfinamento

The Bentway fonde progettazione e programmazione dello spazio pubblico per supportare nuove piattaforme mirate all'espressione creativa e all'esperienza pubblica. La progettazione dell'ambiente fisico e l'approccio alla programmazione sono stati sviluppati attraverso la pubblica consultazione di potenziali utenti cittadini; la programmazione di attività, eventi artistici, culturali e ricreativi è resa possibile grazie all'organizzazione no profit *Bentway Conservancy* che ne gestisce gli spazi e informa la comunità tramite annunci sul sito web.

Il progetto pone le basi per una visione ben più ampia. Con il completamento della pista di pattinaggio nel 2018 si è andata a concludere la fase 1 di intervento. Questa visione multi-fase apre le porte alle diverse possibilità che andranno a evolversi nel tempo; ad esempio, mentre l'attuale pista di pattinaggio scorre sotto la Gardner Expresswa, in futuro è prevista la sua estensione alle zone limitrofe per consentire la creazione di nuovi collegamenti con i percorsi più vicini.

La serie di colonne di sostegno in cemento della superstrada sopraelevata, dette bents, viene utilizzata per l'individuazione e lo sviluppo di 55 “stanze civiche” che, a seconda delle necessità, possono funzionare insieme o singolarmente. Il Bentway collabora con artisti, designer e organizzazioni creative per generare mostre stagionali e progetti ed eventi speciali; installazioni, murales, performance, fotografie, sculture, laboratori, progetti multimediali interattivi.

Operazioni compositive
The Bentway



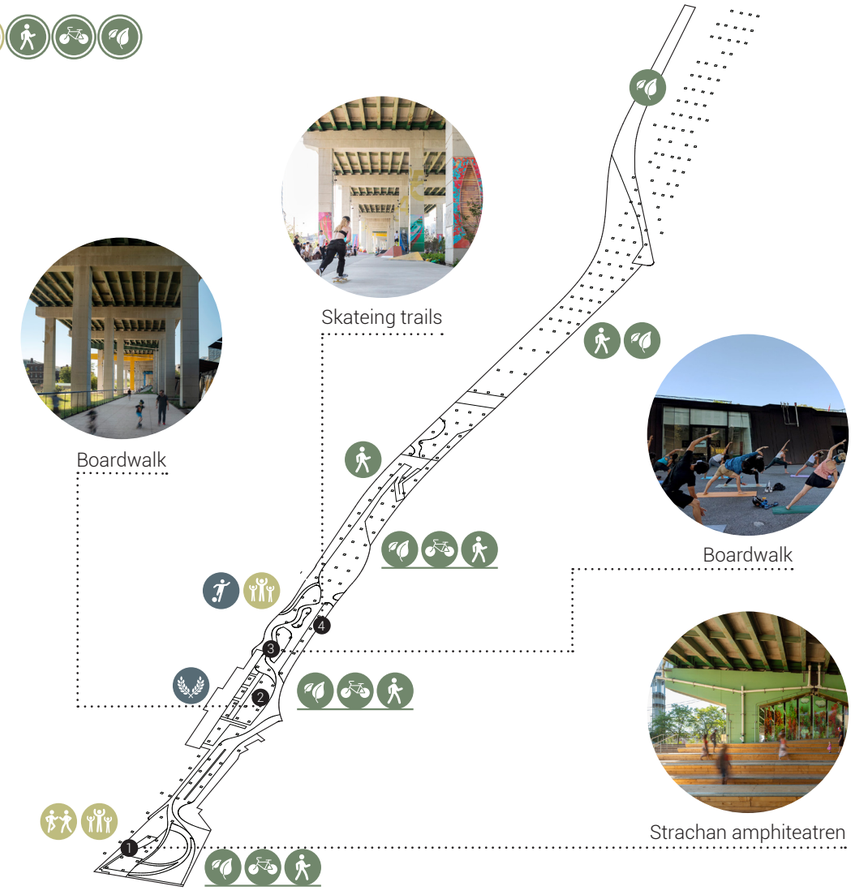
Inserire

I luoghi della Bentway sono stati inseriti all'interno di una preesistenza definita da spazi di risulta inutilizzati; l'individuazione delle cosiddette “stanze civiche” definite dalla posizione dei pilastri, insieme alla presenza di un elemento di copertura, permettendo di agire su un sito di intervento che fin da subito delimita i propri spazi. Tanto la conformazione dell'anfiteatro, quanto lo sviluppo dei percorsi ciclo pedonali e dello skate trail sono definiti e direzionati in relazione alla posizione dei singoli pilastri o all'altezza della strada sopraelevata.

Connettere

La strada sopraelevata e gli spazi inutilizzati che ne seguono l'andamento rappresentano un forte elemento divisivo per i quartieri limitrofi; per questo motivo, uno dei principali obiettivi perseguiti dai progettisti prevede la composizione di percorsi mirati a favorire le connessioni sia lungo lo sviluppo della superstrada, sia trasversalmente ad essa. La struttura di progetto utilizza alcuni punti di riferimento chiave come punti di ancoraggio: lo storico Fort York, insieme al Fort York Visitor Center e gli spazi verdi vicini.

Funzioni di progetto
The Bentway

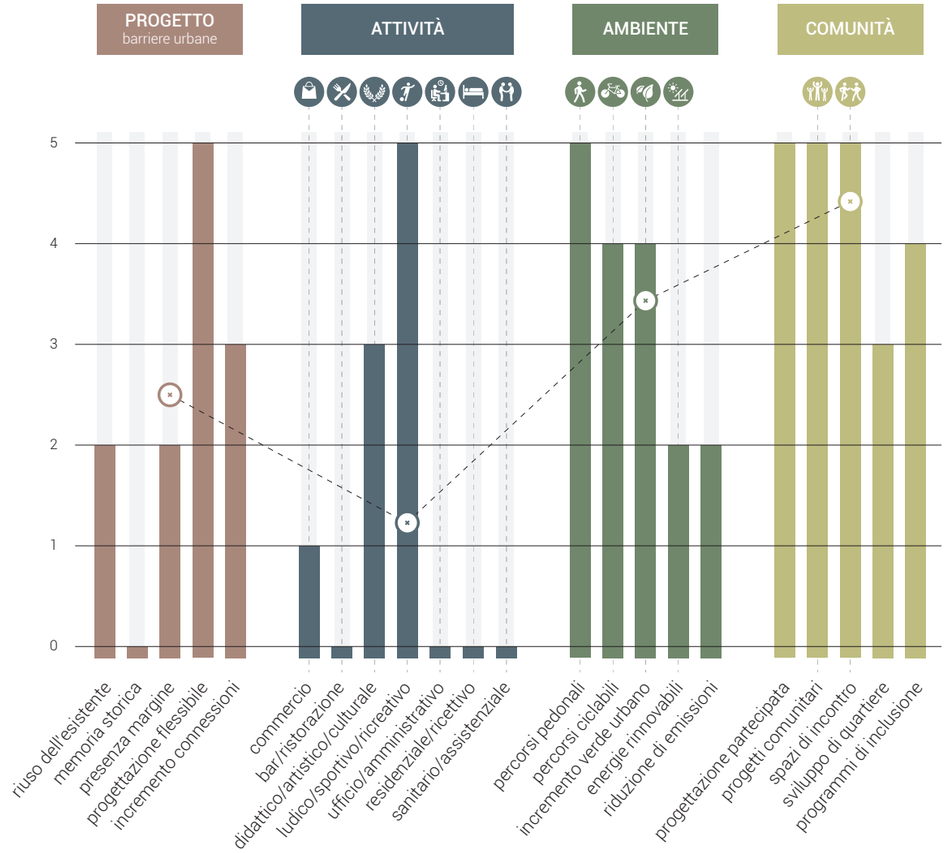


L'accesso al parco lineare da Strachan Gate avviene attraverso un anfiteatro all'aperto; questo presenta gradinate per circa 250 posti e, insieme al prato adiacente capace di ospitare circa 500 persone, permette la programmazione di spettacoli ed eventi aperti alla collettività. Un secondo spazio dedicato agli eventi si sviluppa di fronte al Fort York Visitor Center. Accanto è possibile individuare un paesaggio di erbe autoctone, che viene gestito attraverso un sistema di drenaggio sostenibile e attento.

Lo skate trail si estende per una lunghezza di 220 metri. La sua funzione cambia al variare delle stagioni; diventa un percorso con uno splash pad per bambini in estate e una pista di pattinaggio durante la stagione invernale.

Fotografia: Nic Lehoux, Nicole Pacampara, Denise Militzer, Andrew Williamson

Analisi di progetto
The Bentway



La **progettazione partecipata** ha attraversato un ampio processo di coinvolgimento della comunità della durata di due anni, con l'obiettivo di fondere la progettazione dello spazio pubblico con la programmazione della comunità. I membri del pubblico, insieme a gruppi comunitari e organizzazioni che rappresentano lo sport, la ricreazione, l'arte, la cultura e l'intrattenimento, sono stati invitati a contribuire a sviluppare questa visione rispondendo alla domanda: "Cosa potrebbe accadere solo qui?".

La **flessibilità del progetto** rappresenta uno tra i principali punti di forza del parco lineare; l'adattabilità dello skate trail alle diverse stagioni, l'auditorium e gli spazi dedicati ad eventi, contribuiscono all'apertura del parco alle differenti fasce d'età e in qualsiasi periodo dell'anno.

La **sostenibilità ambientale** viene ricercata attraverso soluzioni progettuali attente ed ecologiche; per la gestione delle acque piovane è stato adottato un sistema di drenaggio per il quale l'acqua viene trattata naturalmente in elementi di stoccaggio sotterranei; l'intera pavimentazion è stata realizzata utilizzando materiali riciclati.

3.2.2 - SEOULLO 7017 SKYGARDEN

MVRDV

2015 - 2017

Seoul, Corea del Sud

9661 m²

£ 40M

Il sito di intervento

Il parco lineare trova luogo su di un ex autostrada sopraelevata situata nel centro cittadino di Seoul; il cavalcavia, lungo 938 metri e situato a 16/17 metri di altezza da terra, taglia diagonalmente la stazione di Seoul, ed è solo uno dei molti che, negli anni 60, furono fatti costruire dai pianificatori della città per gestire al meglio il traffico che scorreva nella capitale. Essendo diventati nel corso degli anni, non solo una rovina per il paesaggio, ma anche un rischio per la sicurezza, i cavalcavia iniziarono a essere gradualmente rimossi e si decise di riutilizzarne alcuni come spazi verdi pedonali.

Obiettivi di progetto

Il progetto nasce per merito di un concorso vinto nel 2015 dal team di progetto MVRDV; l'obiettivo di intervento definito mira a trasformare un'autostrada dismessa in uno Skygarden, incrementando in questo modo la presenza di vegetazione in un contesto dagli spazi verdi estremamente limitati. La volontà di dare vita a un nuovo simbolo verde per cambiare l'immagine del centro cittadino, ha portato team paesaggisti, ONG locali e consulenti cittadini alla raccolta della più grande diversità di flora in condizione strettamente urbana. In futuro il cavalcavia si evolverà fino a diventare un 'vivaio urbano', allevando alberi per i quartieri circostanti.

Il nuovo parco lineare è stato concepito allo scopo di crescere e cambiare attraverso lo sviluppo di sempre nuove connessioni.

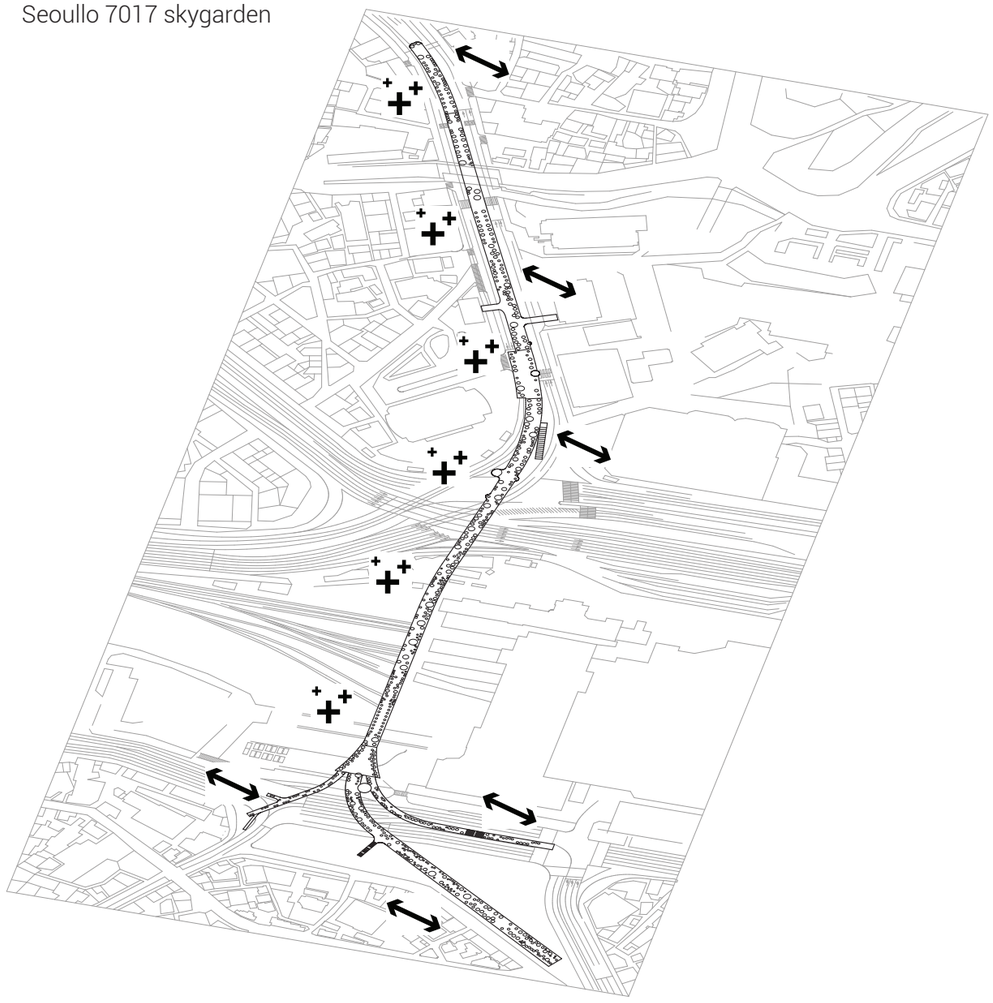
Gli spazi di sconfinamento

Il parco lineare collega gli abitanti della città con la natura sviluppandosi come arboreto didattico, all'interno di un contesto urbano denso e povero di spazi pubblici; un villaggio di piante che ospita la più grande varietà di specie vegetali coreane, raccogliendo 52 famiglie tra cui alberi, arbusti e fiori esposti in 645 vasi.
Questa varietà di flora consente di creare piccoli giardini dai diversi profumi, colori e identità; le famiglie vegetali sono distribuite in ordine alfabetico da est a ovest trasformando il parco lineare in un'esperienza didattica ed educativa; il paesaggio cambierà al passare delle stagioni e con le nuove fioriture.

Lo Skygarden mira ad espandere le sue radici alle aree circostanti del ponte, creando una strategia per trasformarlo in una condizione molto più verde e pedonale.
La volontà di affiancare allo sviluppo del parco lineare la nascita di un futuro vivaio urbano pone le basi per una crescita della città di Seoul in termini di sostenibilità e ambiente.

Scale, ascensori e nuovi giardini satellite si connettono allo Skygarden spuntando come rami dai pilastri strutturali esistenti e collegando la città al nuovo parco; queste estensioni collegano lo skygarden sia visivamente attraverso le specie vegetali, sia fisicamente. 16 piccoli padiglioni popolano il parco, offrendo all'utente la possibilità di usufruire di alcuni servizi quali caffè, negozi, mostre, padiglioni dei giardinieri, trampolini, pediluvi, un palcoscenico, un teatro per i bambini e un centro informazioni.

Operazioni compositive
Seoullo 7017 skygarden



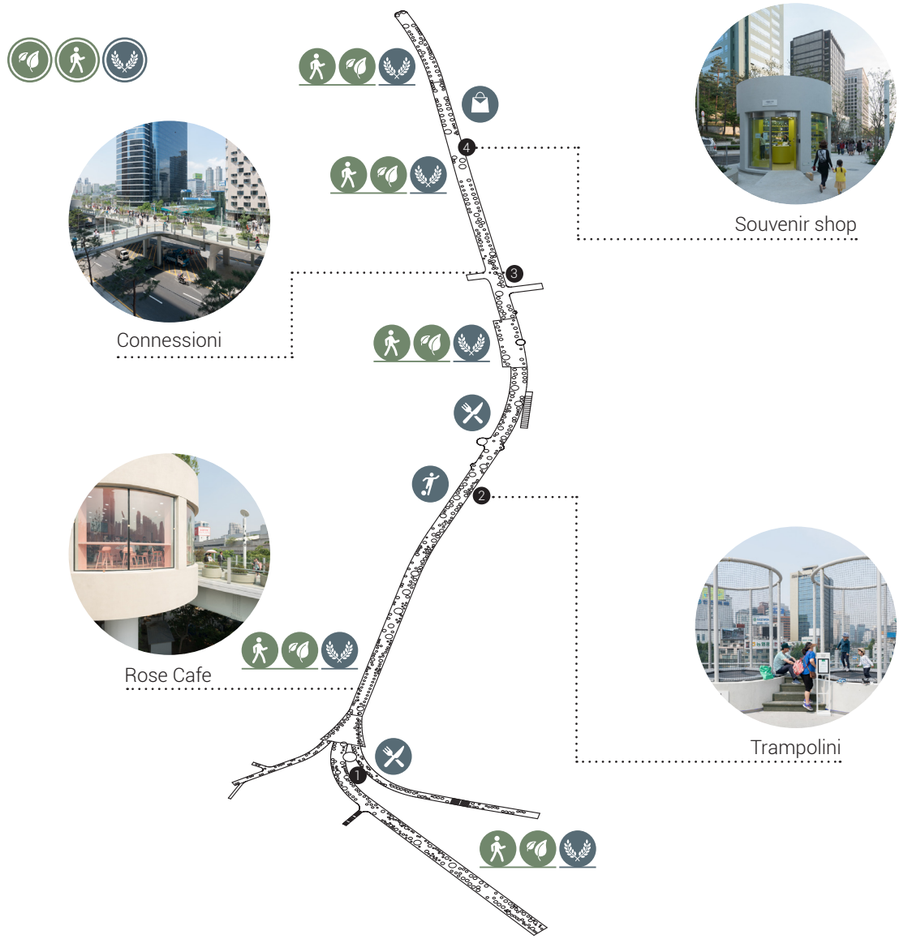
Aggiungere

Poichè la preesistenza non avrebbe potuto ospitare la profondità di terreno richiesta per una piantumazione estensiva, sono stati effettuati interventi di rinforzo strutturale al fine di consentire l'aggiunta di fioriere rotonde e profonde lungo l'intero sviluppo dell'ex cavalcavia, permettendo di piantare alberi e arbusti. Quella delle fioriere circolari è stata una scelta pratica, in quanto tale conformazione consente il contenimento di grandi quantità di terreno. Il tema circolare è stato enfatizzato e riproposto attraverso 16 padiglioni cilindrici.

Connettere

Nuovi ponti, scale e ascensori collegano il viadotto con hotel, negozi e giardini e consentono la formazione di nuove connessioni tra i quartieri limitrofi, quali il mercato di Namdaemun con i quartieri Malli-dong, Jungnim-dong e Cheongpa-dong della città. Ulteriori strutture di scale, ascensori e nuovi "giardini satellite" possono connettersi allo Skygarden in qualsiasi momento, consentendo possibili espansioni future e nuove diramazioni del verde urbano. Attualmente, su 25 collegamenti pedonali previsti, ne sono stati completati 10.

Funzioni di progetto
Seoullo 7017 skygarden

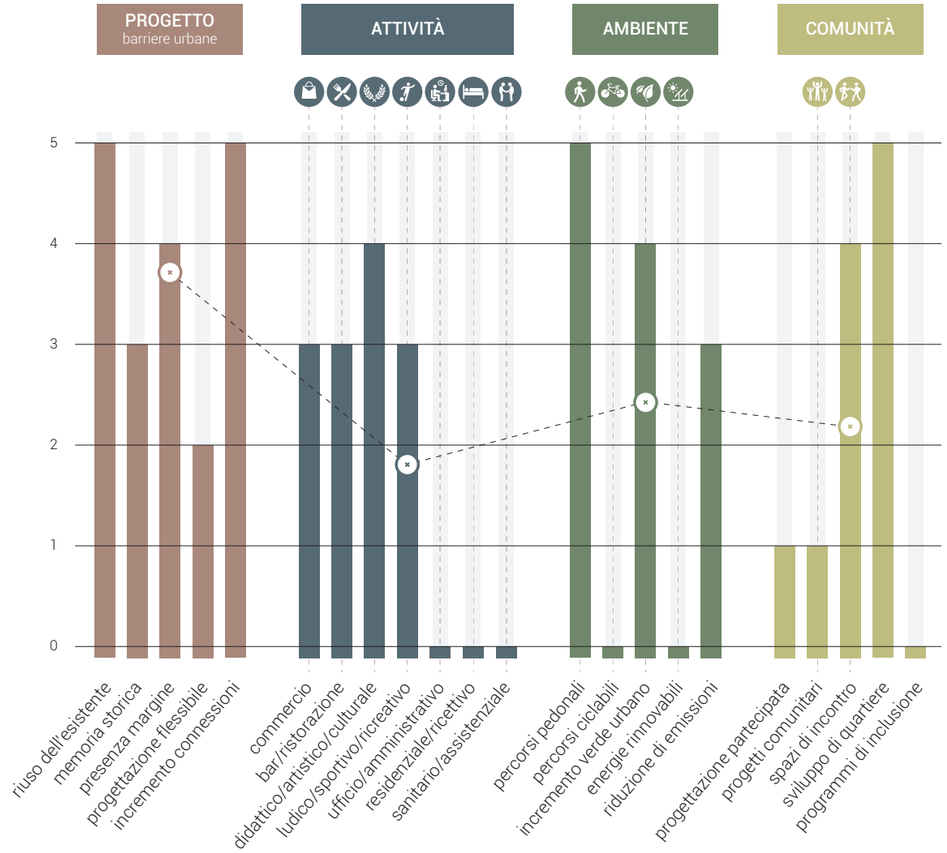


Percorrendo il parco lineare a partire dalla triforcazione che si sviluppa in corrispondenza di piazza Malli-dong, una lieve pendenza accompagna il visitatore lungo il percorso pedonale attraversando le centinaia di vasi circolari ospitanti diverse varietà di alberi e arbusti. L'incremento dei percorsi pedonali e del verde urbano, che risultano fondamentali in un contesto fortemente urbanizzato quale Seoul, è accompagnato dall'esperienza didattica educativa che la classificazione della nuova e numerosa vegetazione consente.

Diversi padiglioni circolari funzionano da "attivatori", in quanto funzionali a dare nuova vita al ponte. Tra questi troviamo: cafè, una mostra, un negozio, trampolini, un pediluvio, un teatro per i bambini, il centro informazioni e un negozio di souvenir.

Fotografia: Ossip van Duivenbode

Analisi di progetto
Seoullo 7017 skygarden



Le componenti di **progetto** del nuovo parco interessano differenti tematiche; la flessibilità, ricercata sia attraverso la stagionalità della vegetazione, che consente la formazione di paesaggi sempre nuovi al variare delle stagioni, sia per merito dell'illuminazione notturna di colore blu; la memoria storica, per la quale si è deciso di esporre parti parti della pavimentazione e delle ringhiere del cavalcavia originario; il riuso dell'infrastruttura, simbolo di un rinnovato interesse nell'adattare e rivitalizzare l'edificato esistente; l'**incremento delle connessioni**, per il quale il progetto prevede la formazione di 25 nuovi collegamenti pedonali.

La strategia verde adottata adottata include l'aumento del numero di **percorsi pedonali** e piazze verdi, insieme a un incremento della vegetazione all'interno di un contesto mancante di spazi verdi pubblici; il parco, con le sue 24.000 piante, da villaggio vegetale crescerà fino a diventare un vivaio urbano

3.2.3 - JARDINS ELEVADOS DE SANTS

Sergi Godia,
Ana Molino

2006 - 2016

Barcelona, Spagna

30400 m²

€ 22.2M

Il sito di intervento

Il progetto si sviluppa nel quartiere di Sants, a Barcellona, nello specifico in corrispondenza di Rambla de Sants, nota anche come Cajón de Sants per via della struttura in cemento armato che la caratterizza. Prima della realizzazione del parco, il tracciato della metropolitana all'interno del quartiere divideva letteralmente l'area in due parti, rappresentando una barriera del tessuto urbano, causando disfunzioni sia in termini di mobilità, sia di inquinamento acustico e degrado ambientale. Il parco lineare trova luogo su di una piattaforma rialzata sopra i binari del treno e della metropolitana, per una lunghezza di 800 metri e una larghezza di circa 30. I progettisti hanno fin da subito scartato la possibilità di un interramento del corridoio ferroviario e hanno scelto di posizionare l'infrastruttura all'interno di una "scatola" la cui copertura potesse diventare una passeggiata panoramica sopraelevata.

Obiettivi di progetto

Questo progetto si rivolge a svariati obiettivi tra loro diferenti: primo tra tutti si desidera combattere l'inquinamento acustico causato dalla presenza dei binari ferroviari attraverso un processo di insonorizzazione; implementare le connessioni interne al quartiere; trasformare la copertura prevista dal progetto in un grande spazio pubblico, incrementando al contempo il verde urbano. Tali obiettivi vengono ricercati con criteri di sostenibilità attraverso l'illuminazione a LED, l'energia fotovoltaica e l'irrigazione di falda..

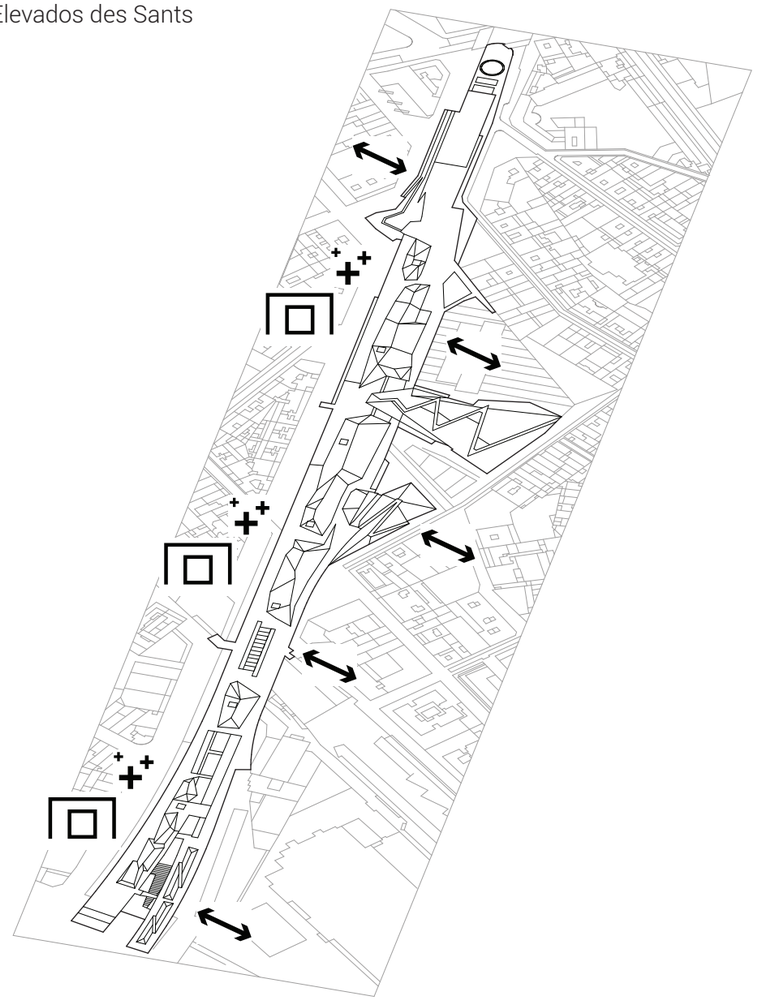
Gli spazi di sconfinamento

L'involucro di progetto è stato realizzato in calcestruzzo armato prefabbricato con travi diagonali tipo Warren, sia in memoria dei vecchi ponti ferroviari, sia per permettere la visione del treno che attraversa la città, riducendo al minimo il suo impatto acustico. Sopra i binari del treno la piattaforma ospita i giardini lineari; le piantagioni, che si sviluppano lungo i 760 metri di lunghezza, sono prevalentemente autoctone e sono affiancate non solo da percorsi pedonali, ma anche da alcuni servizi quali un'area giochi per bambini, un bar e un bibliopark. I giardini si trovano tra i 4 e i 12 metri di altezza rispetto al livello stradale e sono strutturati sulla base di due percorsi lineari; uno sul lato nord del ponte, ombreggiato grazie alla presenza degli alberi, e un altro sul lato sud, sempre esposto al sole.

La connettività alla stazione della metropolitana e agli spazi pubblici annessi all'area di progetto è garantita dall'inserimento di diversi snodi di accesso: 5 ascensori, 2 rampe, 3 scale e 4 scale mobili. Sono stati adottati diversi strumenti di sostenibilità ambientale: i pannelli fotovoltaici, che coprono parte del consumo di energia, l'illuminazione a LED insieme alle tecniche di irrigazione.

La scelta di alberi e della vegetazione arbustiva è stata effettuata sulla base di criteri di selezione di colore altamente selettivi. In un contesto nel quale le aree verdi risultano estremamente limitate, questo progetto pone le basi a futuri interventi su larga scala volti a generare un corridoio ecologico per la città di Barcellona.

Operazioni compositive
Jardins Elevados des Sants



Avvolgere

Esclusa l'ipotesi dell'interramento del corridoio ferroviario, si è deciso di operare sulla preesistenza avvolgendola, realizzando una struttura "contenitore" sopraelevata rispetto al livello stradale, permettendo la formazione di un paessaggio che si sviluppi lungo l'intera estensione della piattaforma e possa essere utilizzato anche come belvedere della città.

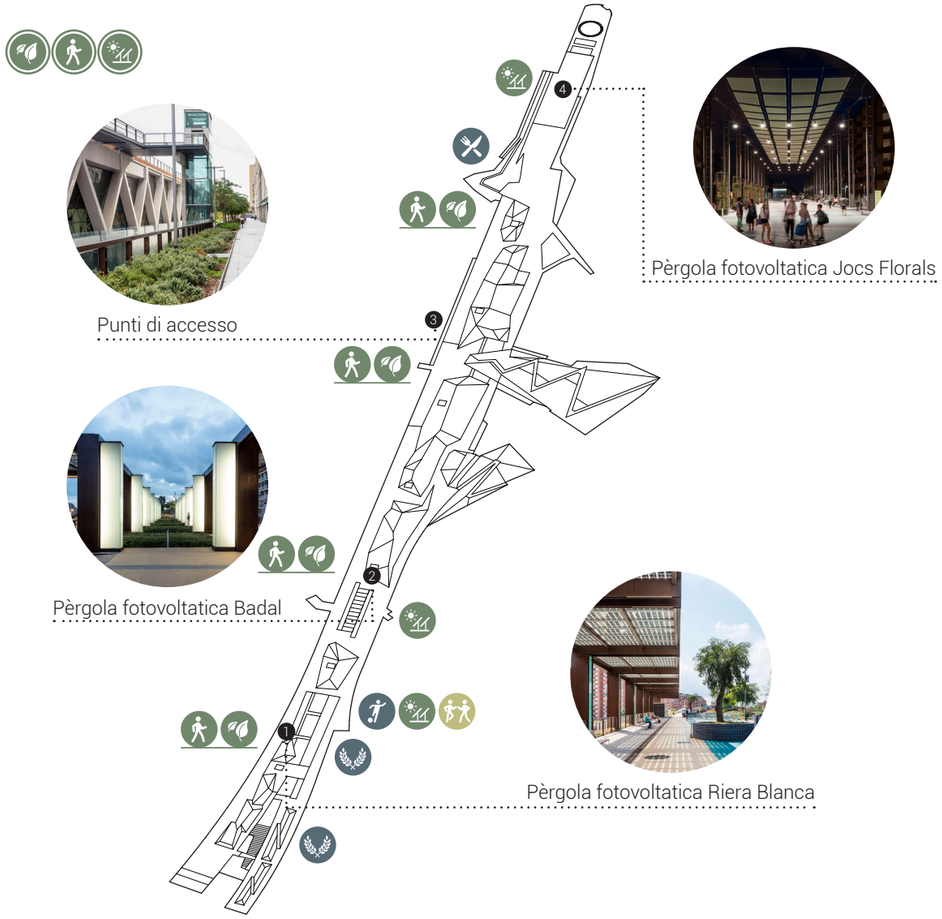
Aggiungere

La piattaforma diviene a sua volta spazio di progetto e consente l'elaborazione di operazioni compositive di addizione. Al nuovo piano di progetto vengono dunque aggiunti giardini, percorsi pedonali, e spazi attrezzati quali aree giochi, attrezzature per l'attività sportiva, servizi igienici, un chiosco, un biblioparco, oltre a sedute e pergolati ombreggianti.

Connettere

La necessità di definire nuove connessioni volte a congiungere il parco, gli spazi pubblici circostanti e il servizio metropolitano sottostante ha condotto a trattare in maniera distinta tre spazi dell'area di progetto, in quanto rappresentativi degli snodi del sistema d'accesso dal contesto circostante, tramite 5 ascensori, 2 rampe, 3 scale e 4 scale mobili.

Funzioni di progetto
Jardins Elevados des Sants

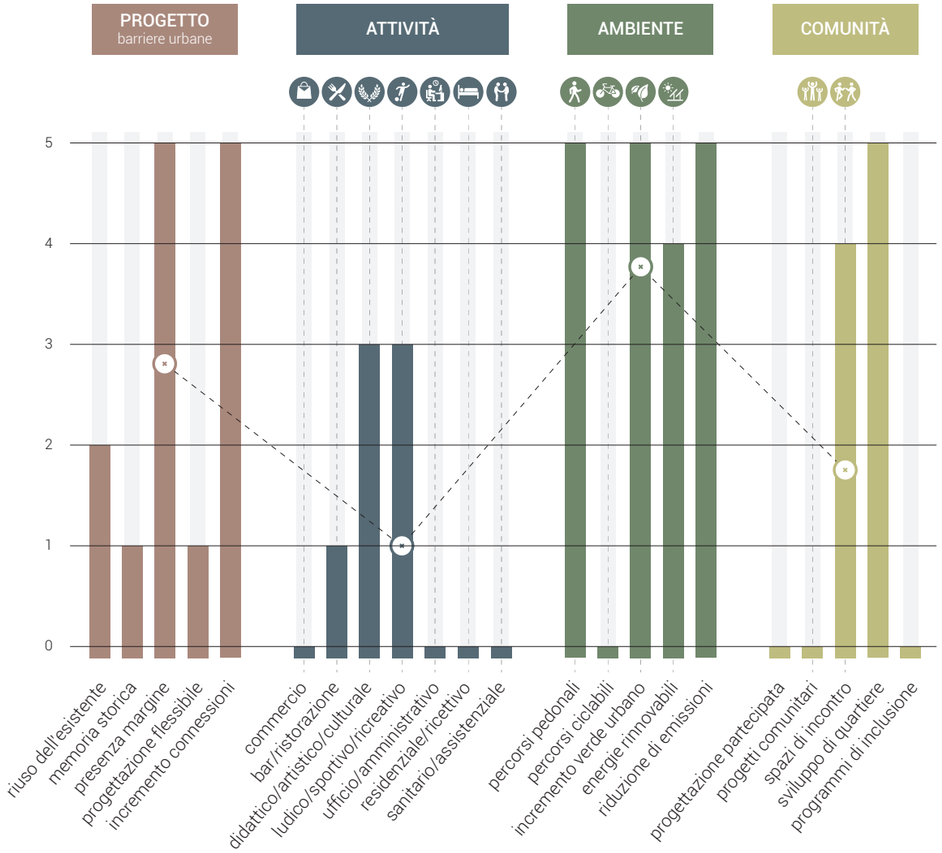


Seguendo il percorso salendo da C. de la Riera Blanca è possibile trovare sulla destra un giardino didattico che mostra al visitatore l'aspetto dell'area a partire dal XVIII secolo. Proseguendo lungo il percorso pedonale le prime pergole fotovoltaiche, Riera Blanca e Badal, offrono riparo dal sole e sedute per il riposo; in corrispondenza di quest'area troviamo inoltre uno spazio giochi per i bambini, attrezzature sportive per l'attività di fitness, servizi igienici e un biblioparco.

Diversi spazi lungo il percorso sono stati pensati come punti panoramici, per merito della differenza di quota rispetto al livello stradale; numerosi punti d'accesso consentono il collegamento ai quartieri limitrofi. Sentieri pedonali e spazi verdi si alternano lungo l'intera area di progetto, terminando con un grande piazzale in quota rispetto al tessuto urbano circostante, in parte coperto da un terzo sistema pergolato dotato di pannelli fotovoltaici, la Pèrgola fotovoltatica Jocs Florals.

Fotografia: Adrià Goula

Analisi di progetto
Jardins Elevados des Sants



La pratica di insonorizzazione del corridoio ferroviario consente una maggiore vivibilità dello spazio pubblico che, prima dell'attuazione del progetto, era ostacolata dall'impatto acustico causato dal servizio ferroviario. Il masterplan di progetto apre la possibilità al parco lineare di espandersi ulteriormente, creando un corridoio verde della lunghezza di 5km, e consentendo futuri **sviluppi di quartiere** in quelle che saranno le aree limitrofe il sito di intervento.

La **riduzione di emissioni** acustiche prodotte dal corridoio ferroviario rappresenta uno dei principali obiettivi di progetto. La soluzione progettuale adottata per minimizzare l'impatto acustico prevede l'utilizzo di travi diagonali di tipo Warren in calcestruzzo prefabbricato a costruzione della struttura muraria di supporto. I grandi triangoli vetrati che le travature generano permettono al contempo di ridurre l'emissione acustica e di consentire la vista del treno in transito per la città.

3.2.4 - THE HIGH LINE

James Corner
Field Operations,
Diller Scofidio
+ Renfro

2004 - 2019

New York, Stati Uniti

28.800 m²

$ 153M
(fase 1 e 2)

Il sito di intervento

Il parco si trova sul sito di una ex struttura ferroviaria sopraelevata. La storia del sito di progetto nasce nel 1847, quando la città di New York autorizzò la costruzione di una ferrovia a livello stradale. Il numero di incidenti ferroviari e stradali che si verificarono nell'area nei decenni a seguire, portarono alla demolizione della struttura e alla costruzione della ferrovia sopraelevata, la High Line, aperta ai treni nel 1934. La zona interessata dal progetto comprende i quartieri di West Chelsea e il Meatpacking District, storica area industriale e ora quartiere di arte e moda. Il calo della produzione industriale e l'incremento del trasporto su strada portarono al progressivo disuso della linea ferroviaria, dalla demolizione della sezione meridionale della linea negli anni '60 fino al suo definitivo abbandono negli anni '80. La volontà di preservare la storica infrastruttura urbana porta alla fondazione di *Friends of the High Line*, un gruppo senza scopo di lucro basato sulla comunità, il cui impegno per la causa ha permesso la realizzazione del progetto.

Obiettivi di progetto

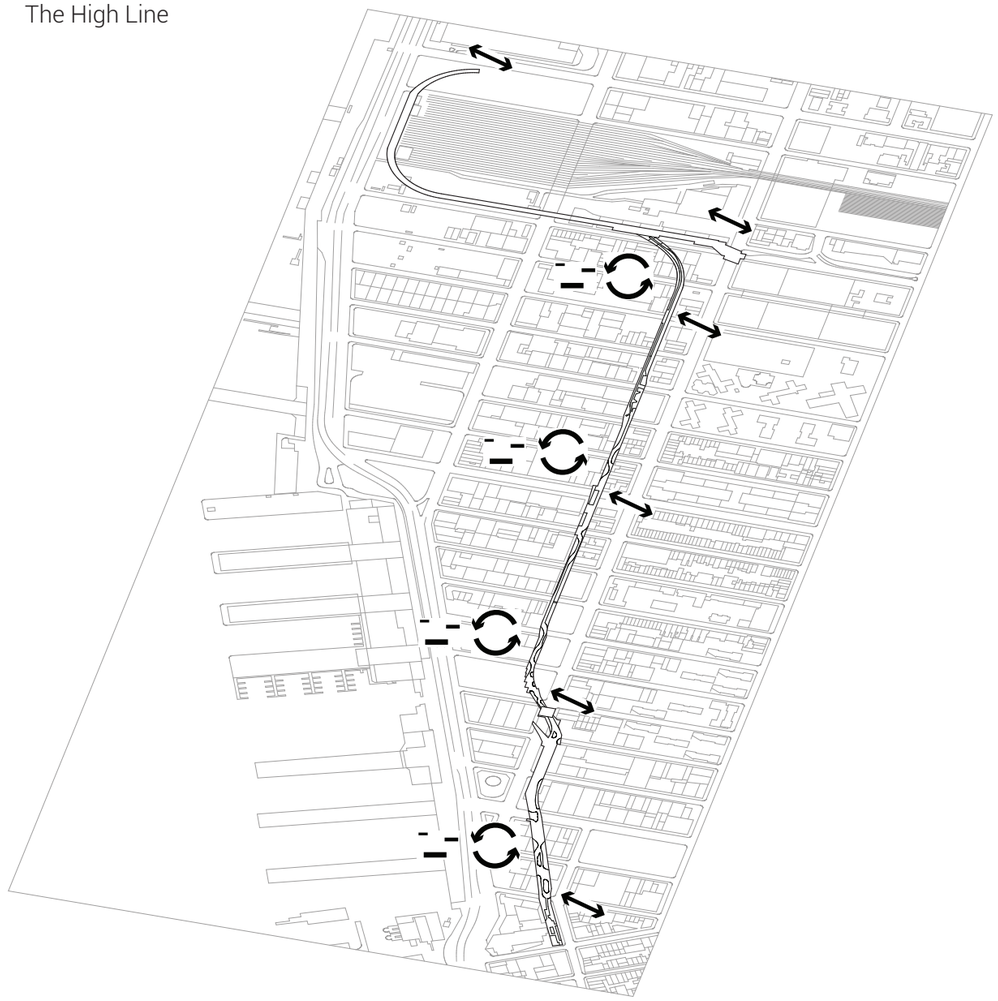
Il progetto di recupero della struttura sopraelevata si propone di trasformare un limite visivo in un recinto lineare verde da cui sia possibile osservare la città a una nuova quota urbana. Il parco vuole essere moderno e sofisticato, ma al contempo si impegna a preservare la storia del sito attraverso la conservazione di sezioni di binari e manufatti ferroviari.

Tra gli obiettivi di progetto assumono particolare importanza l'incremento del verde urbano, di cui il Lower West ha fortemente bisogno, e la realizzazione di un nuovo spazio pubblico. La qualità urbana apportata dal progetto ha generato un aumento del valore degli immobili circostanti, fungendo da catalizzatore per la rigenerazione dell'area.

Gli spazi di sconfinamento

A seguito del processo di progettazione partecipata ha inizio la costruzione della High Line che viene divisa in tre sezioni, completate rispettivamente nel 2009, 2011 e 2014. Il parco ospita al suo interno percorsi pedonali, svariati punti d'accesso, sedute, punti panoramici dai quali poter ammirare la città e spazi verdi. Il progetto di piantumazione si ispira al paesaggio spontaneo formato in corrispondenza dei binari ferroviari negli anni dell'abbandono e varia in base ai diversi microclimi che si sviluppano lungo il percorso. Molti elementi originari, quali sezioni di binari, piantumazioni e arredi, sono stati reinseriti sul sito di appartenenza per conservarne la memoria storica, e affiancati a elementi nuovi a creare una superficie intrecciata. Tra le facciate dei palazzi che affiancano il parco è possibile trovare diversi murales che, insieme alle installazioni artistiche site-specific e alle mostre d'arte organizzate, animano ulteriormente lo spazio attraverso esposizioni fisse o temporanee. In questi spazi il visitatore può riposare, passeggiare, leggere, socializzare, partecipare ai numerosi programmi gratuiti organizzati e godere delle bellezze del quartiere.

Operazioni compositive
The High Line



Conservare

La volontà di preservare la memoria del luogo si traduce nella conservazione di alcune sezioni di binari e di diversi altri manufatti della ferrovia, i quali sono stati in principio rimossi, e in seguito mappati, opportunamente trattati in favore della loro conservazione e ricollocati nella posizione originaria.

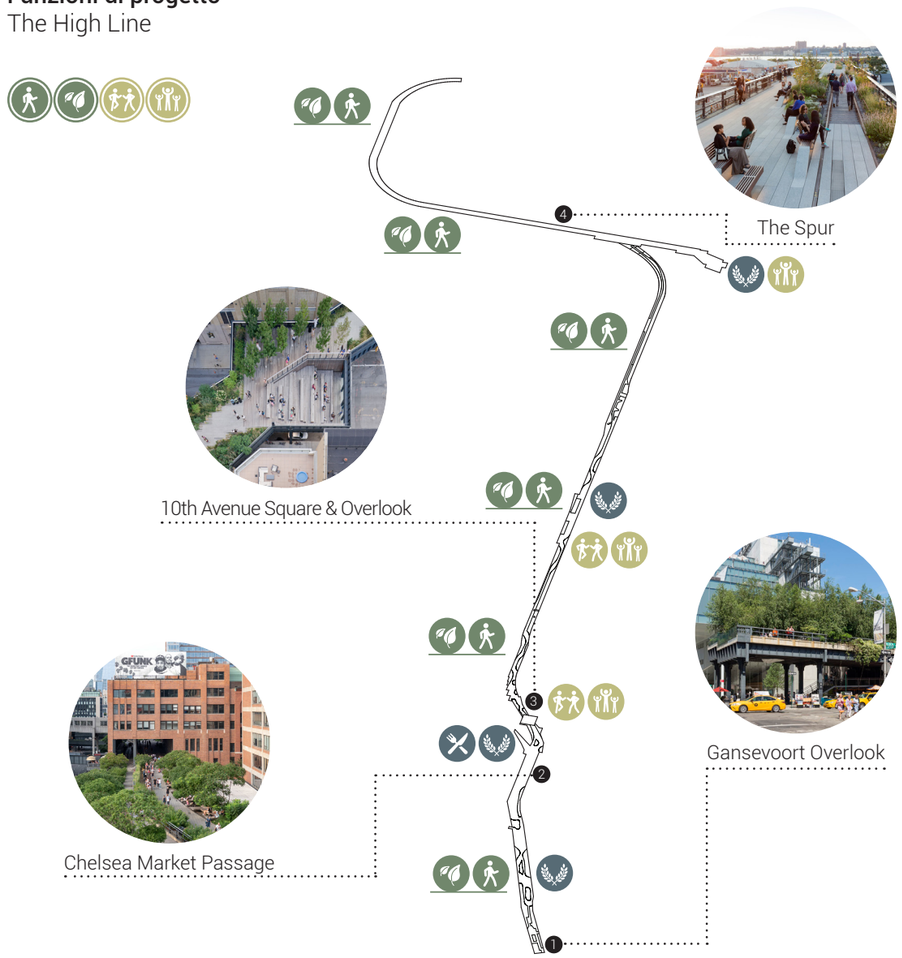
Sottrarre

Il cambio di destinazione d'uso ha reso necessaria la rimozione di diversi manufatti e di parte di binari. Nei nuovi punti di accesso è stata effettuata una sottrazione delle travi in acciaio per aprire il passaggio in corrispondenza delle scale; un operazione simile interessa le gradinate panoramiche, dove l'acciaio viene rimosso e sostituito da una lastra in vetro.

Connettere

La necessità di definire nuove connessioni volte a congiungere il parco, gli spazi pubblici circostanti e il servizio metropolitano sottostante ha condotto a trattare in maniera distinta tre spazi dell'area di progetto, in quanto rappresentativi degli snodi del sistema d'accesso dal contesto circostante, tramite 5 ascensori, 2 rampe, 3 scale e 4 scale mobili.

Funzioni di progetto
The High Line

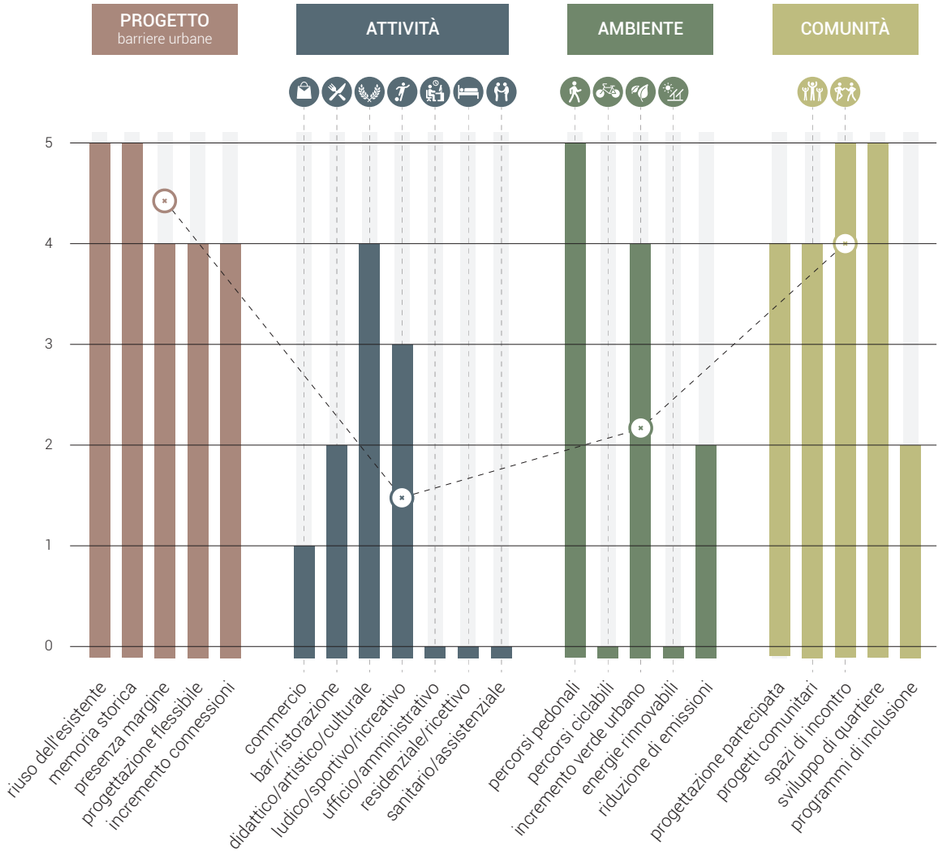


La prima sezione del parco affianca percorsi pedonali e aree verdi a diversi punti di interesse o spazi di incontro quali Gansevoort Overlook, Chelsea Market Passage e Northern Spur Preserve; la gradinata panoramica, nota come 10th Avenue Square & Overlook, permette di osservare il traffico sottostante e spesso ospita concerti dal vivo o spettacoli per bambini. Le installazioni artistiche animano il parco; in ordine possiamo ammirare i quattro archi di Sam Falls, l'opera di Lara Schnitger *Sister of the Road*, il murales di Jordan Castel e la scultura di una donna africana, *Brick House*, opera di Simone Leigh.

L'ultimo tratto della High Line prende il nome di The Spur, per via della forma semicircolare delle rotaie. Questo si articola in tre zone: il Coach Passage, una zona dedicata alla vegetazione e una piazza pubblica, che ospita al suo interno l'installazione artistica di Simone Leigh, Brick House. Al termine del percorso sono stati conservati i binari feroviari esistenti.

Fotografia:Timothy Schenck (1-3), Iwan Baan (2-4)

Analisi di progetto
The High Line



L'attuazione del progetto di rigenerazione ha generato quello che è stato definito *High Line Effect*, ovvero uno **sviluppo dei quartieri** adiacenti il sito di intervento definito dall'aumento del valore degli edifici che produce una crescita degli investimenti immobiliari e un maggiore afflusso di turismo.

L'intervento sulla preesistenza è stato effettuato nel rispetto della **memoria storica** dell'infrastruttura, nel tentativo di onorare il passato industriale del quartire e di mantenerne viva la storicità . Ogni sezione dei binari è stata rimossa, mappata e trattata; successivamente molti binari e manufatti ferroviari sono stati ricollocati in corrispondenza della loro posizione originaria. L'utilizzo di acciaio e cemento a vista comunica con la preesistenza in richiamo alla sua natura industriale.

3.2.5 - THE 606

Collins Engineering, M. Van Valkenburgh Ass., Frances Whitehead

2006 - 2015

Chicago, Stati Uniti

80900 m²

$ 95M

Il sito di intervento

Il 606 è un parco lineare che si sviluppa lungo il percorso di un'ex linea ferroviaria interurbana. La linea Bloomingdale era stata realizzata per il trasporto merci a servizio delle prime industrie di Chicago. La prima fu costruita alla quota del terreno; a seguito di un grande incendio nel 1872, si decise di ricostruire l'infrastruttura rialzandola rispetto al livello stradale per evitare i pericoli del traffico ferroviario. Il servizio di trasporto era di fondamentale importanza per l'economia della città; tuttavia l'imponenza della struttura e le sue dimensioni massicce separavano fisicamente il tessuto urbano dividendo i quartieri. L'uso del servizio ferroviario, nel corso degli anni, è gradualmente diminuito e, negli anni '90, la linea è stata definitivamente abbandonata. All'inizio degli anni 2000, un gruppo senza scopo di lucro, Friends of the Bloomingdale Trail, collaborando con The Trust for Public Land, ha riunito la comunità nel desiderio di convertire l'infrastruttura dismessa in un parco urbano; la comunità ha così preso parte allo sviluppo del design e delle funzioni in fase progettuale.

Obiettivi di progetto

La volontà di trasformare l'infrastruttura urbana da elemento divisivo e separatore del tessuto urbano in organismo catalizzatore e unificatore dello spazio ha portato alla definizione di questo spazio pubblico destinato ai residenti del lato nord-ovest della città di Chicago.

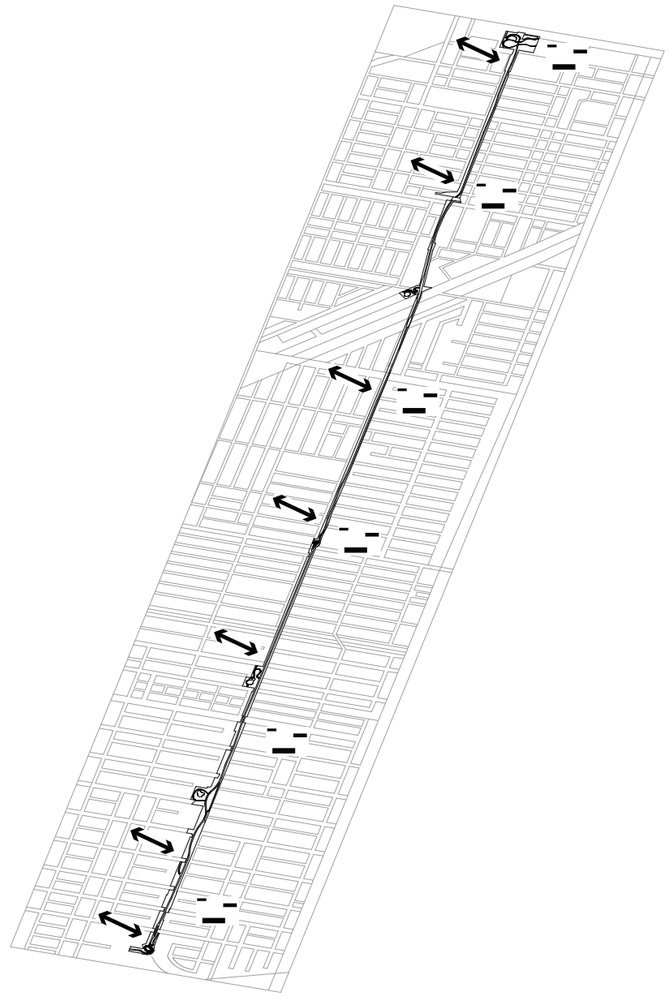
Uno dei principali obiettivi era quello di realizzare un parco lineare che consentisse di viaggiare senza interruzioni dovute alla presenza di incroci stradali, lungo percorsi ciclabili o pedonali, attraverso la città.

Gli spazi di sconfinamento

l parco lineare si estende per 2,7 miglia lungo le quali un sistema di percorsi ciclabili e pedonali fornisce un nuovo collegamento sia per i quattro quartieri adiacenti, sia per una serie di "parchi d'acesso" situati a livello stradale, alcuni dei quali sono stati creati o ampliati dai progettisti stessi. Attraversando il parco lineare ciclisti e pedoni hanno l'opportunità di percorrere la città senza interruzioni e, grazie alle numerose scale e rampe di accesso, di raggiungere le proprie destinazioni attraversando spazi verdi, altrimenti carenti nel tessuto urbano circostante. La scelta di alcuni materiali quali le ringhiere in acciaio zincato, inisieme alla disposizione delle luci e ai ponti ristrutturati cercano di raccontare la storia dell'infrastruttura mantenendo coerenza al carattere industriale. Lungo il percorso sono state predisposte varie tipologie di opere d'arte, mentre all'inizio dello sviluppo lineare uno spazio sopraelevato conduce all'Osservatorio, per un progetto che si dedica a unire natura, scienza e cultura.

La vegetazione è stata scelta in favore dello sviluppo ecologico dell'area; alberi e arbusti forniscono l'habitat per uccelli, api e farfalle e forniscono spazi verdi fortemente necessari alla città di Chicago.

Operazioni compositive
The 606



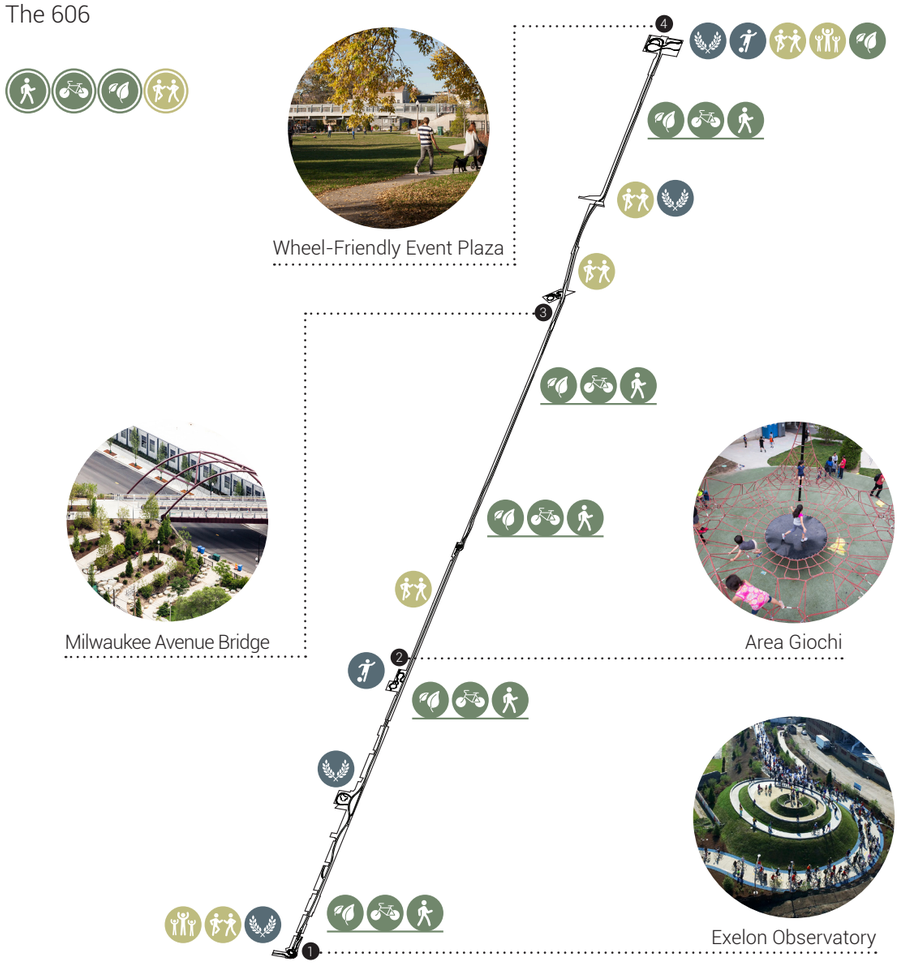
Sottrarre

Gli elementi strutturali superflui o in decomposizione appartenenti alla preesistenza non sono stati ricostruiti ma semplicemente rimossi, nell'intenzione di limitare i costi di elementi di nuova costruzione. Gli architetti paesaggisti, inoltre, hanno effettuato delle operazioni di sottrazione in corrispondenza di alcuni punti chiave, abbassando la quota del sentiero; in questo modo l'esperienza del percorso raggiunge una complessità maggiore rispetto allo sviluppo piatto che il sito avrebbe avuto altrimenti.

Connettere

Sono stati creati diversi parchi di accesso adiacenti l'area di progetto sul livello stradale che, insieme ad altri punti d'accesso al sito, consentono di connettere il 606 ai quartieri di Wicker Park, Bucktown, Humboldt Park e Logan Square. Gli elementi di connessione sono stati posizionati in corrispondenza dei principali incroci automobilistici e presso le fermate dei servizi di trasporto pubblico, con l'obiettivo di facilitare l'interazione tra il parco e il contesto circostante.

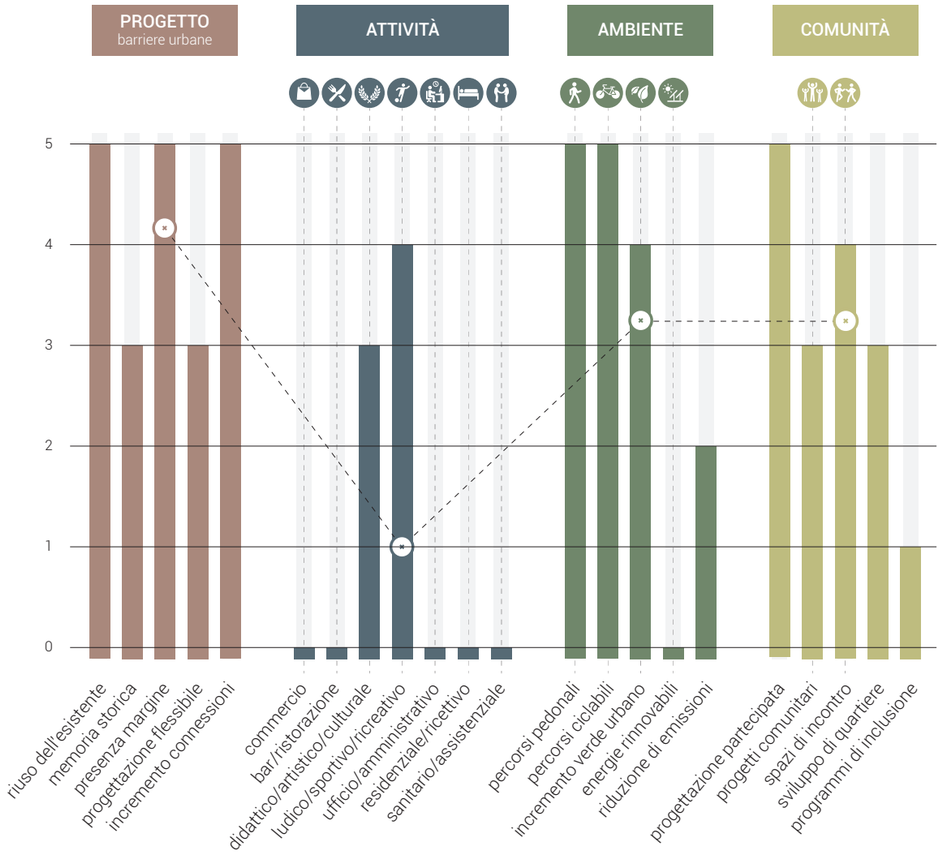
Funzioni di progetto
The 606



L'accesso al parco da N. Ridgeway Avenue accoglie il visitatore in un percorso a spirale che conduce all'Exelon Observatory; questo spazio, insieme alle frequenti attività di interesse scientifico proposte con la collaborazione degli Astronomi dell'Adler Planetarium, offre al visitatore la possibilità di condividere la passione per l'astronomia con altri membri della comunità. Proseguendo, percorsi ciclopedonali sono affiancati da spazi verdi e vegetazione variegata. In alcuni tratti il verde urbano si espande al di fuori della Bloomingdale Line; 6 parchi d'accesso, alcuni dei quali preesistenti alla fase progettuale, vengono integrati allo sviluppo lineare del 606 e ulteriori punti di accesso collegano la zona di progetto ai quartieri limitrofi. Lungo il percorso è possibile individuare alcune aree attrezzate dedicate all'apprendimento e al gioco. La conformazione del Milwaukee Avenue Bridge esprime la volontà dei progettisti di richiamare il carattere industriale della linea ferroviaria. Il percorso termina immettendosi nel preesistente Churchill Field Park in corrispondenza del quale sono stati previsti spazi dedicati ad installazioni artistiche e aree di gioco.

Fotografia: The Trust For Public Land (1), the606.org (2), M. Van Valkenburgh Ass. (3-4)

Analisi di progetto
The 606

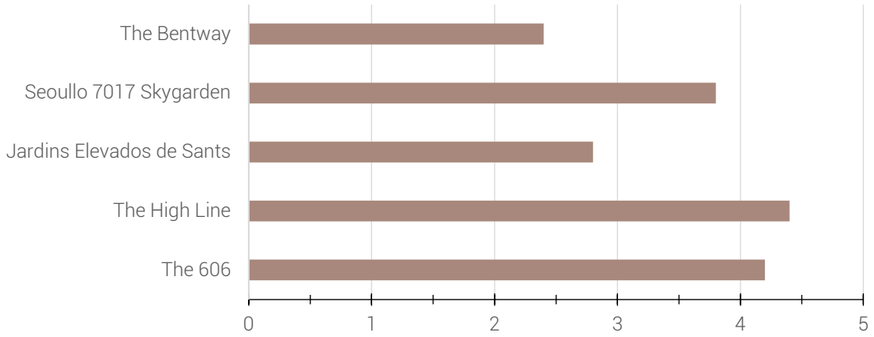


La collaborazione tra l'organizzazione Friends of Bloomingdale Trail e The Trust for Public Land ha permesso alla comunità di contribuire allo sviluppo progettuale del parco circa il design, la funzione, l'estetica e la programmazione del sito tramite un processo di **progettazione partecipata**.
La presenza di un associazione per la gestione degli spazi permette proposte di progetti comunitari. Il 606 coinvolge il visitatore in eventi di carattere scientifico attraverso i progetti di Citizen Science, Drop-In science e For The Love of Stars.

L'inserimento di **percorsi ciclabili** a collegare l'intero sito di intervento qualifica il parco come corridoio di trasporto alternativo ed è risultato fondamentale per il finanziamento del progetto. La vegetazione è stata selezionata per fornire il giusto habitat a uccelli, api e farfalle all'interno di un contesto urbano carente di spazi verdi pubblici.

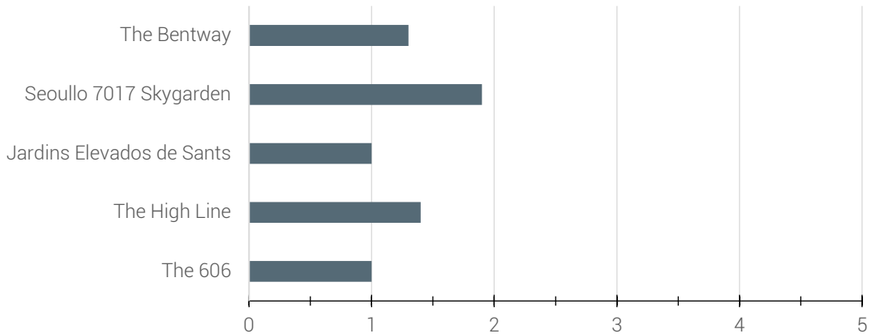
3.2.6 - OSSERVAZIONI E CONFRONTO

Progetto
Casi studio: confini lineari



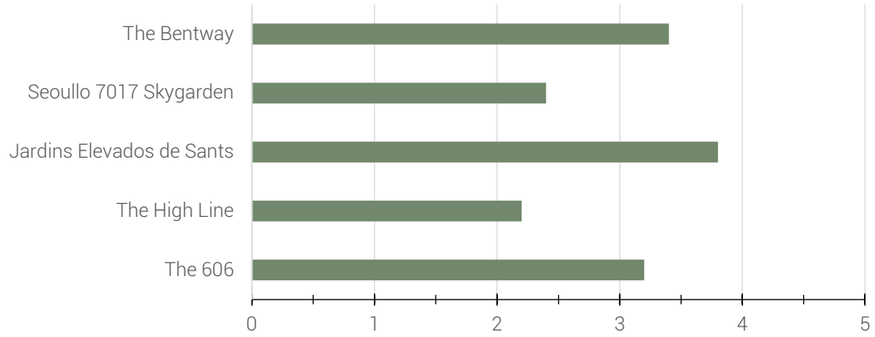
Le caratteristiche di progetto hanno ottenuto valutazioni molto elevate per la categoria infrastrutturale rispetto ad altri parametri valutativi. Le città di New York e Chicago con i progetti High Line e 606, hanno ottenuto i punteggi maggiori; in entrambi i casi è stata effettuata la riconversione di una linea ferroviaria dismessa il cui sviluppo, all'interno del contesto urbano, rappresentava un margine di forte impatto. The Bentway e Jardins Elevados de Sants registrano invece le valutazioni più basse in questa categoria; i due progetti, a differenza degli altri casi studio presi in esame, operano su di una preesistenza ancora in funzione, determinando punteggi più bassi per le categorie *riuso dell'esistente* e *memoria storica.*

Attività
Casi studio: confini lineari



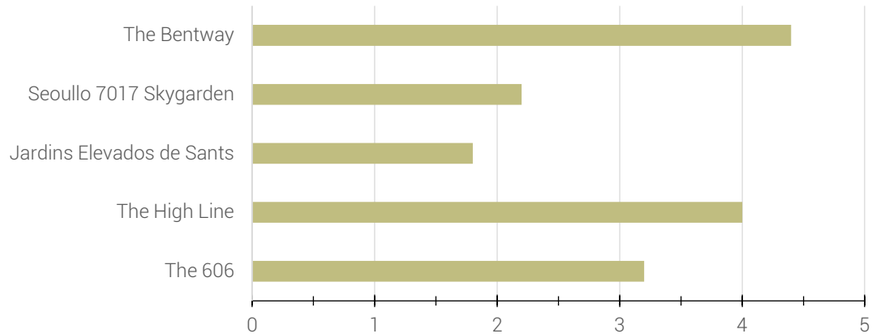
I punteggi relativi alle attività di progetto hanno necessariamente valutazioni inferiori rispetto agli altri criteri; i risultati che ne emergono non sono necessariamente rappresentativi di una migliore o peggiore valutazione di progetto, quanto della versatilità di un determinato contesto. In questo caso Seoullo 7017 Skygarden raggiunge la prima posizione; si tratta dell'unico progetto che prevede l'inserimento di piccoli padiglioni all'interno del parco dedicati ad attività di commercio e ristorazione, oltre ad alcuni spazi attrezzati di carattere ludico; la selezione e disposizione della vegetazione, inoltre, ha funzione didattica ed educativa.

Ambiente
Casi studio: confini lineari



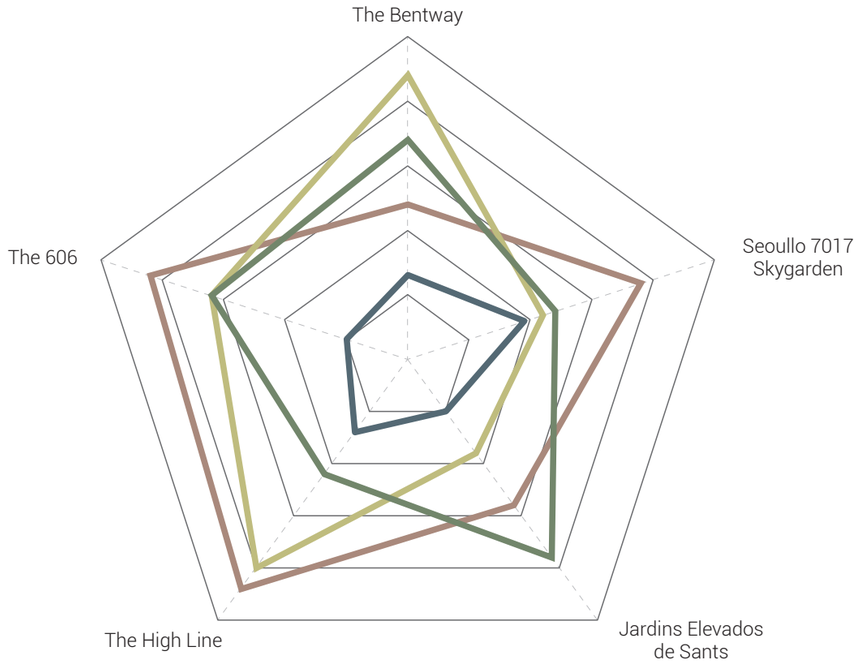
Il progetto che più di tutti ha posto particolare attenzione alla questione della sostenibilità ambientale è Jardins Elevados de Sants, a Barcellona, dove la necessità di risolvere le problematiche di impatto acustico ha trovato risposta nell'adozione di una soluzione progettuale di isolamento dell'infrastruttura viaria; inoltre, la valutazione positiva è favorita dall'utilizzo di pergole fotovoltaiche come fonte di energia rinnovabile. A seguire, Bentway e 606 raggiungono a loro volta una valutazione positiva, condizionata dalla presenza di nuovi percorsi ciclabili, che risultano assenti nei progetti di Seoul e New York.

Comunità
Casi studio: confini lineari



Insieme alle caratteristiche di progetto, anche i parametri di comunità hanno ottenuto valutazioni elevate. Bentway, High Line e 606 sono accomunati dalla presenza di associazioni dedite alla gestione del sito e responsabili della programmazione di attività ed eventi; questo fattore, associato alla categoria progetti comunitari, influenza fortemente anche altri parametri valutativi, in particolare le voci di progettazione partecipata e programmi di inclusione. I progetti di Seoul e Barcellona, invece, ottengono valutazioni inferiori, registrando tuttavia un punteggio elevato per la voce sviluppo di quartiere.

Osservazioni e confronto
Casi studio: confini lineari



Tutti i luoghi oggetto di studio per l'analisi della categoria infrastrutturale, attraverso operazioni di riutilizzo adattativo o di riqualificazione urbana, danno origine alla formazione di un parco lineare. La coesistenza di parco urbano e sviluppo lineare, distintivo di binari e carreggiate, rende lo spazio estremamente funzionale per la realizzazione di corridoi verdi, caratterizzati da percorsi ciclo pedonali e dalla presenza di nuova vegetazione. La categoria legata alla sostenibilità ambientale, infatti, raggiunge una valutazione piuttosto elevata, specialmente per quanto riguarda quei progetti che hanno previsto la realizzazione di nuove piste ciclabili (Bentway, 606) e soluzioni di alimentazione energetica rinnovabili (Jardins Elevados de Sants). Un altro aspetto che caratterizza gli spazi esaminati riguarda il tessuto urbano di inserimento; buona parte dei progetti si sviluppa all'interno di un contesto cittadino centrale che risente fortemente dell'effetto divisorio prodotto dalla presenza dell'infrastruttura viaria. Di conseguenza la riqualificazione dell'area si porrà l'obiettivo di migliorare le connessioni con lo spazio di inserimento, per permettere un più facile raggiungimento di servizi e funzioni già esistenti nel territorio; per questo motivo i parametri associati alla categoria *attività* ottengono punteggi molto più bassi rispetto alle valutazioni associate alle caratteristiche di progetto, specialmente per quanto riguarda il *riuso dell'esistente* e l'*incremento di connessioni*.
Il desiderio di trasformare un elemento di separazione in un luogo di incontro e unione spesso trova supporto nella definizione di programmi, attività o eventi destinati alla comunità; portatori delle più alte votazioni raggiunte in questo campo sono i progetti di Chicago e New York, che grazie alla presenza di organizzazioni dedite alla gestione del sito e agli spazi di relazione definiti hanno generato un polo catalizzatore per la cittadinanza.

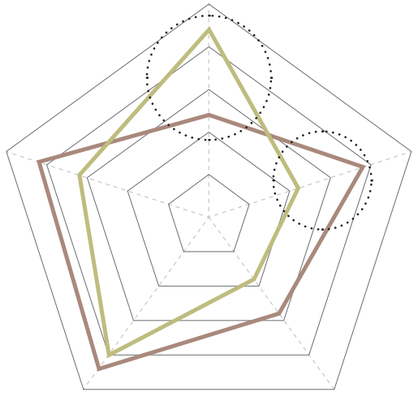


Fig. 1
Progetto e Comunità
The Bentway, Seoullo 7017 Skygarden

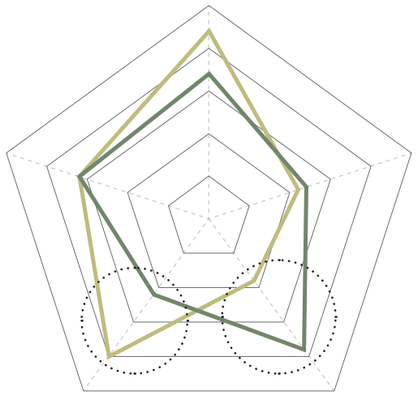


Fig. 2
Comunità e Ambiente
Jardins Elevados de Sants, The High Line

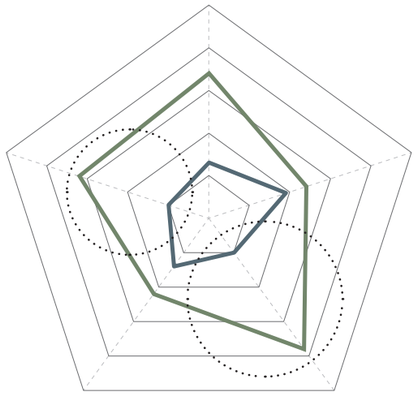


Fig. 3
Ambiente e attività
Jardins Elevados de Sants, The 606

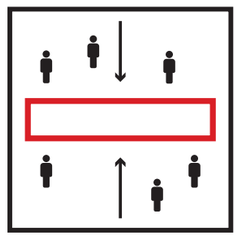
The Bentway ragiunge la votazione più bassa per quanto riguarda i parametri di progetto; le motivazioni sono legate alla presenza di un'infrastruttura viaria attiva e all'utilizzo di spazi di risulta all'interno di un contesto poco fuori il centro urbano. Il punteggio, tuttavia, riusulta compensato dalla più alta valutazione registrata per le caratteristiche comunitarie per le quali il progetto si è distinto. In maniera analoga si comporta Seoullo 7017; in questo caso, però, l'infrastruttura è in stato di abbandono e il suo superamento si verifica all'interno del centro urbano. Le operazioni di riutilizzo adattativo e l'incremento delle connessioni consentono di raggiungere un punteggio elevato per le caratteristiche di progetto, bilanciando la votazione assegnata ai parametri comunitari. (Fig.1)

I progetti Jardins Elevados e High Line compensano caratteristiche legate alle categorie di comunità e ambiente. Nel primo caso l'assenza di organizzazioni dedite alla gestione del sito produce una valutazione molto bassa delle caratteristiche comunitarie; d'altra parte, l'attenzione riposta alla sostenibilità ecologica di progetto bilancia il punteggio complessivo. Nel progetto di New York, invece, si verifica esattamente l'opposto; un punteggio inferiore definito dalla categoria ambiente viene compensato da valutazioni molto alte per i parametri comunitari. (Fig.2)

Le basse votazioni attribuite alla categoria delle attività sono fortemente legate alla tipologia di progetti oggetto di analisi; i parchi lineari, infatti, presentano caratteristiche fortemente compatibili con diversi parametri valutativi della sostenibilità ambientale quali lo sviluppo di percorsi ciclopedonali e l'incremento del verde urbano. Lo sviluppo rettilineo del parco, tendenzialmente, viene utilizzato per la realizzazione di uno spazio pubblico di connessione di un contesto urbano sviluppato; per questo motivo non risulta necessario l'inserimento di attività commerciali o servizi. Questo fenomeno risulta evidente per i progetti di Barcellona e Chicago, dove una bassa valutazione delle attività di progetto viene bilanciata da energie rinnovabili e percorsi ciclabili. (Fig.3)

3.3 - analisi casi studio
CONFINI MASSICCI

massìccio agg. e s. m. [der. di *massa*].
b. Di cosa che sia o appaia particolarmente solida, quindi voluminosa e pesante; si dice soprattutto di strutture architettoniche o sim.



fabbricati dismessi

centro urbanizzato

comunità residente, turista

Sconfinamento urbano

La tematica dello sconfinamento urbano all'interno di questo capitolo, approfondisce il rapporto tra l'edificato costruito e lo spazio pubblico, all'interno di un contesto fortemente urbanizzato.

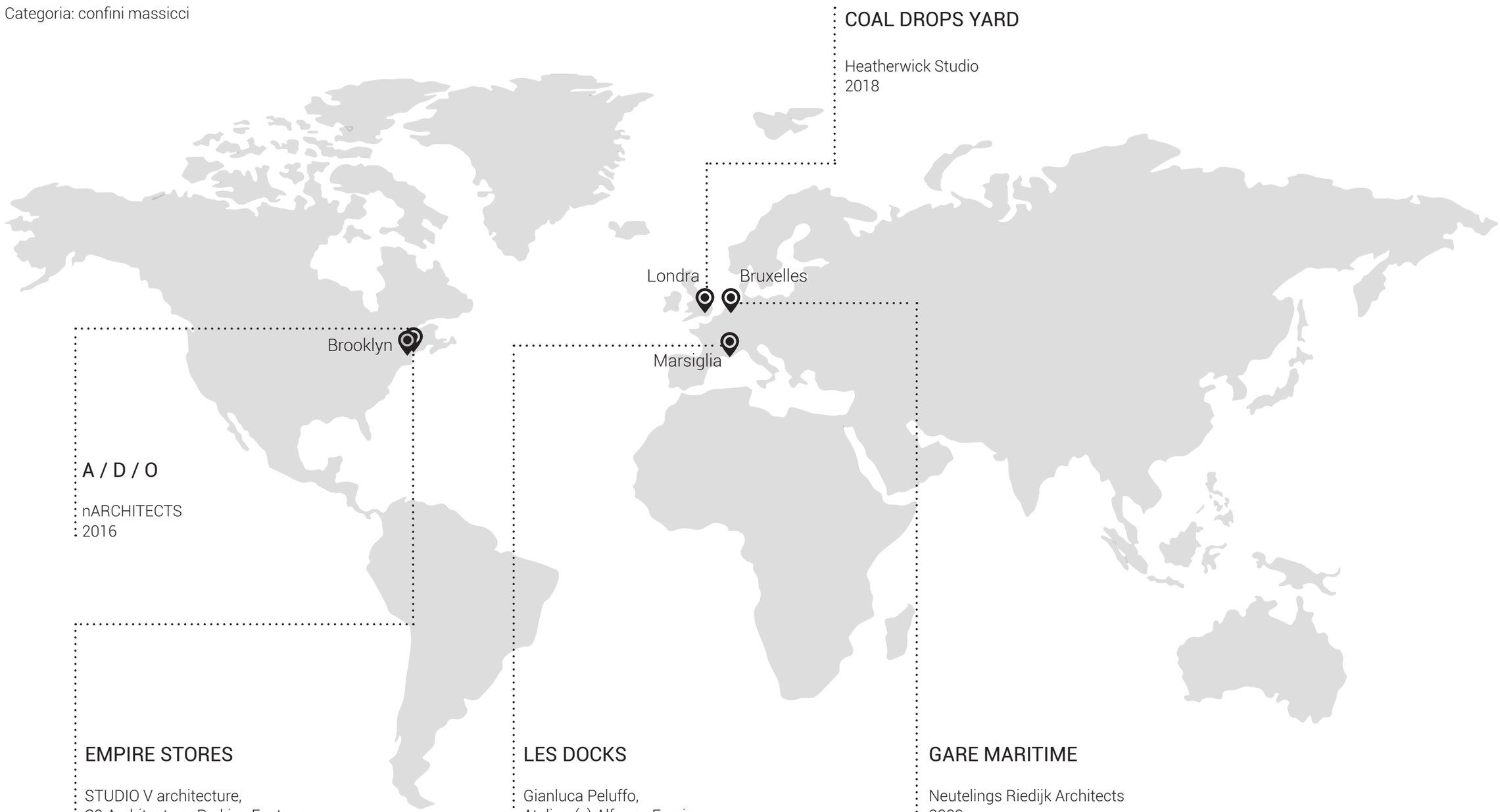
I progetti di riutilizzo adattivo di grandi fabbriche, magazzini, e spazi industriali dismessi, per la maggior parte dei casi, interessano aree periferiche in via di sviluppo, corrispondenti agli ambiti marginali che, al tempo, furono destinati ad ospitare l'area industriale della città. In contesti simili il riuso dell'esistente ricerca l'inserimento di nuove funzioni, spesso rivolte ad attività di carattere comunitario, ricreativo o culturale, che trasformino lo spazio di progetto in un nuovo polo attrattivo d'aggregazione, con l'obiettivo di stimolare lo sviluppo periferico. Tuttavia, di frequente, grandi fabbricati abbandonati occupano zone centrali e urbanizzate; questo fenomeno interessa particolarmente le aree portuali delle città di mare dove «spesso l'ampliamento dei porti, con la necessità di fondali più profondi e di spazi che permettano collegamenti intermodali, ha significato il progressivo abbandono dei loro nuclei centrali (Hoyle 1990) ed un conseguente effetto di "terra di nessuno" tra città e mare».[1]
Laddove il contesto di inserimento sia uno spazio urbanizzato, dinamico e centrale, la presenza di una grande costruzione in stato di abbandono può rappresentare una forma di limite fisico, capace di ostacolare il passaggio e la connessioni visiva tra il fronte e il retro, la destra e la sinistra, creando una frattura nel tessuto urbano.

Il rapporto tra l'edificato e il contesto pubblico viene esaminato attraverso la lettura degli spazi che separano o uniscono gli ambiti; «...l'involucro può diventare occasione per rivelare o nascondere ciò che è all'interno dell'edificio: elemento di confine e di soglia decide cosa chiudere e cosa aprire verso la città».[2]

[1] Buslacchi, M. E., *La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo*, in *Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso*, n.11, 2013.
[2] Macera, M., *Il progetto del margine della città contemporanea*, Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto XXV Ciclo, Roma.

I PROGETTI SELEZIONATI

Categoria: confini massicci



COAL DROPS YARD

Heatherwick Studio
2018

A / D / O

nARCHITECTS
2016

EMPIRE STORES

STUDIO V architecture,
S9 Architecture, Perkins Eastman
2012 - 2017

LES DOCKS

Gianluca Peluffo,
Ateliers(s) Alfonso Femia
2009 - 2015

GARE MARITIME

Neutelings Riedijk Architects
2020

3.3.1 - LES DOCKS

Gianluca Peluffo, Ateliers(s) Alfonso Femia

2009 - 2015

Marsiglia, Francia

21.000 m²

€ 22.5 M

Il sito di intervento

Il complesso dei Docks fu fatto costruire intorno alla metà del XIX secolo; in quegli anni la città di Marsiglia stava attraversando una fase di grande sviluppo economico e necessitava sempre più di luoghi di stoccaggio. I Docks furono progettati da Gustave Desplaces, per i quali prese ispirazione dai modelli dei depositi portuali londinesi e vi associò alcune caratteristiche volte a richiamare un calendario simbolico; 365 metri di lunghezza (i giorni dell'anno), 4 corti (le stagioni), 52 porte (le settimane in un anno) e 7 piani (i giorni della settimana). Intorno alla fine degli anni '80, lo sviluppo del settore aeroportuale e il fenomeno della decolonizzazione andarono a danneggiare il funzionamento dello spazio di deposito e il mastodontico fabbricato, caduto in disuso, divideva letteralmente in due parti il contesto urbano di inserimento. Negli anni '90 vennero effettuati i primi lavori di riqualificazione che permisero a molte aziende di insediarsi nei locali ristrutturati; il progetto che possiamo visitare oggi, invece, nasce dalla proposta presentata nel 2013 dagli architetti Gianluca Peluffio e Alfonso Femia.

Obiettivi di progetto

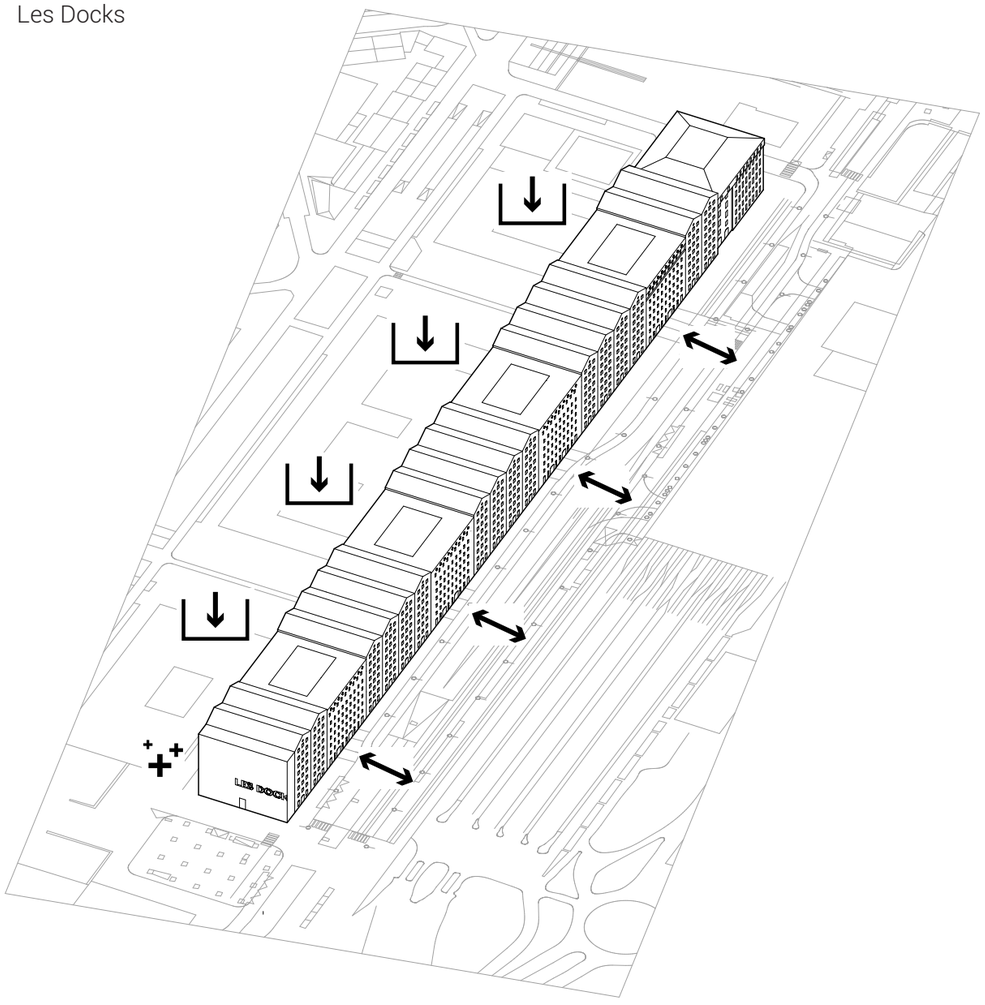
L'obiettivo principale perseguito dai progettisti riguarda il superamento dell'imponente mole del fabbricato; l'intervento prevede di trasformare il sistema chiuso esistente in un organismo aperto, articolato di penetrazioni e trasparenze che connettano il tessuto urbano interno con lo spazio pubblico del fronte mare.

Gli spazi di sconfinamento

Il progetto di riqualificazione del complesso prevede l'attribuzione della funzione commerciale per i locali a piano terra e destinazione d'ufficio per gli ambienti ai piani superiori; cortili, soppalchi e scantinati sono stati completamente ridisegnati per rendere possibile l'inserimento delle nuove funzioni in questi spazi.

Per facilitare la connessione tra il tessuto interno e l'area portuale sono stati realizzati nuovi ingressi laterali che aprono l'accesso ai quattro cortili decorati: piazza del Porto, piazza Grande, piazza delle Palme e piazza del Mercato. Le quattro corti interne accolgono funzioni di carattere artistico, culturale e commerciale. Le decorazioni e l'atmosfera di questi spazi rappresentano il risultato di numerose collaborazioni con artisti e artigiani per raccontare una sequenza narrativa e creare quattro piacevoli interruzioni all'interno di un percorso trasversale; le prime due corti, dedicate al mare e al verde, prediligono l'uso della ceramica; la terza corte si avvicina alla tematica della natura, ospitando nuova vegetazione e risaltando la pietra e i materiali della preesistenza; l'ultimo cortile, dedicato al mercato, rimane coperto da un sistema di vele sospese. La scelta dei materiali, dalla pietra alla ceramica, dalla vegetazione alle trasparenze, rappresenta il carattere distintivo del progetto, ripreso anche nella particolare "facciata letteraria" in metallo traforato, realizzata in collaborazione con uno studio veneziano; posizionata sul fronte di accesso al fabbricato, racconta l'identità del luogo attraverso le parole di scrittori e poeti.

Operazioni compositive
Les Docks



Aggiungere

La facciata di accesso al fabbricato a partire da place de la Joliette, è stata modificata rispetto alla preesistenza, alla quale è stata aggiunta una grande struttura in metallo traforato. Questa suggestiva facciata letteraria si appoggia sulla muratura originaria, e introduce alla struttura raccontando la propria storia attraverso parole di scrittori e poeti.

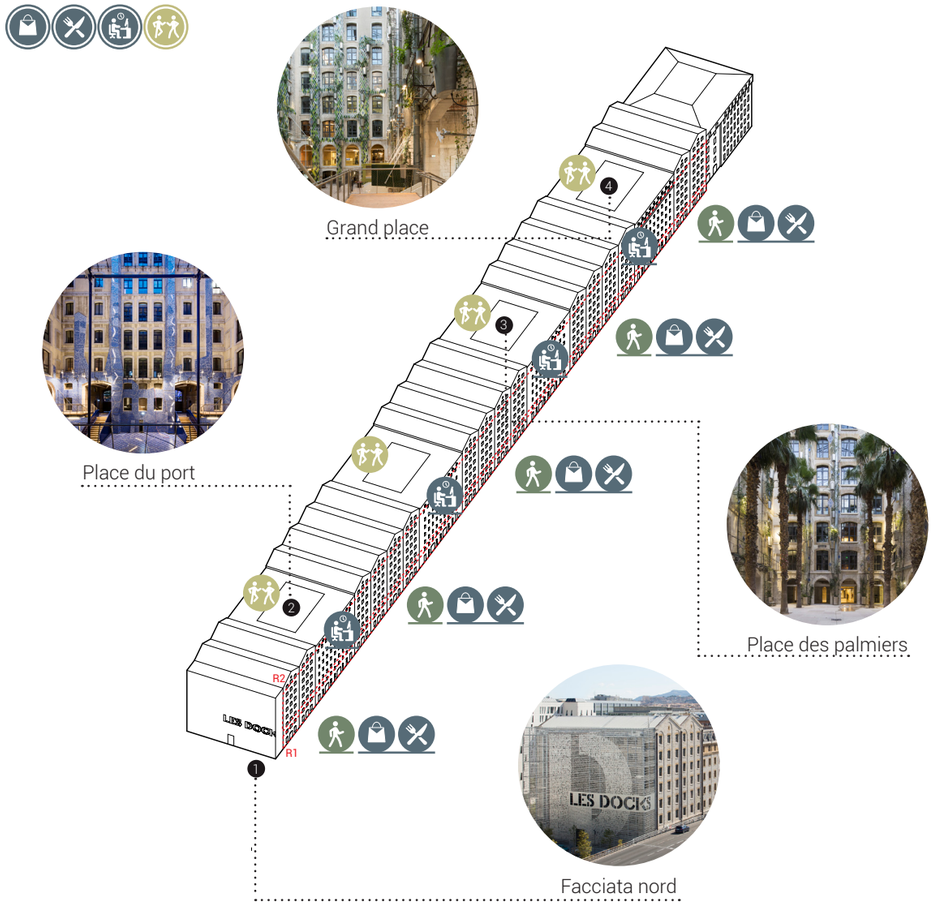
Inserire

Le operazioni effettuate nei cortili interni riguardano prevalentemente decorazioni e rivestimenti che ne identificano lo spazio.
Ceramiche, legno, vegetazione e altri materiali sono inseriti al loro interno; parte dei rivestimenti sono stati applicati direttamente in loco, mentre altri sono stati prodotti in precedenza, trasportati e lì assemblati.

Connettere

L'operazione principale effettuata sulla preesistenza riguarda l'apertura di nuovi spazi di connessione, che permette di stimolare le relazioni tra città, darsena e mare, trasformando il sito in un sistema aperto. Le connessioni ricercate hanno interessato non solo l'apertura di nuovi percorsi ma anche di connessioni visive, ponendo attenzione sulla percezione del luogo.

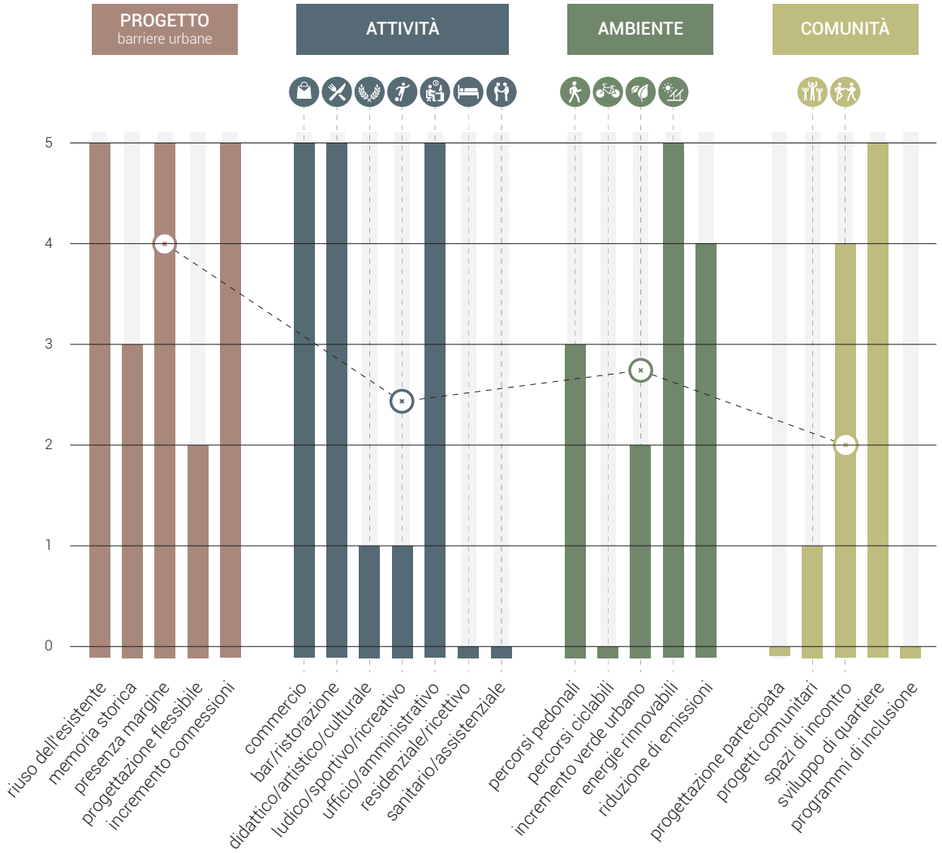
Funzioni di progetto
Les Docks



Il complesso a uso misto accoglie al suo interno 65 attività commerciali, sviluppate lungo l'intera area del piano terra, e principalmente indirizzate alla vendita di prodotti d'artigianato locale e regionale (R1). L'accesso dalla facciata nord conduce alla *place du port*, rivestita in ceramica blu per richiamare il mare e principalmente dedicata ad attività di ristorazione e caffè. Proseguendo lungo il tragitto negozi, botique e ristoranti continuano ad accompagnare il percorso, intervallato dagli spazi delle corti successive; *grande place*, dedicata alla natura e caratterizzata dalla presenza di legno, ceramica verde e piante rapicanti; *place des palmiers*, contraddistinta dalla presenza di palme e di una fitta vegetazione; *place Paul Ricard*, che assume la funzione di spazio di mercato. I luoghi che caratterizzano i Docks ospitano frequentemente eventi, mostre, sfilate e programmazioni di carattere artistico, culturale o ricreativo. I piani superiori del complesso ospitano uffici e spazi dedicati all'amministrazione.(R2)

Fotografia: Luc Boegly

Analisi di progetto
Les Docks



Tra le valutazioni più alte troviamo i parametri associati alla voce di progetto.
Il **riuso della preesistenza** riguarda la totalità del fabbricato, che è stato adeguatamente adattato alla nuova funzione terziaria e commerciale.
Il successo dell'operazione di riutilizzo adattativo è valorizzato dalla fisicità della preesistenza; nonostante le dimensioni del fabbricato e la sua collocazione rappresentassero un forte elemento di **margine** nel contesto urbano del sito, l'**incremento delle connessioni** e l'attribuzione delle nuove funzione negli spazi di progetto hanno reso possibile lo sconfinamento di questo limite.

La città di Marsiglia, negli ultimi anni, si sta impegnando nella strategia di **riduzione delle emissioni** di carbonio.
Lo studio di progettazione energetica G2i ha lavorato sul sito dei Docks per fornire una soluzione in termini di recupero energetico e sostenibilità ambientale, definendo un sistema di alimentazione che sfrutta l'**energia rinnovabile** talassotermica. L'operazione risulta certificata NF HQE per edifici terziari, ad attestare l'impegno assunto nel settore della sostenibilità energetica.

3.3.2 - EMPIRE STORES

STUDIO V architecture , S9 Architecture, Perkins Eastman

2012 - 2017

Brooklyn, USA

8.100 m²

€ 22.5 M

Il sito di intervento

Gli storici edifici dell'Empire Stores sono situati sul lungomare del quartiere DUMBO (Down Under the Manhattan Bridge Overpass), all'interno del frequentato Brooklyn Bridge Park a Brooklyn.
Furono costruiti tra il 1869 e il 1885, dapprima per l'industria marittima e, in seguito, vennero utilizzati come struttura di stoccaggio e lavorazione di chicchi di caffè d'importazione; il complesso venne gradualmente abbandonato intorno alla metà del XIX secolo e rimase inutilizzato per oltre 50 anni. A causa del suo posizionamento e delle considerevoli dimensioni che lo caratterizzano, il fabbricato ha rappresentato per molti anni una barriera di divisione tra il quartiere e il parco all'interno del quale si inserisce.

Obiettivi di progetto

La riqualificazione del complesso si propone l'obiettivo di trasformare la struttura abbandonata e in disuso in uno spazio di relazione; un punto di incontro per i cittadini e una meta turistica per chi è in visita. La presenza del parco e la vicinanza con il lungofiume richiede la conversione del fabbricato da sistema chiuso e di confine, in una struttura aperta e permeabile che consenta l'integrazione del contesto.
Le operazioni sulla preesistenza, dunque, saranno mirate all'adattamento dei locali per le nuove funzioni di progetto e all'apertura di connessioni indirizzate al dialogo con il contesto circostante, mantenendo il carattere storico dell'edificio intatto.

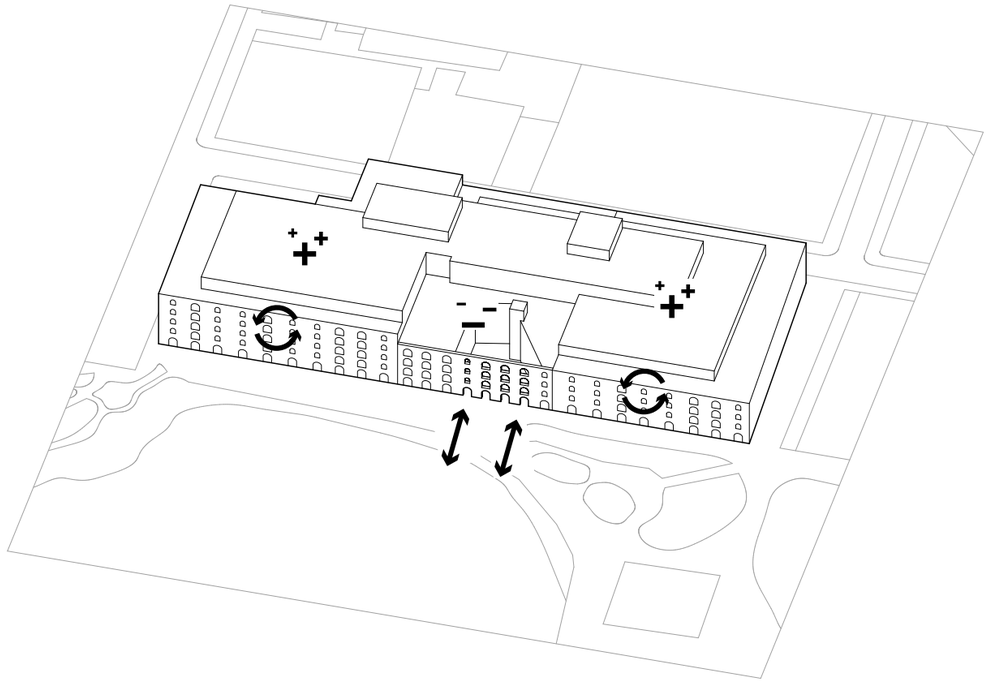
Gli spazi di sconfinamento

L'operazione di riutilizzo adattativo per il recupero degli Empire Stores vuole trasformare il complesso in una struttura di collegamento tra la zona pedonale del lungomare e il tessuto interno che separa; un taglio sulla preesistenza apre un nuovo passaggio pubblico, rendendo permeabile l'edificato.
Una struttura di nuova costruzione, in vetro e acciaio, viene posizionata sulla copertura del fabbricato, aumentando la superficie calpestabile di due piani. Il tetto viene trasformato in una terrazza pubblica, verde e panoramica, alla quale è possibile accedere direttamente dal cortile; in questo modo il parco viene trasportato direttamente al quinto piano. La ristrutturazione dell'esistente ha focalizzato l'attenzione sul preservare le componenti rappresentative del passato storico dell'edificio, per le quali è stato necessario operare consistenti interventi di restauro e rinforzo strutturale.

Attualmente gli Empire Stores ospitano, con locazione di affitto, numerose attività dedicate al settore terziario: negozi, uffici, ristoranti, una birreria all'aperto e una galleria espositiva della Brooklyn Historical Society; situata al secondo piano, la mostra riporta in vita il passato della costa attraverso storie, fotografie ed esperienze multimediali.

La progettazione del nuovo polo attrattivo ha posto particolare attenzione anche sulla sostenibilità energetica del suo utilizzo; il progetto si è distinto per aver raggiunto una classificazione LEED Silver per l'architettura sostenibile.

Operazioni compositive
Empire Stores



Aggiungere

Sulla copertura originaria della preesistenza è stata aggiunta una struttura in vetro e acciaio che aggiunge due piani alla superficie di progetto. L'aggiunta in chiave moderna è raggiungibile dallo spazio della corte pubblica attraverso i nuovi passaggi, anch'essi realizzati con gli stessi materiali; ospita una birreria all'aperto e uno spazio per eventi.

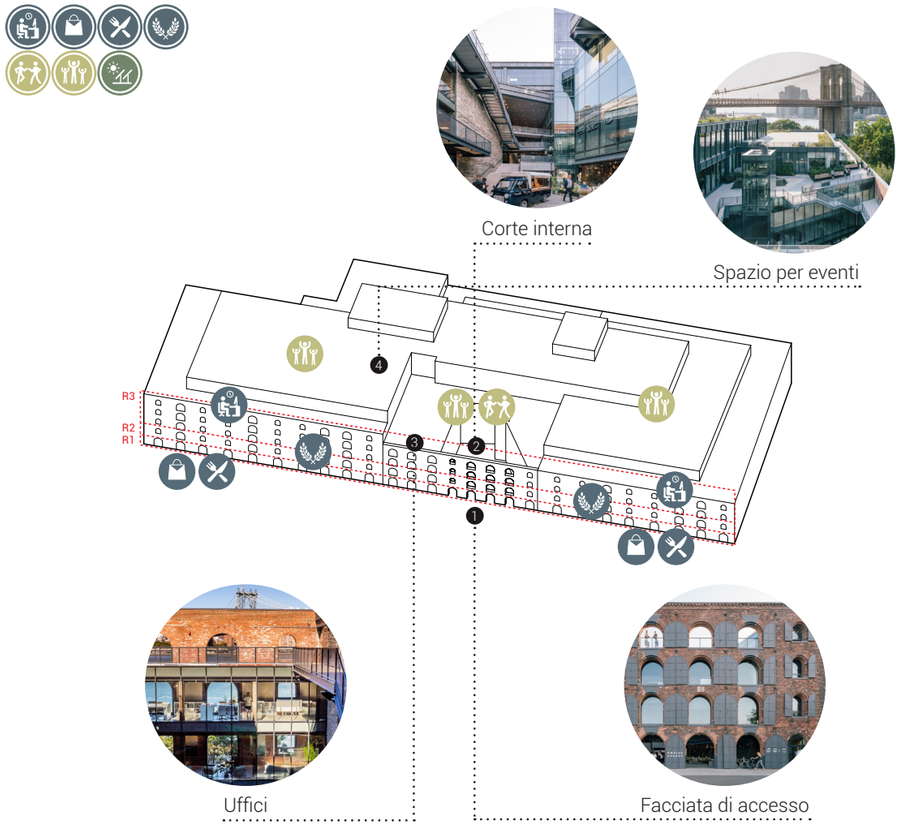
Sottrarre / Connettere

Per incrementare la connessione tra il parco e gli spazi di progetto, è stata scavata una grossa parte della struttura muraria esistente; questa operazione di sottrazione ha reso possibile l'apertura di un condotto pedonale tra Water Street e il lungomare, oltre a porre in risalto la muratura in scisto originaria, sviluppata a tutta altezza.

Conservare

Il progetto di ristrutturazione ha dovuto focalizzare la propria attenzione sulla conservazione dell'identità storica del sito e, di conseguenza, anche della sua matericità. Le principali caratteristiche legate alla memoria del fabbricato che i progettisti hanno posto in risalto riguardano la grande facciata in muratura e le pareti strutturali in scisto.

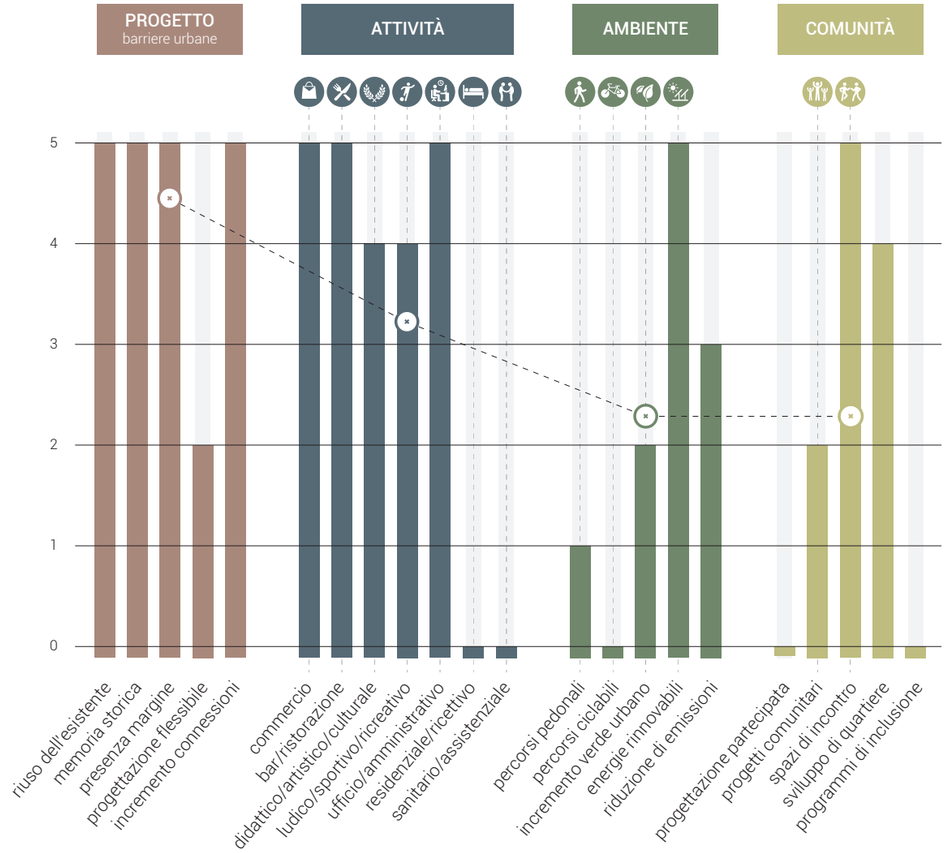
Funzioni di progetto
Empire Stores



L'accesso al fabbricato conduce nel cortile all'aperto, ricavato dal taglio effettuato sulla preesistenza; questo ambiente diventa uno spazio pubblico immersivo per merito della connessione esistente con il parco in cui si inserisce. Al piano terreno le principali attività commerciali riguardano negozi, caffè e ristoranti, distribuiti lungo il perimetro dell'edificato; salendo, il secondo piano ospita, in parte, le gallerie espositive per la Brooklyn Historical Society; i piani superiori, invece, sono principalmente destinati al settore terziario con funzione d'ufficio. Due nuovi livelli in vetro e acciaio vengono posizionati sopra il tetto dell'edificato; la vista panoramica che si può godere da questa altezza e il giardino pensile che il piano ospita, rendono questo spazio perfetto per l'organizzazione di eventi.

Fotografia: Patrick Donahue

Analisi di progetto
Empire Stores



Le caratteristiche di progetto raggiungono punteggi molto elevati. La capacità dei progettisti di superare il limite fisico definito dalla compattezza della preesistenza consente di attribuire una valutazione massima per le voci **presenza margine** e **incremento connessioni**.
L'operazione di riutilizzo adattativo focalizza l'attenzione sul mantenimento della **memoria storica** dell'edificato; la volontà di preservare e comunicare l'identità di un passato industriale si traduce sia attraverso la conservazione della materia, dalla facciata in muratura alle pareti strutturali in scisto, sia attraverso la mostra e l'esperienza multimediale che ne racconta la storia.

Il progetto di riutilizzo adattativo si è distinto per l'attenzione riposta all'**impatto ambientale**; oltre alla progettazione di una copertura verde, la struttura utilizza come fonte di energia una pompa di calore a fonte d'acqua a circuito chiuso, che gli ha permesso di ottenere la certificazione Silver Leadership in Energy and Environmental Design (LEED).

3.3.3 - COAL DROPS YARD

Heatherwick Studio

2014 - 2018

London, UK

9.290 m²

£ 91,9 M

Il sito di intervento

Il progetto di rigenerazione urbana interviene su due storici edifici situati nel quartiere di King's Cross, risalenti alla metà del XIX secolo e originariamente destinati allo stoccaggio di carbone proveniente dall'Inghilterra del nord. Con l'avvento di nuovi sistemi di trasporto delle merci, Coal Drop Yard perse la sua funzione originaria e, fino agli anni '30 del secolo scorso, ospitò una manifattura di prodotti in vetro; negli anni '80 il complesso fu gravemente danneggiato da un incendio, a seguito del quale divenne un luogo simbolo della vita notturna londinese, per poi cadere gradualmente in disuso, riversando in uno stato di degrado e abbandono.

Obiettivi di progetto

La riqualificazione dell'area rientra all'interno di un più ampio programma di rigenerazione urbana del quartiere di Kings Cross, nel centro di Londra. La sfida affrontata prevedeva la conversione dell'area dismessa in un nuovo quartiere commerciale che potesse rappresentare per i cittadini un nuovo spazio di incontro e, al contempo, favorisse la circolazione all'interno del tessuto urbano. La progettazione dei nuovi spazi e le operazioni sull'edificato esistente dovevano porre particolare attenzione al mantenimento e alla valorizzazione del carattere storico del complesso, per conservare la memoria e tramandarne la conoscenza.

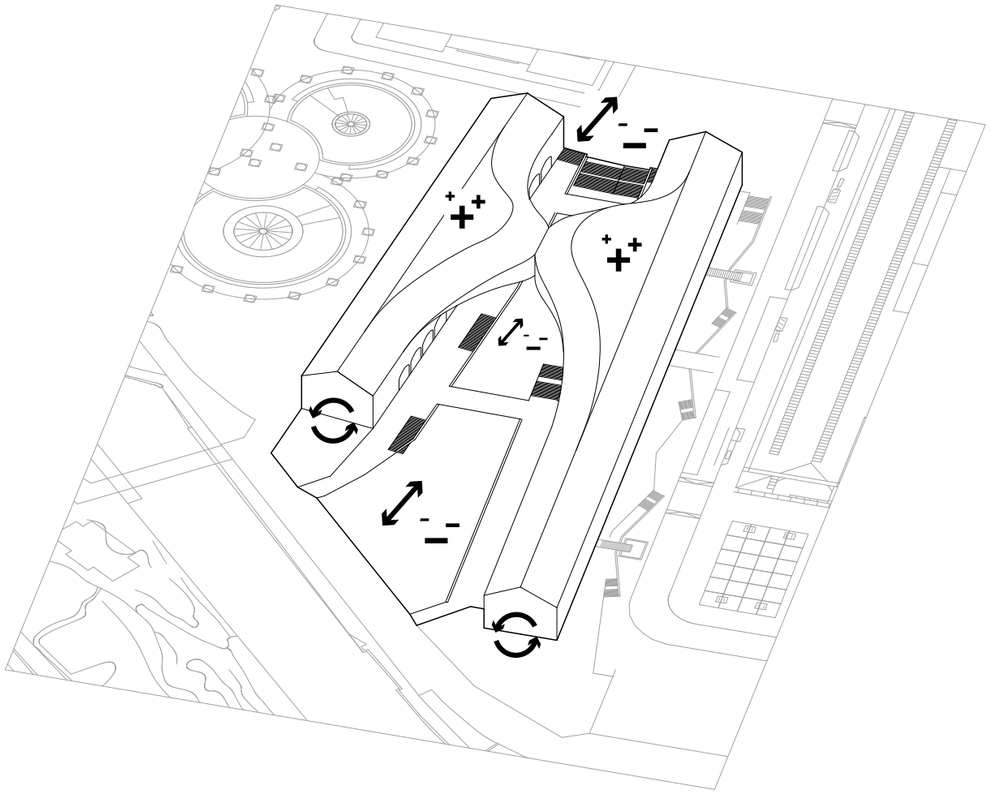
Gli spazi di sconfinamento

Al fine di trasformare l'area dismessa in un nuovo polo commerciale e in uno spazio di connessione del tessuto urbano, il team di progettisti ha ricercato una soluzione compositiva che potesse al contempo invitare alla fruizione del luogo e indirizzarne la direzione del flusso.

Attraverso la realizzazione di una grande copertura sovrapposta agli edificati preesistenti lo spazio scomposto raggiunge una nuova omogeneità, generando un'ampia piazza coperta sulla quale trovano affaccio negozi, ristoranti, bar e caffè. La nuova copertura, componente distintiva del progetto, assume la forma di due elementi curvi che si dilatano fino a incontrarsi a mezz'aria generando, al di sopra, un livello panoramico vetrato e, al di sotto, un luogo di incontro e sviluppo urbano, capace di ospitare eventi organizzati quali spettacoli e concerti.

Il tetto è stato realizzato con elementi provenienti dalla stessa cava del materiale originario, per mantenere un senso di conformità con gli edificati sottostanti, e progettato di modo che il suo comportamento strutturale fosse indipendente attraverso l'adozione di una nuova struttura autoportante inglobata all'interno del fabbricato. La copertura di nuova costruzione comunica con la tradizione vittoriana dei due fabbricati; lo studio ha preservato il carattere storico dell'edificio grazie al meticoloso restauro operato su magazzini e sul cortile acciottolato, che ha permesso il recupero di una parte consistente dei materiali originari.

Operazioni compositive
Coal Drops Yard



Sottrarre / Aggiungere

La prima operazione effettuata sulla preesistenza riguarda la sottrazione; i progettisti hanno rimosso la copertura originaria, che è stata oggetto di restauro, oltre a demolire un viadotto tra i due fabbricati per allargare lo spazio della futura piazza. In seguito, l'operazione di maggior consistenza riguarda l'aggiunta della grande copertura, distintiva del nuovo spazio.

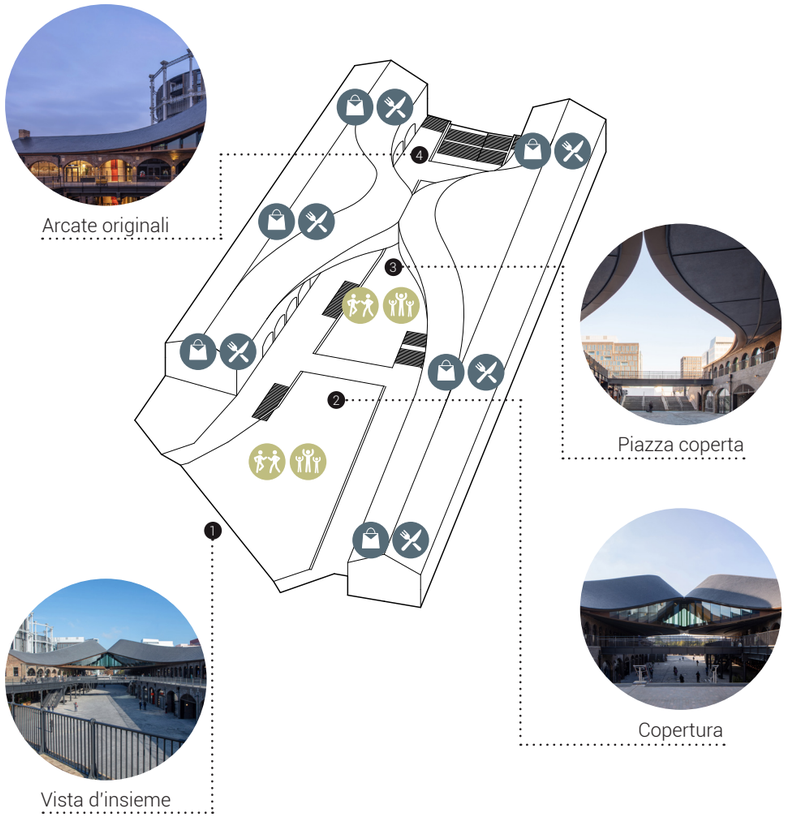
Connettere

Il progetto, attraverso la copertura di nuova costruzione, collega i due fabbricati esistenti e definisce un sistema di circolazione urbana fluido e guidato; la conformazione longitudinale della piazza semicoperta, infatti, incoraggia le persone ad attraversare lo spazio, trasformando l'area inutilizzata in un luogo dinamico e di connessione del quartiere.

Conservare

Sono state condotte operazioni di restauro delle strutture vittoriane e del cortile per preservarne il carattere storico e adattare lo spazio alla nuova funzione commerciale; dei 300.000 mattoni imperiali utilizzati, 250.000 sono stati recuperati direttamente dai lavori di demolizione. Anche la struttura del tetto in legno è stata accuratamente restaurata.

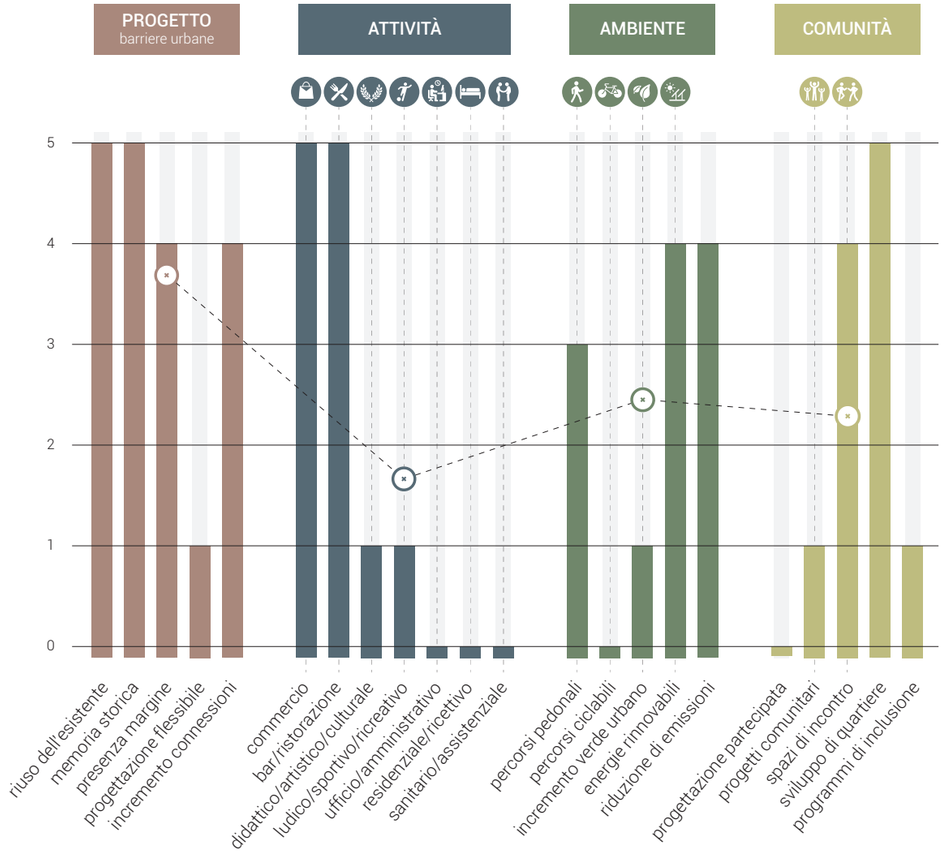
Funzioni di progetto
Coal Drops Yard



Il nuovo spazio pubblico generato definisce un luogo dinamico e attivo all'interno del quartiere londinese; le 55 unità commerciali che il complesso ospita definiscono il carattere attrattivo dell'area. Gli spazi per il commercio raggiungono dimensioni differenti, che variano da un minimo di 15 m² fino a superare i 1000 m², e interessano principalmente la vendita al dettaglio di marchi emergenti o consolidati, oltre a negozi pop-up, bar e ristoranti.
La grande piazza centrale viene talvolta utilizzata come spazio per eventi e attività organizzate; solo per l'estate 2021 sono già in programma una mostra fotografica, un'installazione artistica, un mercato musicale e molti altri.
Dallo scorso anno, durante i fine settimana dei mesi estivi, la piazza ospita il lower stable street market, uno spazio di mercato rivolto al sostegno delle piccole imprese in condizioni di difficoltà a causa della pandemia.

Fotografia: Luke Hayes

Analisi di progetto
Coal Drops Yard



I parametri di **progetto** registrano valori decisamente più alti rispetto alle altre categorie oggetto di analisi, raggiungendo punteggi pari a 4 o 5 per ciascun criterio, ad eccezione della voce progettazione flessibile, legata unicamente allo spazio della piazza pubblica capace di ospitare programmi di varia natura.

L'attenzione alla **sostenibilità ambientale** non è da valutare unicamente in relazione al singolo progetto dello spazio commerciale, ma considera l'intero piano di riqualificazione del quartiere di King's Cross. la rigenerazione dell'area, infatti, prevede il collegamento di ciacun edificio all'Energy Center, da cui si sviluppa una rete di teleriscaldamento tra le più grandi del paese, sfruttando fonti di calore ed elettricità a basse emissioni di carbonio. L'obiettivo è quello di ridurre le emissioni del 50% rispetto ai valori registrati nel 2005. Coal Drops Yard, nello specifico, ottiene un punteggio BREEAM Very Good.

3.3.4 - GARE MARITIME

Bureau Bouwtechniek, Neutelings Riedijk Architects

2018 - 2020

Bruxelles, Belgium

45.000 m²

£ 60 M

Il sito di intervento

Il progetto opera la riqualificazione della *Gare Maritime*, un tempo nota per essere una tra le più grandi stazioni ferroviarie di trasporto merci in tutta Europa. L'edificio, situato all'interno di un ex sito industriale a Bruxelles, Tour et Taxis, è stato costruito intorno agli inizi del XX secolo e, per molti decenni, ha rappresentato il cuore pulsante dell'interscambio di merci della capitale belga; a causa dell'evoluzione dei sistemi di distribuzione, la sua funzione perse di importanza e, negli anni '90, cadde in disuso.
Le dimensioni mastodontiche del complesso, con uno sviluppo di 280 metri in lunghezza e 140 in larghezza, definivano l'inultizzo di un'intera area di città, ostacolando la circolazione all'interno del quartiere.

Obiettivi di progetto

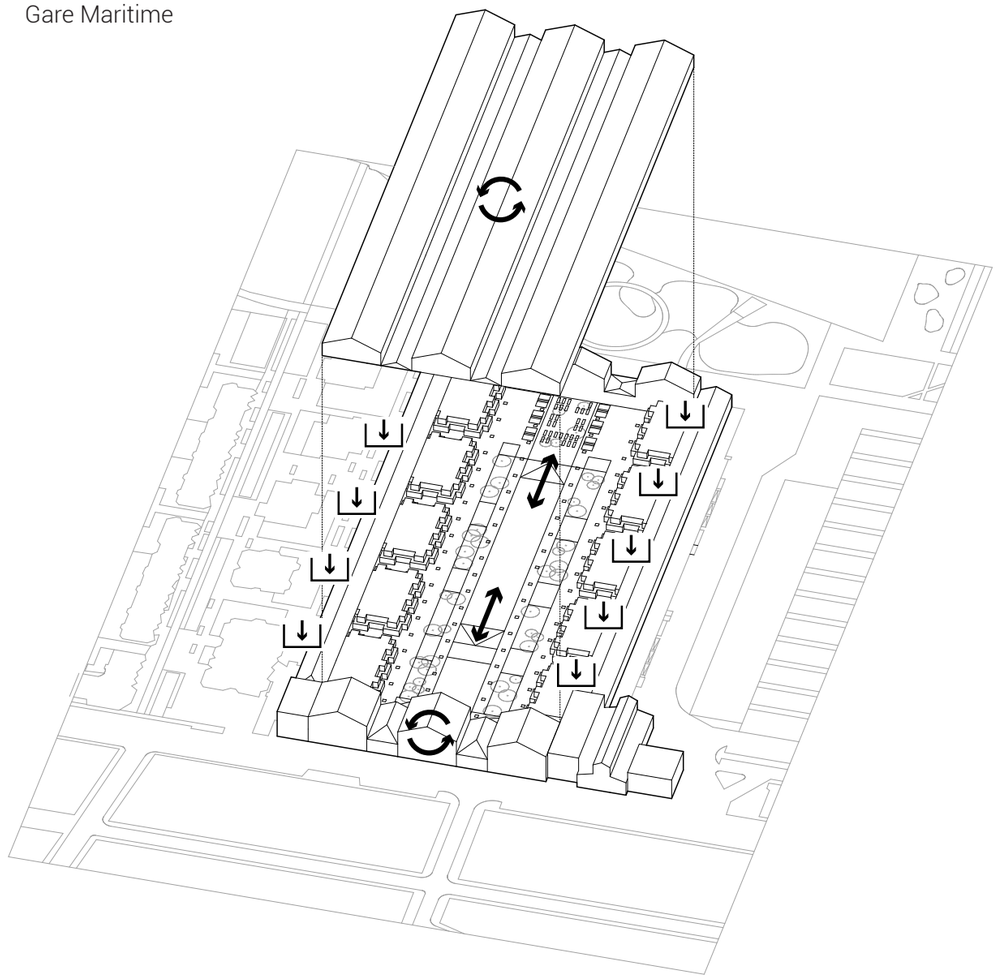
L'intervento si propone l'obiettivo di rigenerare lo spazio dell'ex sito industriale attraverso un processo di ristrutturazione attento alla conservazione del patrimonio architettonico del fabbricato.
La riattivazione dello spazio dismesso viene ricercata attraverso l'inserimento di un programma multifunzionale, definito da spazi per uffici, commerciali e luoghi di incontro.
Tra i principali propositi di intervento, la committenza ha richiesto che il progetto fosse realizzato in tempi brevi (solo 14 mesi), rispettasse criteri di sostenibilità ambientale e che permettesse di effettuare eventuali modifiche e rimozioni future.

Gli spazi di sconfinamento

L'operazione di riutilizzo adattativo è stata sviluppata attraverso soluzioni compositive volte a trasformare il gigantestco fabbricato in uno spazio dal carattere urbano; una città coperta, organizzata secondo strade, parchi e piazze. La preesistenza ha assunto la funzione di grande spazio contenitore, all'interno del quale sono stati inseriti dodici padiglioni realizzati in legno lamellare incrociato (CLT). La scelta del materiale e l'adozione di un sistema di prefabbricazione a secco hanno permesso di ridurre i tempi di costruzione e di limitare drasticamente la quantità di cemento necessaria, oltre a classificare il sito come il più grande progetto in CLT d'Europa.

I moduli prefabbricati ospiteranno al loro interno uffici, negozi, ristoranti e spazi commerciali; la zona centrale, invece, mantiene un carattere maggiormente flessibile, ottimale per la programmazione di eventi pubblici. Ai lati di questo spazio si sviluppano grandi viali pedonali verdi lungo i quali dieci giardini interni sono organizzati secondo quattro categorie tematiche: il giardino del bosco, il giardino dei fiori, il giardino dell'erba e il giardino dei profumi.
L'attenzione alla sostenibilità ambientale ha permesso la formazione di un complesso completamente neutro dal punto di vista energetico, attraverso l'utilizzo di energia geotermica, pannelli solari e un sistema di raccolta dell'acqua piovana; queste soluzioni, insieme al riutilizzo dei materiali da costruzione, alla selezione accurata degli elementi lignei e all'incremento della vegetazione, definiscono un vero esempio di architettura rinnovabile.

Operazioni compositive
Gare Maritime



Inserire

Dodici moduli prefabbricati di nuova costruzione, alberi e arbusti, scale e altri elementi connettivi, sono stati inseriti all'interno della preesistenza che assume la funzione di grande spazio contenitore.

Conservare

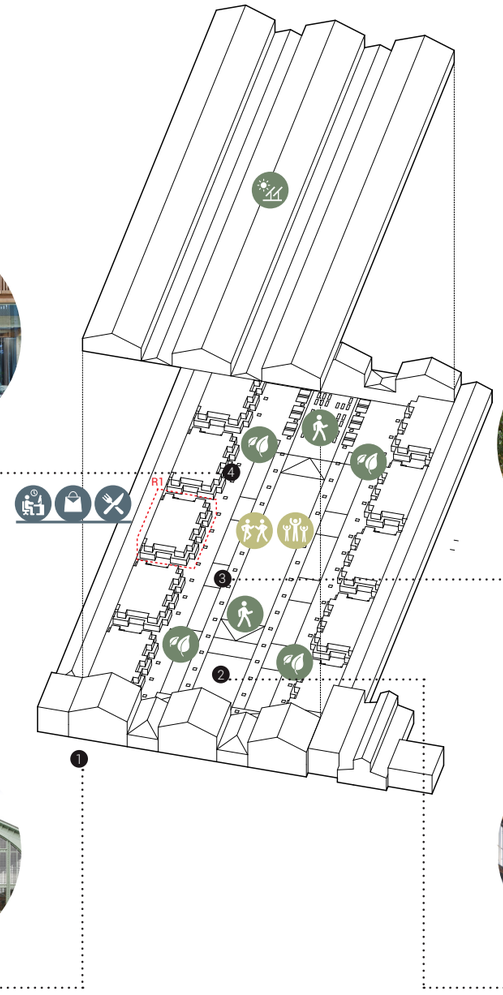
Gli elementi lignei componenti il tetto originario sono stati restaurati e riportati allo stato originario. Lo scheletro del fabbricato, articolato in travi reticolari e capriate a tre cerniere, è stato a sua volta ristrutturato e diviene protagonista del progetto, consentendo la conservazione della memoria storica del fabbricato e l'esaltazione del passato industriale.

Connettere

L'intervento effettuato sulla preesistenza porta alla formazione di un ambiente in dimensione urbana, costituito da piazze e viali. Lo spazio un tempo in disuso e non attraversabile diviene oggi un grende percorso coperto, che connette tra loro sia i padiglioni lignei all'interno della struttura, sia il tessuto urbano circostante.

Funzioni di progetto
Gare Maritime

Spazi per uffici



Giardini interni

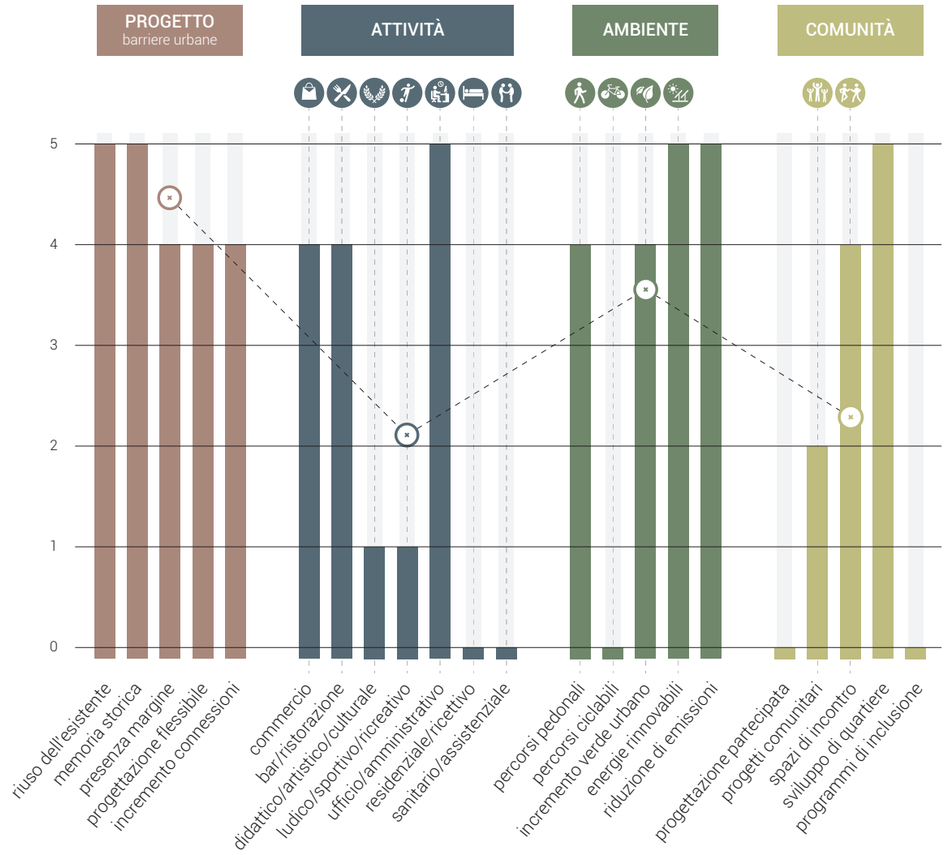
Vista esterna

Vista interna

Il nuovo centro ospita al suo interno un programma mutifunzionale misto, che comprende ambienti d'ufficio, spazi di incontro, punti di vendita al dettaglio, ristoranti, bar e spazi per eventi (R1). Circa gli uffici, la volontà di creare ambienti di lavoro luminosi, aperti e stimolanti, ha portato a una distribuzione su tre piani, con grandi finestre in rovere al piano terra che divengono balcone per gli spazi soprastanti; la destinazione d'ufficio occupa un'area di circa 27.000 m^2, mentre 15.000 m^2 sono dedicati agli spazi commerciali e 7.500 m^2 a servizi di carattere pubblico.
L'ambiente centrale e le piazze all'interno del fabbricato sono aperti al pubblico e possono ospitare eventi, mostre, spettacoli o concerti, grazie alla flessibilità funzionale che lo caratterizza; dieci giardini intervallano questo grande spazio, articolati secondo quattro diversi temi (boschi, fiori, erba e profumi). L'intero progetto risponde a elevatissimi standard di sostenibilità ambientale.

Fotografia: Filip Dujardin

Analisi di progetto
Gare Maritime



Le voci di **progetto** registrano nuovamente punteggi più alti rispetto alle altre categorie. Le modalità di intervento hanno reso possibile la massima conservazione dell'esistente, preservando il 90% dei tetti in legno originari del XX secolo; questo aspetto, insieme alle operazioni di restauro effettuate sull'intelaiatura metallica, hanno permesso l'attribuzione del punteggio massimo per i parametri **riuso dell'esistente** e **memoria storica**.

Il parametro relativo le **riduzioni di emissioni** raggiunge una valutazione massima in merito alla selezione dei materiali e alle tecniche costruttive adottate; la scelta di produrre moduli in legno in sostituzione all'utilizzo del cemento, ha consentito una significativa riduzione di emissioni di CO_2. Riguardo l'uso di energie rinnovabili sono state adottate diverse soluzioni in larga scala che hanno consentito il raggiungimento di una valutazione BREEAM eccelente: 17.000 m^2 di pannelli solari sulla copertura, soluzioni di recupero dell'acqua piovana, pozzi geotermici per raffreddamento e riscaldamento e celle solari sulle vetrate in facciata.

3.3.5 - A / D / O

nArchitects | 2016 | Brooklyn, New York | 2.140 m² | (?)

Il sito di intervento

A/D/O è uno spazio creativo realizzato all'interno di un ex magazzino industriale riqualificato situato nel quartiere di Greenpoint, a Brooklyn. Il distretto era costituito principalmente da spazi di carattere residenziale e industriale; l'abbondanza di posti di lavoro nelle fabbriche aveva attratto numerose famiglie di immigrati, classificando il quartiere come multietnico. A partire dai primi anni 2000, la pressione demografica che gravava su New York portò a un boom edilizio nell'area che, nel tempo, divenne sempre più gettonata come nuovo centro della vita notturna, delle arti e della moda. La presenza di fabbricati industriali dismessi a basso costo insieme alle possibilità di lavoro legate all'economia creativa contribuiscono a definire questa un'area in rapida crescita.

Obiettivi di progetto

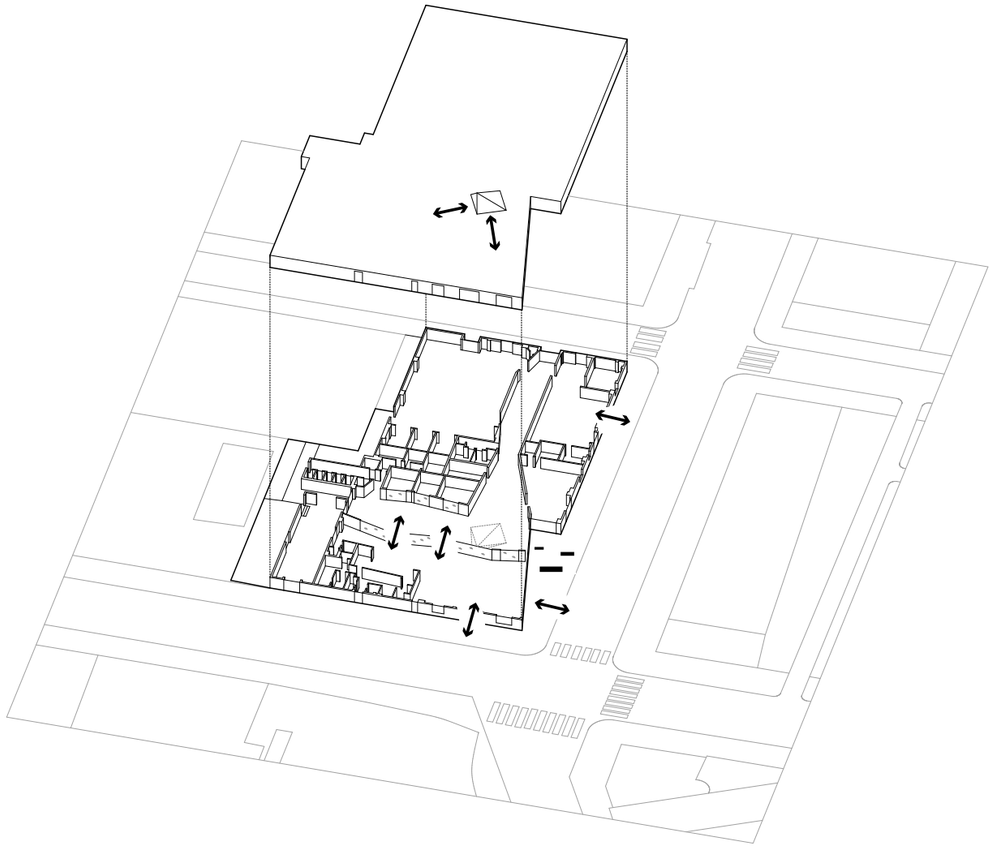
Il progetto è stato commissionato dall'azienda MINI allo scopo di creare un luogo dove artisti e designer possano riunirsi e lavorare insieme nella ricerca di innovazioni e creatività in un contesto che operi al di là delle singole discipline.
La start-up nasce come spazio di esplorazione con l'obiettivo di indirizzare il mondo del design verso una prospettiva più umana; l'obiettivo ricercato riguarda la realizzazione di uno spazio di incontro e lavoro che stimoli creatività e cooperazione in risposta alla domanda: cosa rende possibile un grande design?

Gli spazi di sconfinamento

Il team di progetto nArchitets ha riqualificato un magazzino industriale dismesso in un nuovo luogo di lavoro dedicato alla ricerca e sperimentazione di design innovativi. Le nuove funzioni di progetto comprendono la combinazione di spazi di coworking, laboratori di fabbricazione, ambienti educativi, piattaforme dedicate a mostre ed eventi, un ristorante e un acceleratore di startup incentrato sulla ricerca di prodotti e servizi volti a migliorare la qualità della vita urbana.

L'approccio progettuale adottato incarna il concetto di *remixing*, per il quale, invece che suddividere lo spazio in base alla destinazione d'uso, sono state definite delle connessioni variabili che consentono ad ambienti diversi di arrivare a fondersi tra loro, focalizzando le operazioni compositive sulla connessione visiva; non esistono sale aperte o sale chiuse, ma spazi che si uniscono tra loro. Lo stesso principio è stato applicato alla materia: elementi originari della preesistenza e di nuova costruzione si affiancano nell'intento esplicito di rendere ambigua la loro differenza.
Nella facciata di ingresso è stata rimossa una sezione triangolare della muratura esistente e sostituita con una grande parete vetrata, allo scopo di rendere più dinamico l'accesso, e far trasparire cosa accade all'interno. A incentivare le connessioni tra gli spazi interviene anche un elemento di nuova aggiunta, il periscopio, introdotto allo scopo di unire le vedute riflesse di Brooklyn e Manhattan in un unico skyline data l'impossibilità di realizzare un tetto panoramico.

Operazioni compositive
A / D / O



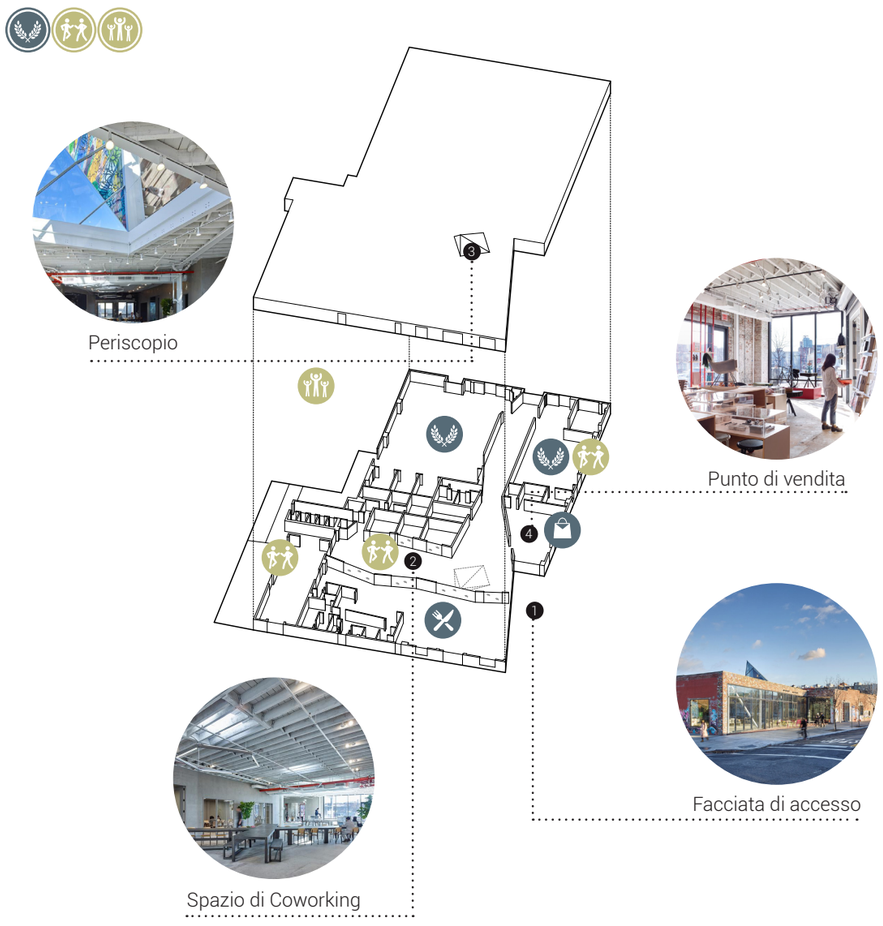
Sottrarre

Rispetto alla preesistenza la principale operazione compositiva adottata è di sottrazione.
All'angolo sud-ovest del fabbricato è stata rimossa un'intera sezione rettangolare e sostituita con una grande parete vetrata, indirizzando la persona verso il punto d'accesso.
Nella parte centrale del fabbricato il tetto è stato tagliato per lasciare spazio al periscopio; infine, un'ulteriore porzione di copertura è stata rimossa per lasciare maggiore spazio alla zona del cortile.

Connettere

Le operazioni di connessione riguardano principalmente il rapporto visivo tra gli spazi. Il grande periscopio posizionato sul tetto permette di unire il paesaggio urbano di Brooklyn e Manhattan e di trasportarlo all'interno del fabbricato, creando una connessione unica tra città e progetto.
Aree dedicate alla gastronomia, spazi per eventi o punti di vendita sono uniti gli uni con gli altri, pur non essendo parte di un unico ambiente.

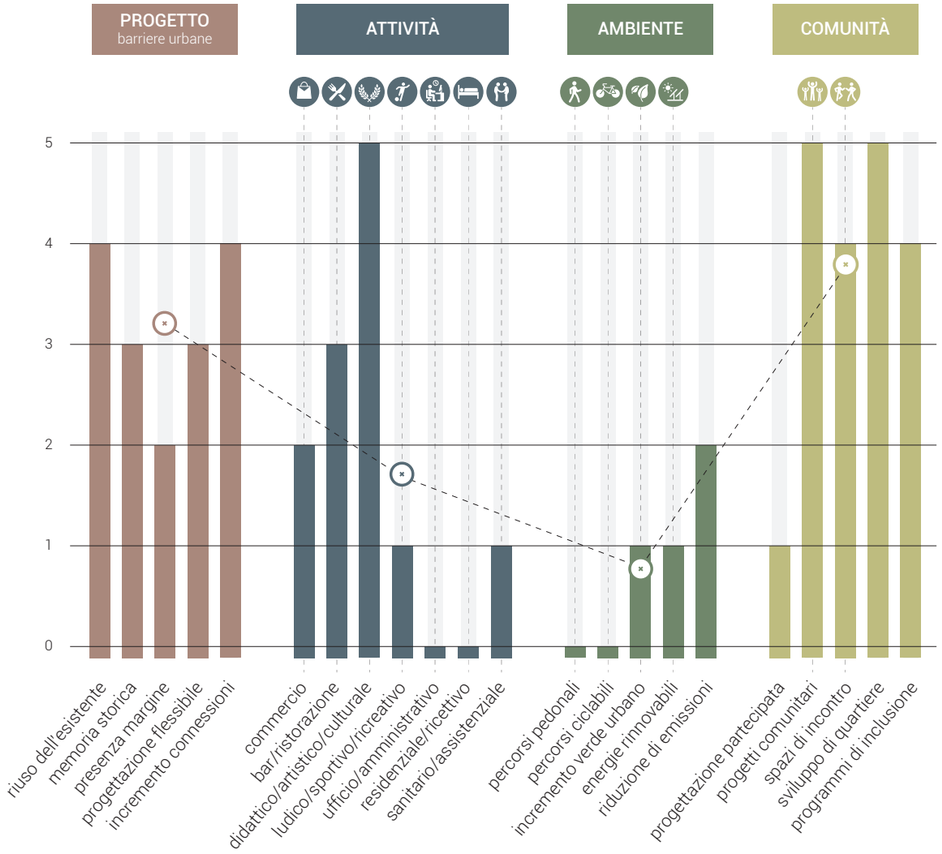
Funzioni di progetto
A / D / O



Lo spazio è stato adattato per ospitare funzioni differenti. All'ingresso un portico triangolare incoraggia l'accesso alla struttura, da cui si raggiunge la zona centrale, che risulta caratterizzata principalmente da funzioni di carattere pubblico e occasioni di incontro. Alla sinistra di questo ambiente pubblico trova luogo un grande ristorante, mentre proseguendo verso destra lo spazio si articola su ambiti differenti: un negozio di vendita al dettaglio di articoli e prodotti di design, un'area dedicata al lavoro e alla fabbricazione di prodotti, una biblioteca di design, affiancata da un grande ambiente dedicato al progetto Urban-X, un acceleratore di startup nato con l'obiettivo di reinventare la vita urbana.
Sempre a partire dallo spazio centrale, proseguendo in avanti si sviluppano prima la design Accademy, poi una corte esterna, spesso utilizzata per esporre nuove installazioni artistiche.

Fotografia: Mattew Carbone, Fank Oudeman

Analisi di progetto
A / D / O

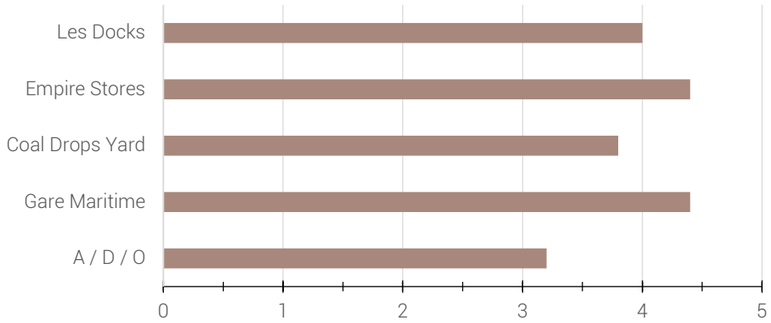


Rispetto ai casi studio precedentemente esaminati, le valutazioni attribuite al progetto in questione sono fortemente legate a ciò che il centro produce, in termini di proposte, innovazione e design, rispetto alla funzionalità dei singoli spazi. Il programma Urban-X, insieme agli spazi di ricerca e design, operano nella ricerca di soluzioni volte a trasformare la città in relazione a chi la abita, ricercando proposte per migliorarne la vivibilità; questo aspetto permette l'attribuzione di punteggi molto elevati per le caratteristiche di **comunità**, ulteriormente implementati dalla presenza di nuovi spazi di incontro accessibili in forma libera e gratuita all'interno del fabbricato.

Dal progetto *New Public Hidrant*, con il quale è stata proposta la trasformazione degli idranti della città in fontanelle e docce pubbliche, al modello *Mini Living Urban Cabin*, che suggerisce una nuova idea di casa in relazione alla tematica migratoria, A/D/O da ex struttura industriale diviene fabbrica di nuovi **progetti comunitari**, occasione di **sviluppo di quartiere** e di **programmi inclusivi**.

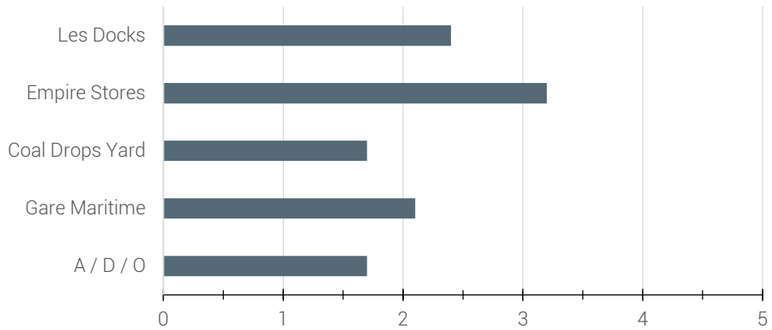
3.3.6 - OSSERVAZIONI E CONFRONTO

Progetto
Casi studio: confini massicci



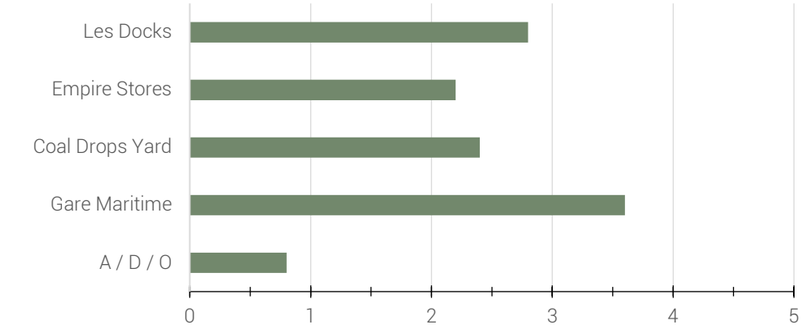
L'approccio alla preesistenza di un grande fabbricato, circa i parametri di progetto dei casi studio presi in esame, risulta perlopiù similare e omogeneo, registrando punteggi mediamente elevati. *Empire Stores* e *Gare Maritime* raggiungono le valutazioni maggiori, accomunati dall'attenzione alla conservazione del carattere storico di fabbricati rappresentativi di un margine forte che, a seguito degli interventi di riqualificazione, hanno acquistato maggior porosità. A seguire il progetto dei *Docks*, anch'esso caratterizzato dall'incrementi di connessioni all'interno di un limite compatto e fortemente presente.

Attività
Casi studio: confini massicci



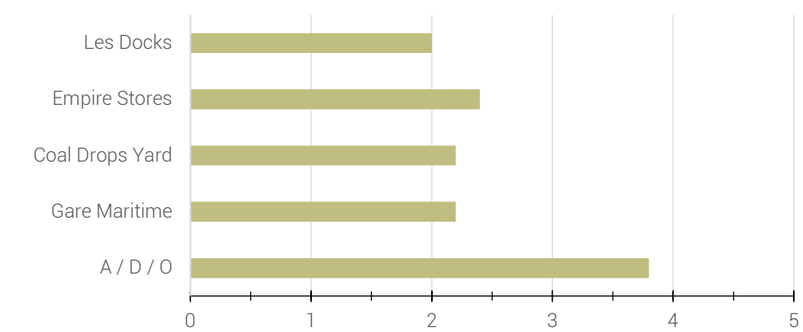
La riattivazione dei fabbricati dismessi introduce ambiti multifunzionali che registrano la coesistenza di attività differenti; primi fra tutti si distinguono gli *Empire Stores* che ad eccezione del carattere ricettivo e assistenziale, includono ampiamente tutte le altre funzioni oggetto di analisi. *Les Docks*, *Coal Drops Yard* e *Gare Maritime* sviluppano un atteggiamento simile in rapporto a questa fase di analisi: caratterizzati da una forte presenza di attività commerciali, sviluppano un carattere artistico, culturale o ricreativo solamente in rapporto a eventi organizzati su spazi flessibili registrando così una valutazione inferiore in questi campi.

Ambiente
Casi studio: confini massicci



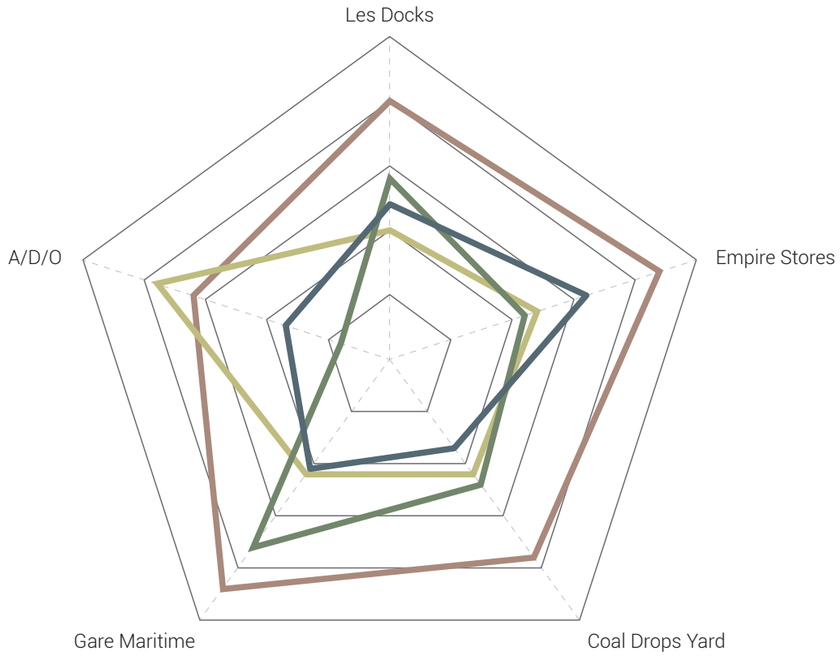
L'incompatibilità del parametro relativo l'incremento di percorsi ciclabili rispetto la tipologia di preesistenza esaminata porta ad abbassare il punteggio medio nella categoria ambiente. Nonostante ciò, quasi tutti i progetti esaminati dedicano grande attenzione a questo aspetto attraverso soluzioni di produzione energetica rinnovabili; si distingue tra tutti la Gare Maritime di Bruxelles che, oltre ad aver raggiunto la più ampia copertura di produzione energetica sostenibile, ha selezionato materiali e tecniche costruttive a basso impatto emissivo.

Comunità
Casi studio: confini massicci



Aspetti come la centralità urbana o la coesistenza di attività tra loro differenti determinano lo *sviluppo del quartiere* e la formazione di *nuovi spazi di incontro*, a discapito di una scarsa presenza di *programmi inclusivi o progetti comunitari*, ritenuti non essenziali alla fruizione del luogo. Si distingue il progetto A/D/O, che ottiene un punteggio doppio nella categoria rispetto alla media degli altri casi studio esaminati. Il merito di tale successo è da attribuirsi alla natura del luogo; nato come "fabbrica" di innovazioni e proposte indirizzate a migliorare la vita delle persone nel contesto urbano.

Osservazioni e confronto
Casi studio: confini massicci



La rappresentazione grafica dei punteggi registrati per le varie categorie di analisi evidenzia un approccio piuttosto omogeneo per i parametri di progetto e attività. I primi ottengono valutazioni molto elevate, specialmente in relazione alle operazioni di riuso e connessione del tessuto urbano che accomunano l'intervento su forme di margini che possiamo definire forti. La presenza del margine, così come l'incremento delle connessioni e il riuso dell'esistente sono necessariamente presenti nella fase di valutazione in quanto incarnano le caratteristiche di centralità urbana e costruito dismesso, ricercate durante la selezione dei casi studio. Le attività, a loro volta, assumono un comportamento uniforme con valutazioni superiori rispetto a quelle registrate per la categoria infrastrutturale; la definizione di spazi multifunzionali, riguarda soprattutto la coesistenza di funzioni d'ufficio e attività di ristorazione e commercio, che affianca la dimensione privata del primo al carattere pubblico e urbano dei secondi.
I parametri di comunità e ambiente, invece, mostrano una chiara distinzione circa l'approccio progettuale adottato nello spazio del centro A/D/O; il progetto, già in fase di selezione, si presentava differente sia in termini di scala, decisamente più piccolo rispetto agli altri, sia in rapporto alla destinazione d'uso. Il centro compensa la mancata attenzione alla sostenibilità ambientale con interventi focalizzati su aspetti comunitari.

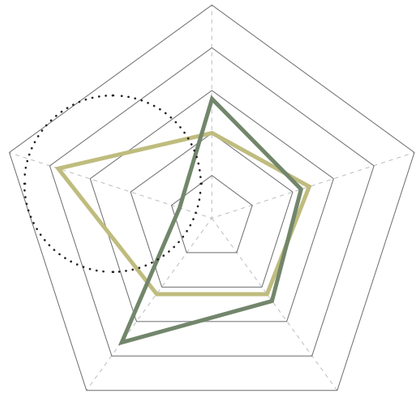


Fig. 1
Comunità e Ambiente
A/D/O

*Il programma di ricerca lanciato dal centro A/D/O Water Futures invita i designer a trovare soluzioni alternative ai problemi legati alla scarsità di acqua nel mondo; da qui nasce il progetto *New Public Hydrant*, che propone di trasformare gli idranti della città in fontanelle e docce pubbliche.

**Mini Urban Living Cabin è un modello di design, sviluppato all'interno del centro, di un minuscolo spazio abitativo in risposta alle difficoltà legate l'emergenza migratoria.

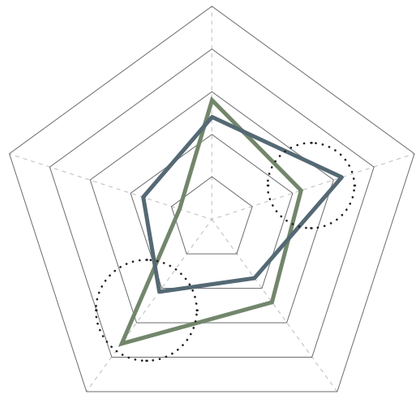


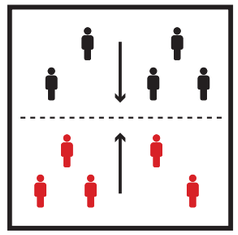
Fig. 2
Comunità e Ambiente
Gare Maritime, Empire Stores

Il progetto dello spazio di ricerca, innovazione e design A/D/O ottiene le valutazioni più basse in merito alla categoria ambientale, non riportando alcun tipo di informazione in merito ai sistemi di produzione energetica adottati. In parte questa noncuranza può trovare giustificazione nel diverso modo di approcciarsi a un fabbricato di dimensioni inferiori rispetto alla grandezza che accomuna gli altri progetti di studio i quali, se non adottassero anche solo in parte soluzioni rinnovabili, porterebbero a un impatto ambientale considerevole.
D'altra parte le informazioni di progetto evidenziano un focus sull'interesse del nuovo spazio per le forme di comunità; il centro nasce come spazio di ricerca e innovazione di proposte volte a migliorare il modo di vivere lo spazio urbano in rapporto alla persona e alle forme di relazione. Le persone che vivono questo spazio hanno così dato vita a nuovi *progetti comunitari* attraverso installazioni artistiche e di design; molte di queste sono indirizzate a trovare soluzioni alternative a problematiche di carattere sociale o ambientale, definendo programmi inclusivi e nuovi sviluppi per il quartiere. (Fig.1)

Osservando i valori associati ai parametri di attività e ambiente notiamo come la Gare Maritime e gli Empire Stores registrino un punteggio molto alto in una categoria a compensare una votazione più bassa nell'altra.
L'ex stazione si distingue per le caratteristiche di sostenibilità ambientale, per le quali è stata definita un modello da imitare; le attività per le quali è definito uno spazio di progetto riguardano unicamente il settore degli uffici e del commercio.
Gli Empire Stores invece, raggiungono il punteggio più alto per le attività, dove gli ambienti che caratterizzano il complesso sono stati assegnati a negozi, ristoranti, gallerie espositive, uffici e spazi per eventi. (Fig.2)

3.4 - analisi casi studio
CONFINI SOCIALI

sociale agg. [dal lat. socialis, v. socio]. a. Che vive in società: *l'uomo è un animale sociale*. Per estens., in zoologia ed etologia, il termine qualifica le relazioni tra individui della stessa specie, che si concretano nei *comportamenti s*.



emarginazione, discriminazione, povertà

quartieri multietnici, periferie a basso reddito, percorsi migratori

classi sociali emarginate, disciminate, svantaggiate

«Ma da sempre e in modi diversi la città, luogo magico, sede privilegiata di ogni innovazione tecnica e scientifica, culturale e istituzionale, è stata anche potente macchina di distinzione e separazione, di emarginazione ed esclusione di gruppi etnici e religiosi, di attività e professioni, di individui e di gruppi dotati di identità e statuti differenti, di ricchi e di poveri».[(1)]

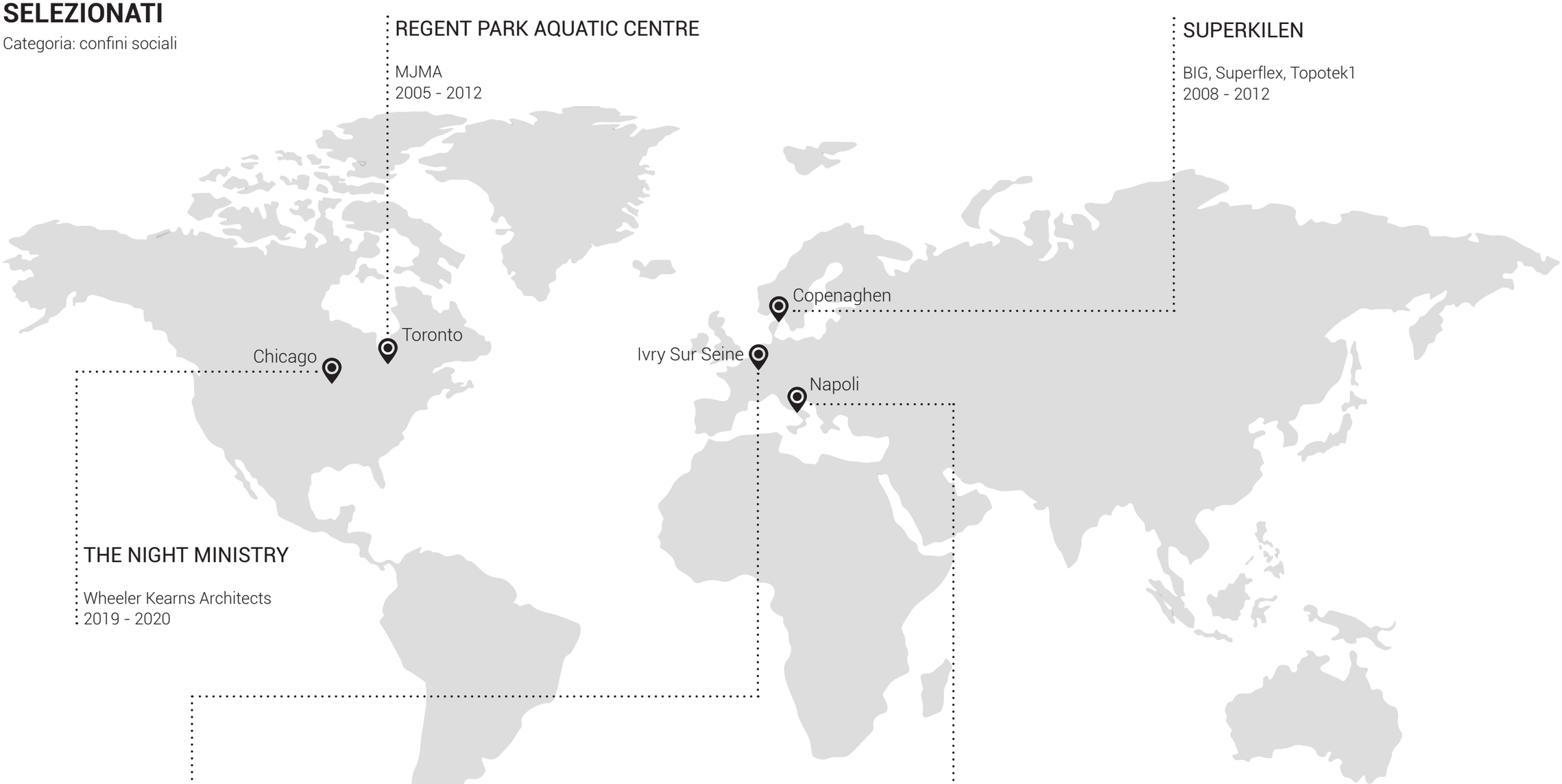
Con queste parole Bernardo Secchi introduce la tematica che verrà affrontata nel capitolo seguente, dedicato all'analisi di soluzioni progettuali indirizzate alle categorie fragili. Rispetto alle tematiche precedentemente trattate, i progetti che seguiranno affrontano una tipologia di confine differente, intangibile, legata a problematiche di carattere sociale che definiscono una forma di margine esclusiva per moltissime persone nel mondo. L'analisi di progetto, dunque, approfondirà la valutazione di aspetti propri di quelle che abbiamo definito barriere umane; i parametri di studio prenderanno maggiormente in considerazione caratteristiche legate all'interazione, all'inclusività e al supporto che i nuovi spazi di progetto generano.

Gli spazi di sconfinamento esaminati hanno caratteristiche molto diverse tra loro, sia relativamente alle difficoltà di carattere sociale che il progetto si propone di affrontare, sia per quanto riguarda le soluzioni progettuali adottate che spaziano dalla rigenerazione degli spazi pubblici, alla riqualificazione di complessi architettonici dismessi fino a includere progetti di nuova costruzione. La barriera che il processo compositivo vuole oltrepassare è costituita da contesti sociali problematici, definiti dalle difficoltà di relazione dettate dalla diversità; la sempre più crescente varietà etnica, sociale e culturale insieme alle nuove forme di marginalizzazione, in parte generate dall'avvento della globalizzazione, causano una rottura all'interno dell'assetto urbano.[(2)]

[(1)] Secchi, B., *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Bari 2013, pp. 3.
[(2)] Amendola, G., *I mutamenti nell'assetto e nelle identità territoriali*, in *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Roma 2000, pp. 53.

I PROGETTI SELEZIONATI

Categoria: confini sociali



REGENT PARK AQUATIC CENTRE

MJMA
2005 - 2012

SUPERKILEN

BIG, Superflex, Topotek1
2008 - 2012

THE NIGHT MINISTRY

Wheeler Kearns Architects
2019 - 2020

CENTRE D'HÉBERGEMENT D'URGENCE D'IVRY-SUR-SEINE

James Corner Field Operations Diller Scofidio + Renfro
2004 - 2019

FOQUS

Sebastiano Gorini, Zapoi, Marco Tatafiore, Salvatore Guastafierro, Stefania Salvetti
2014

3.4.1 - FOQUS

Sebastiano Gorini, Zapoi, Marco Tatafiore, Salvatore Guastafierro, Stefania Salvetti

2014

Napoli, Italia

10.000 m²

€ 3M

Il sito di intervento

FOQUS è un progetto sperimentale di riutilizzo adattativo dell'ex Istituto Montecalvario che si propone di rispondere a problematiche sociali fortemente presenti nel contesto dei Quartieri Spagnoli. Ubicati nel centro della città di Napoli, i Quartieri Spagnoli furono progettati nel XVI secolo per ospitare i soldati in transito verso i fronti di guerra; nel corso del XX secolo, con l'avvicendarsi delle ondate migratorie, la zona iniziò ad assumere un carattere visibilmente multietnico essendo occupata principalmente da immigrati e fasce sociali marginali. Il quartiere di Montecalvario, oggi, ha una concentrazione abitativa quadrupla rispetto a quella media (già molto alta) della città; quasi il 20% dei suoi abitanti è composto da popolazione straniera e vi risiede il 10% dei bambini di tutta Napoli, rendendo l'età media della popolazione molto bassa. La disponibilità di verde pubblico è tra le più basse in tutta Italia; inoltre, il quartiere registra tassi di disoccupazione e inoccupazione molto elevati.

Obiettivi di progetto

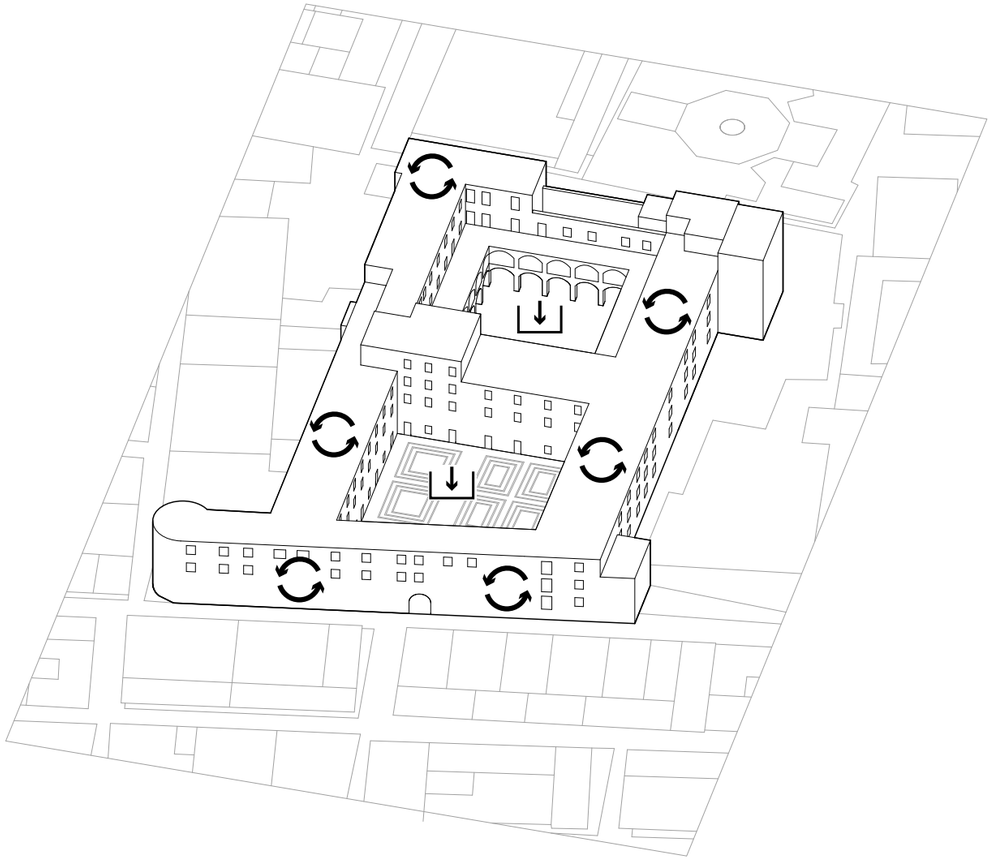
Nata da un progetto di Rachele Furfaro e Renato Quaglia, la Fondazione Quartieri Spagnoli (FOQUS) si pone l'obiettivo di contrastare l'emarginazione e favorire lo sviluppo socio economico di questa parte di città tramite l'inserimento di iniziative e imprese volte a offrire sia nuovi posti di lavoro, sia servizi attenti alle necessità di famiglie a basso reddito. FOQUS sperimenta un modo differente di intendere le politiche sociali a partire da un'iniziativa privata, nella convinzione che conoscenza, sapere e formazione siano il primo passo per contrastare l'esclusione sociale.

Gli spazi di sconfinamento

Il progetto di nasce come laboratorio di rigenerazione educativa, sociale e produttiva al fine di favorire lo sviluppo socioeconomico dell'area e contrastarne l'emarginazione; centinaia di giovani disoccupati sono stati coinvolti e inclusi nell'avvio di progetti finalizzati all'integrazione e formazione per classi sociali svantaggiate, consentendo la nascita di una comunità educativa. Parallelamente la fondazione ha cercato di individuare imprese che fossero disposte a insediarsi all'interno del complesso; nel corso degli anni società, cooperative e istituti, legati al settore dei servizi formativi e sociali, hanno trovato all'interno dell'ex istituto nuova casa. L'iniziativa ha prodotto risultati sorprendenti; 136 posti di lavoro, 4 imprese nuove e 18 insidiate.

Gli spazi dell'ex istituto sono stati riqualificati per essere adeguati alle nuove funzioni; laboratori, aule polifunzionali, un asilo nido, una scuola dell'infanzia, una primaria e una secondaria, una sala convegni, un cinema, una galleria d'arte, una biblioteca, un bar e una pizzeria; per consentire l'accessibilità alla struttura anche alle fasce di reddito più basse, è possibile usufruire di diversi servizi gratuitamente o pagando una tariffa agevolata. La struttura ospita una cooperativa che propone più di 60 corsi di formazione informale per giovani adulti e un centro di abilitazione per persone con difficoltà cognitive e disabilità.

Operazioni compositive
FOQUS



Conservare

A precedere la fase di rigenerazione del complesso è stato effettuato uno studio storico e strutturale volto a comprendere le condizioni dell'edificato; successivamente sono stati effettuati i primi interventi di consolidamento strutturale, mentre le operazioni di adeguamento degli spazi venivano effettuate in parallelo all'insediamento di nuove funzioni. Al piano terreno i magazzini dell'ex istituto sono stati riconvertiti in laboratori, spazi polifunzionali e di servizio per il nido; la corte è stata trasformata in uno spazio sportivo polifunzionale.

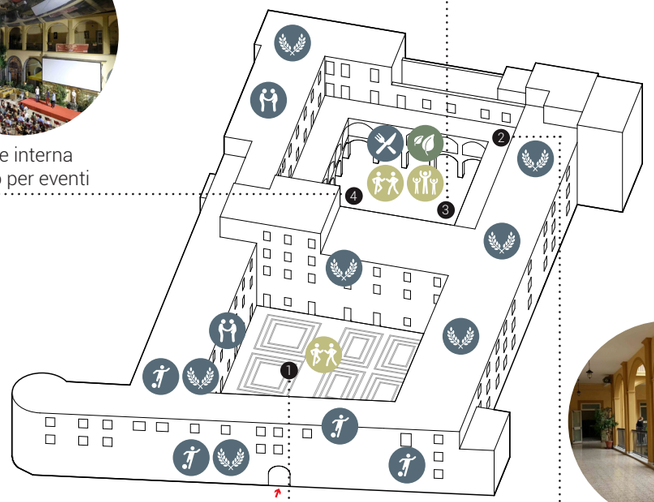
Inserire

I due cortili consentono la definizione di spazi e attività all'aria aperta all'interno di un perimetro sicuro; l'inserimento di nuovi servizi al loro interno è finalizzato ad incrementare l'uso di questi spazi. La corte esterna ospita principalmente attrezzature per il gioco rivolte alla scuola dell'infanzia e al nido. La corte interna, invece, assume il carattere di ambiente polifunzionale e al suo interno si inseriscono servizi di varia natura; dalla ristorazione, all'organizzazione di mostre ed eventi, ad attività dedicate alle diverse imprese operanti nel centro.

Funzioni di progetto
FOQUS

Corte interna
spazio per eventi

Corte interna
orto ARGO



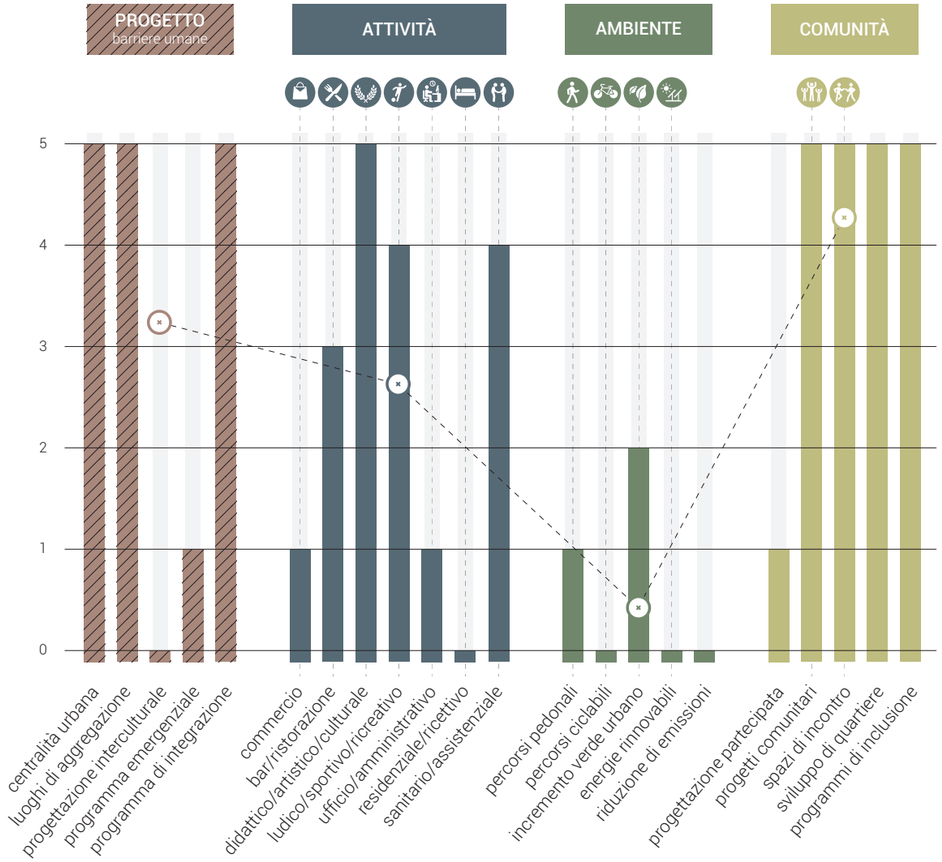
Accademia di Belle Arti

Corte esterna

L'ala di accesso al complesso ospita a piano terra un asilo nido e ai piani superiori una palestra e una scuola di danza. Superato l'ingresso, si raggiunge la corte esterna, su cui trovano affaccio funzioni differenti; una scuola per l'infanzia e il centro di abilitazione ARGO sulla sinistra, mentre l'intera ala destra del complesso è utilizzata dall'Accademia delle Belle Arti per i corsi di graphic design, fashion design e moda. Proseguendo, la scuola primaria separa l'ambiente della corte esterna da un secondo spazio aperto, la corte interna; questo chiostro è coperto da una scenografica volta trasparente; si tratta di una piazza molto verde, attrezzata di un orto gestito dal centro ARGO e dotata di sedute, sevizio Wi-Fi gratuito e un bar/ristorante. All'interno di questa corte, inoltre vengono organizzate esposizioni, proiezioni cinematografiche ed eventi di diversa natura; anche su questa piazza si affacciano spazi differenti: un centro di formazione per giovani adulti, un centro di consulenza, un'associazione per il dialogo interculturale, spazi di integrazione e coworking, un laboratorio di editoria, arte e design e l'istituto di formazione Musicoterapia.

Fotografia: https://www.foqusnapoli.it/dt_gallery/foqus/

Analisi di progetto
FOQUS



La **centralità urbana** del progetto rappresenta uno dei principali punti di forza della fondazione, nata con l'obiettivo di rispondere a problematiche di carattere sociale all'interno di un contesto particolarmente difficile; un progetto situato nel cuore del quartiere destinato a chi lo abita.

Dalle valutazioni associate alle **attività** di progetto risulta evidente il carattere polifunzionale della struttura che ospita al suo interno moltissimi servizi differenti; la maggior parte di questi hanno funzione **didattica e formativa** perchè indirizzati a fornire gli strumenti che consentano di raggiungere autonomia e competenza professionale.

La fondazione interviene all'interno di un contesto in forte difficoltà: il quartiere presenta un alto tasso di disoccupazione, che insieme all'elevata concentrazione abitativa, alle difficoltà sociali segnate dal carattere multietnico dell'area, all'assenza di spazi verdi e luoghi di aggregazione, rende difficilmente vivibile la città. Il progetto di riqualificazione dell'ex istituto ha affrontato in maniera diretta ed efficace queste problematiche; per questo motivo le valutazione attribuite ai parametri di comunità raggiungono punteggi molto elevati.

3.4.2 - CENTRE D'HÉBERGEMENT D'IVRY-SUR-SEINE

Atelier Rita | 2016 - 2017 | Ivry-sur-Seine, France | 5.000 m² | € 11M

Il sito di intervento

Il progetto del centro di accoglienza si sviluppa sopra i bacini filtranti dell'ex unità di trattamento delle acque della senna, un sito industriale di 90.000 m² ormai in disuso e in attesa di un intervento di rigenerazione urbana. Questo centro è stato commissionato dall'ONG Emmaüs Solidarité, ed è stato realizzato in risposta alla critica situazione definita dal continuo aumento dei rifugiati in arrivo nel territorio francese; per rispondere a tale emergenza il progetto è stato realizzato in soli quattro mesi grazie all'utilizzo di componenti prefabbricate che hanno permesso di rendere i tempi di costruzione molto più veloci.

Obiettivi di progetto

Il progetto si propone di rispondere alle esigenze dei soggetti migranti in difficoltà, offrendo dignità e qualità funzionali attraverso uno spazio urbano che, non solo risponda alle esigenze di prima accoglienza, ma che sia in grado al contempo di offrire un esperienza di vita di comunità. La lontananza al centro cittadino del terreno messo a disposizione dall'amministrazione invita il progettista a ricercare nello spazio di progetto i lineamenti di uno spazio urbano: quartieri, strade e un centro comunitario.
Il centro di accoglienza nasce con l'obiettivo di accogliere all'interno di un ambiente confortevole 400 persone per un periodo compreso tra i 2 e i 6 mesi; essendo lo spazio in concessione, il progetto è temporaneo, destinato a una durata massima di 5 anni.

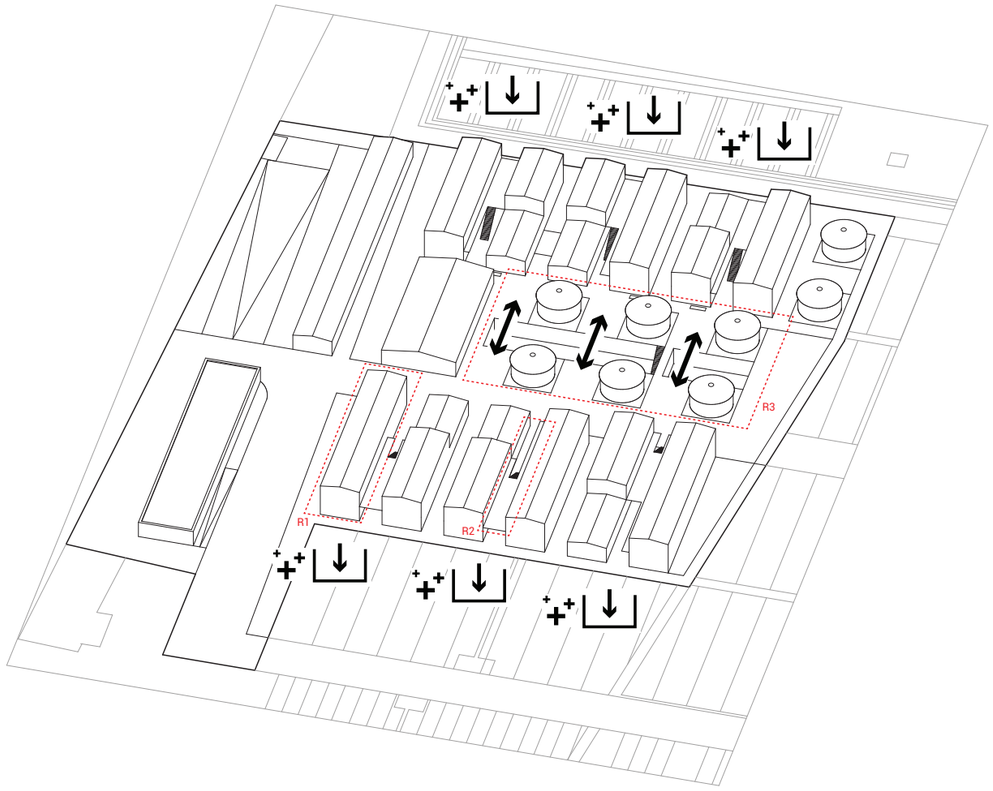
Gli spazi di sconfinamento

La volontà di riproporre una dimensione urbana per le esperienze di soggiorno degli ospiti della struttura conduce a una progettazione del sito che includa ambienti di condivisione e convivialità alternati a spazi dedicati alla vita privata.

Il cuore del centro di accoglienza è rappresentato proprio dal contesto "pubblico" del sito, che prende luogo nello spazio centrale del complesso; qui, sei yurte con funzione di refettorio e altre due utilizzate come sale polivalenti, insieme agli spazi aperti che le separano, offrono agli ospiti un luogo per l'incontro e la condivisione. Ai lati di questo spazio centrale, la struttura urbana ricercata viene ripresa attraverso la realizzazione di quartieri: questi si compongono di strutture modulari in legno, prefabbricate e assemblate in situ, al cui interno trovano luogo le abitazioni per i residenti. Gli alloggi si sviluppano su due piani e sono connessi su entrambi i livelli grazie all'inserimento di una struttura metallica di collegamento, che viene innestata nello spazio di risulta tra gli edifici; questo spazio definisce un terzo elemento della dimensione urbana, ovvero le strade.

Oltre a spazi polivalenti, refettori e alloggi, il complesso dispone di: un centro educativo di quattro classi, una reception amministrativa, un'area per gli acquisti e un centro sanitario, grazie al quale moltissimi ospiti, nel corso degli anni, hanno potuto beneficiare di un controllo medico. Inoltre, negli orari fuori dai pasti, le yurte ospitano al loro interno laboratori linguistici per adulti e attività manuali.

Operazioni compositive
Centre d'hébergement
d'Ivry-sur-Seine



Aggiungere

Le strutture modulari che compongono gli edifici per gli alloggi vengono trasportate sul sito e composte a creare l'unità residenziale (R1). All'uscita della fabbrica, la camera di alloggio viene attrezzata e arredata, per essere poi trasportata e aggiunta in cantiere a una velocità di 4/8 unità al giorno, rendendo così molto più rapida la costruzione del sito.

Inserire

La disposizione su due piani delle strutture modulari di alloggio rende necessario l'inserimento di un elemento connettore che consenta l'accesso alle abitazioni superiori che l'ampliamento di uno spazio comune dedicato al quartiere; per rispondere a questa esigenza viene innestata una struttura metallica (R2), anch'essa prefabbricata e trasportata in situ.

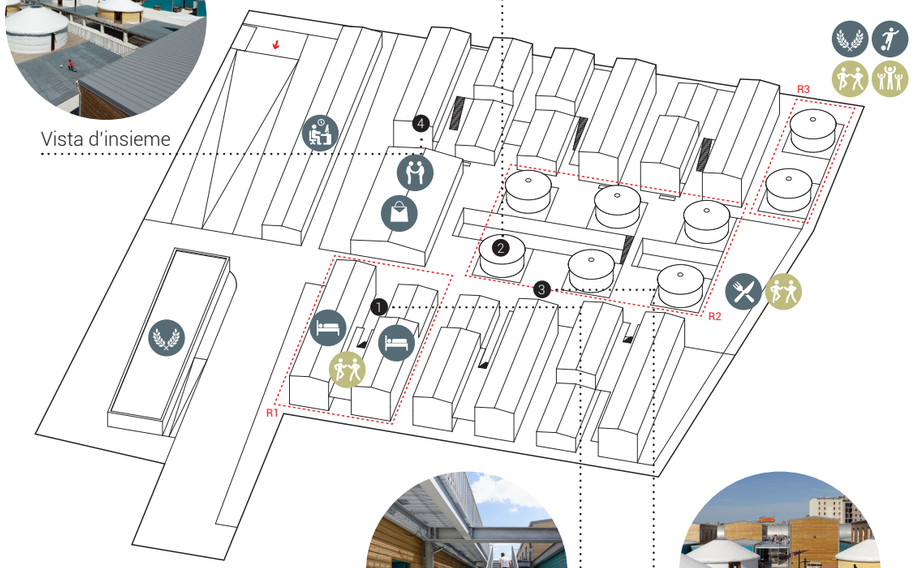
Connettere

L'aerea centrale del sito di progetto (R3) ospita strutture dedicate ad attività comuni e spazi aperti che favoriscano l'incontro e la condivisione. Questo spazio "pubblico" rappresenta l'elemento connettore del tessuto urbano realizzato, per merito della sua destinazione d'uso multifunzionale e del suo posizionamento che permette l'affaccio diretto sui singoli quartieri

Funzioni di progetto
Centre d'hébergement
d'Ivry-sur-Seine

Vista d'insieme

Refettorio



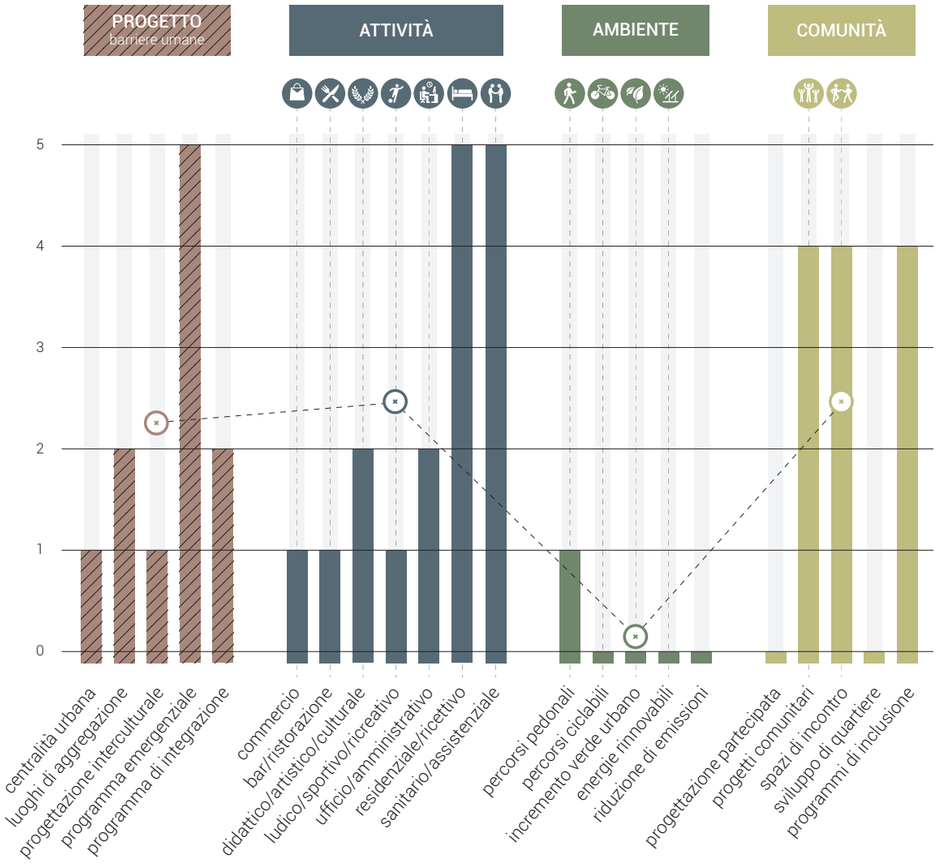
Connessione metallica

Yurte centrali

L'ingresso al centro d'accoglienza è affiancato da un lungo edificio, al cui interno sono distribuiti gli uffici amministrativi; a seguire trova spazio la struttura ospitante il centro educativo, organizzato su quattro classi impegnate nell'offrire un servizio scolastico agli ospiti più piccoli. Procedendo verso l'interno si riscontra una ripetitività delle funzioni definita dalla presenza di quartieri (R1); ciascuno di questi ospita gli spazi dedicati agli alloggi (400 in totale) e lo spazio intermedio all'interno del quale si innesta una struttura metallica di collegamento. Questo luogo richiama alla struttura viaria di un contesto urbano, rappresentando al contempo sia un percorso pedonale di connessione, sia uno spazio condiviso sicuro: tre sono dedicate a donne e coppie isolate, mentre altre tre sono rivolte alle famiglie.
L'asse centrale del complesso è rivolto alla dimensione pubblica: 6 yurte (R2) assumono funzione di refettorio durante i pasti, mentre nelle restanti ore del giorno ospitano laboratori linguistici per adulti e attività manuali; altre 2 yurte vengono utilizzate come spazi polivalenti. Lungo l'asse centrale l'edificio antistante gli uffici amministrativi ospita un negozio per gli acquisti e un polo della salute.

Fotografia: David Boureau

Analisi di progetto
Centre d'hébergement
d'Ivry-sur-Seine



Il progetto nasce con l'obiettivo di rispondere a una **situazione emergenziale** legata ai continui arrivi di migranti provenienti da paesi in condizione di guerra o miseria. La necessità di intervenire su questa problematica in maniera tempestiva si evidenzia nei rapidi tempi di costruzione del complesso, durati solamente 5 mesi, grazie all'utilizzo di soluzioni prefabbricate.

La funzione principale di progetto è quella di struttura **ricettiva** e **assistenziale**, indirizzata a fornire una risposta a quelli che sono i bisogni primari di ogni persona. Le soluzioni di alloggio sono affiancate da spazi di relazione polifunzionali definiti dalle yurte polivalenti all'interno delle quali vengono promosse attività di carattere ludico o didattico/formativo.

3.4.3 - SUPERKILEN

BIG, Superflex, Topotek1

2008 - 2012

Copenhagen, Denmark

33.000m²

€ 7,7M

Il sito di intervento

Il progetto di rigenerazione urbana interessa il quartiere semi-periferico di Nørrebro, a Copenaghen, caratterizzato dalla presenza di una comunità fortemente multietnica; prima dell'intervento di riqualificazione, l'area risultava sconnessa rispetto al centro cittadino e al suo interno si erano verificati numerosi episodi di violenza e problematiche sociali dovute alla mancanza di integrazione culturale. Il terreno di progetto era delimitato alle due estremità dalle strade Nørrebrogade e Tagensvejdues, entrambe zone commerciali, vivaci e molto frequentate. Attraverso un bando di concorso, il comune stesso ha commissionato la realizzazione di un parco pubblico destinato alla comunità residente che favorisse l'integrazione multietnica e multiculturale.

Obiettivi di progetto

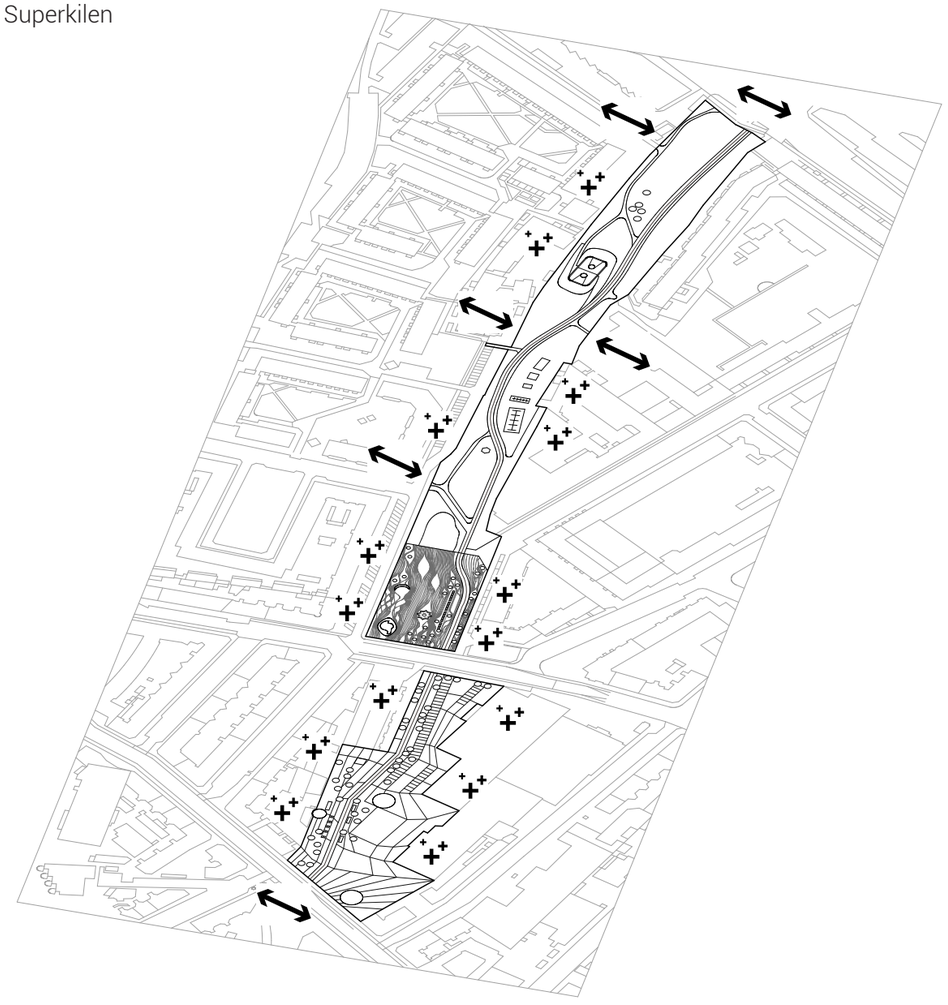
Protagonista dell'intervento di riqualificazione urbana è la diversità culturale, promossa all'interno del progetto attraverso una gigantesca mostra di buone pratiche urbane definita dalla presenza di numerosi oggetti caratteristici delle diverse nazionalità che caratterizzano la comunità.
La realizzazione di un percorso multietnico al cui interno trovano spazio aree verdi e spazi dedicati all'incontro, al gioco e allo sviluppo di attività ludiche e culturali, si pone l'obiettivo di migliorare lo sviluppo urbano del quartiere, di celebrare la diversità e, soprattutto, di contribuire alla formazione di un senso di comunità, favorendo il dialogo e l'integrazione tra culture.

Gli spazi di sconfinamento

Lo spazio del Superkilen è stato progettato a partire da una suddivisione in tre aree, differenti per estetica e funzione, indicate come zona rossa, nera e verde. L'area di progetto è interamente attraversata da un percorso ciclabile, la cui realizzazione, insieme alla riorganizzazione delle piste ciclabili di collegamento ai quartieri circostanti, vuole stimolare l'incremento della mobilità lenta.

La zona rossa accoglie le attività sportive e culturali; in questo spazio si collocano diverse attrezzature per lo sport e per il gioco, provenienti da molteplici paesi e caratteristiche di una determinata cultura; dallo spazio per la boxe thailandese alle altalene irachene. La flessibilità funzionale della piazza permette il suo utilizzo come spazio di mercato nel fine settimana e rende possibile la programmazione di eventi ricreativi, artistici o culturali.
La zona nera è stata ideata come spazio dedicato al relax; in questo "salotto urbano" rastrelliere norvegesi consentono la sosta per chi attraversa il parco in bicicletta; uno spazio attrezzato di tavoli e panchine permettono di passare il tempo in compagnia nel relax e nel gioco.
La terza zona, a differenza delle prime due, non deve la sua colorazione ad una particolare pavimentazione, ma alla distesa d'erba che ricopre la maggior parte della sua superficie, in risposta alla richiesta di incremento del verde urbano. Questo paesaggio verdeggiante ha la funzione di "area pic-nic" ma ospita al contempo alcune strutture sportive: un'area attrezzata per la ginnastica e un campo da basket.

Operazioni compositive
Superkilen



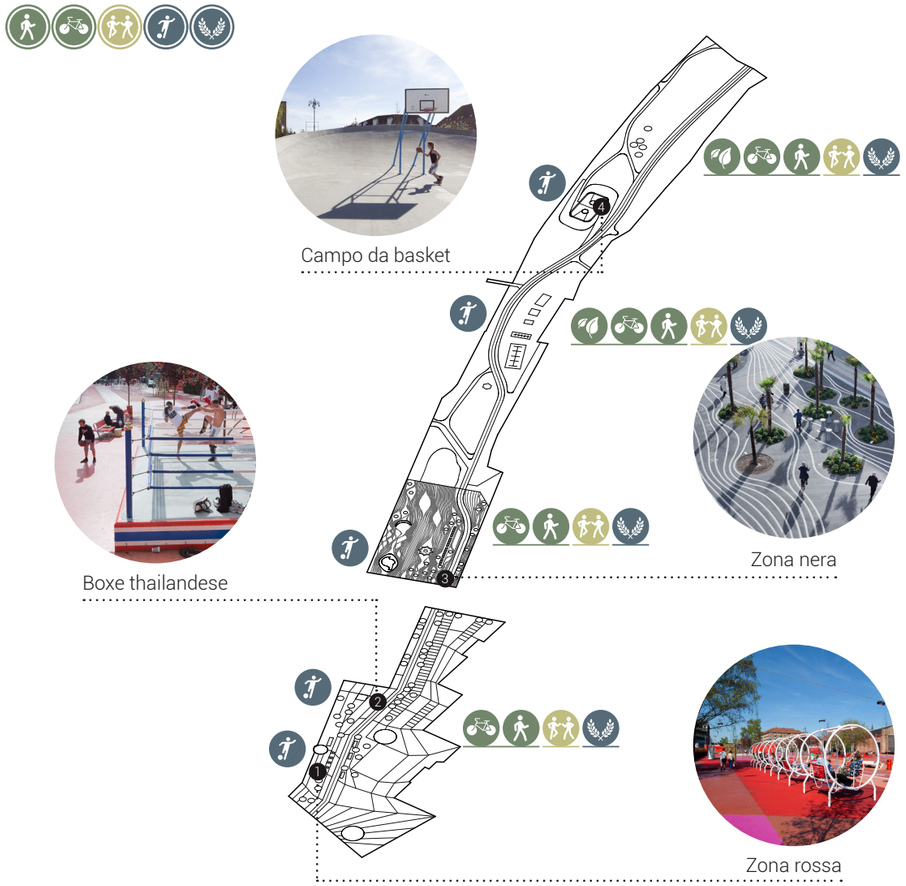
Aggiungere

La realizzazione di uno spazio che sia rappresentativo di ciascuna cultura presente nel contesto multietnico in questione è resa possibile grazie alla definizione di un "catalogo internazionale" di elementi di arredo urbano; alucuni di questi provengono direttamente dal paese d'origine, mentre altri sono stati replicati. L'aggiunta di questi oggetti sulla superficie di progetto caratterizza lo spazio e sintetizza il carattere multietnico di un intervento effettuato in favore dell'integrazione e dell'accettazione del diverso.

Connettere

Per favorire l'utilizzo dello spazio e rendere maggiormente accessibile l'area di progetto è stato effettuato un intervento di rinnovamento del sistema dei percorsi ciclabili del contesto circostante.
Vengono creati nuovi collegamenti d'accesso al parco, che si immettono nello spazio del Superkilen raggiungendo il sistema di connessione ciclabile e pedonale che si sviluppa al suo interno.

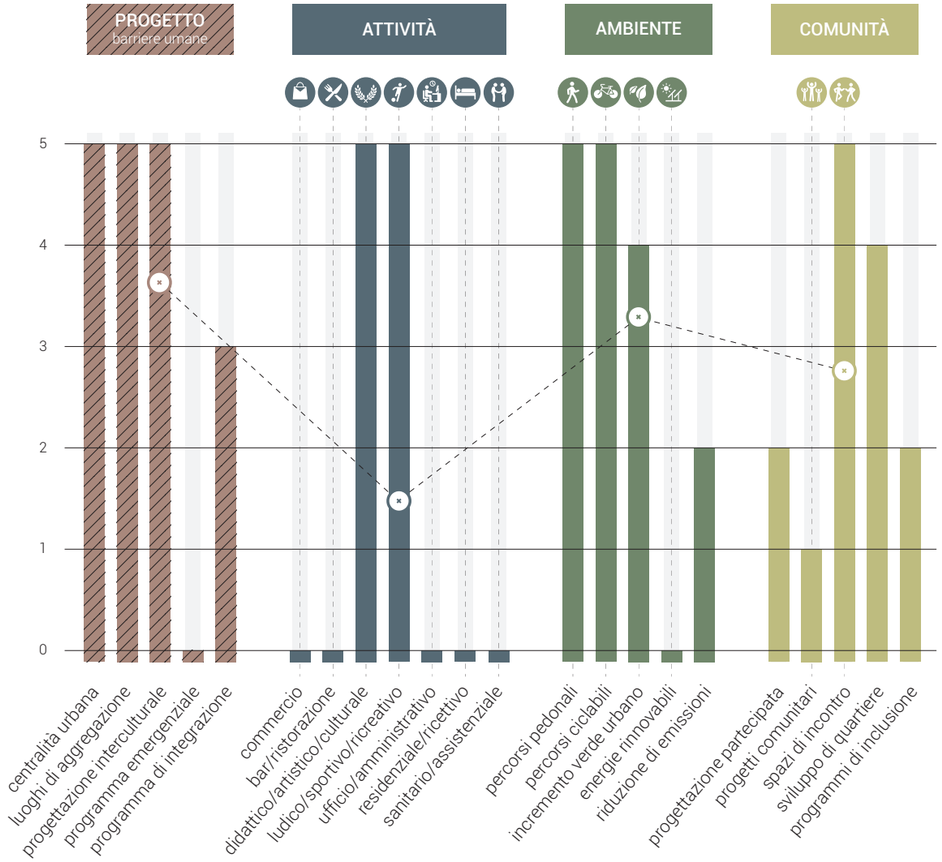
Funzioni di progetto
Superkilen



Le tre zone che caratterizzano lo spazio pedonale del Superkilen sono attraversate da percorsi ciclabili che interessano l'intera lunghezza dell'area di progetto. La volontà di realizzare un progetto che favorisca l'integrazione culturale viene espressa attraverso l'inserimento di oggetti che siano caratteristici di ciascuna delle 60 diverse comunità presenti sul territorio; uno spazio per la boxe thailandese, una piovra-scivolo dal Giappone, una fontana a forma di stella di David, un portabiciclette arcobaleno dalla finlandia... Più di 100 oggetti diversi provenienti da tutto il mondo trasformano lo spazio in un forte catalizzatore urbano e luogo di incontro per la comunità locale. Ciascun oggetto è accompagnato da una targhetta identificativa che ne descrive la funzione e la provenienza; in questo modo lo spazio pubblico assume funzione di divulgatore culturale, laddove la conoscenza del diverso rappresenta il primo passo verso l'integrazione. L'incremento della vegetazione risulta maggiormente evidente all'interno della zona verde, caratterizzata dal manto erboso che la ricopre.

Fotografia: Iwan Baan (2-3), Torben Eskerod (1-4)

Analisi di progetto
Superkilen



Lo spazio pubblico realizzato è stato progettato con il desiderio di poter comunicare attraverso lingue e tradizioni differenti, allo scopo di educare la comunità alla diversità culturale. La **progettazione interculturale** rappresenta dunque il carattere distintivo del progetto di riqualificazione. Il contesto di intervento, inoltre, era carente di spazi pubblici che favorissero l'interazione, ostacolando ulteriormente le possibilità di integrazione delle diversità etniche presenti nel territorio; la formazione di nuovi **luoghi di aggregazione** all'interno del parco cerca di stimolare il dialogo e l'incontro.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale lo spazio di progetto risulta attraversato interamente da **percorsi ciclabili e pedonali** volti a favorire lo sviluppo della mobilità lenta. Inoltre la riqualificazione del sito ha portato a un forte **incremento del verde urbano**.

3.4.4 - REGENT PARK AQUATIC CENTRE

MJMA | 2005 - 2012 | Toronto, Canada | 2.600m² | € 14,8M

Il sito di intervento

Regent Park fu costruito tra gli anni '40 e '50 allo scopo di migliorare le condizioni di vita della comunità residente, storicamente conosciuta come comunità di transizione per i nuovi immigrati in arrivo a Toronto. Il sito di progetto, prima della recente operazione di riqualificazione, era occupato da alloggi sociali; la pianificazione inadeguata del sito ha contribuito alla concentrazione di una popolazione socialmente emarginata all'interno di una serie di complessi edilizi sempre più trascurati e, a causa dell'eliminazione del traffico di transito, isolati rispetto al centro cittadino. Nel 2005 è stato avviato un programma di riqualificazione del tessuto urbano mirato a rivitalizzare l'area di Regent Park.

Obiettivi di progetto

Il principale obiettivo perseguito è il ripristino della rete urbana di accesso al sito, che prevede una ricomposizione dei percorsi stradali di connessione al contesto circostante, precedentemente tagliati.
Al centro del progetto di riqualificazione, il Regent Park Aquatic Centre nasce allo scopo di rispondere alla necessità di introdurre un servizio civico al servizio della comunità che trova spazio nel nuovo quartiere residenziale. Questa struttura vuole rappresentare l'elemento catalizzatore del nuovo spazio urbano, fornendo un servizio che contribuisca allo sviluppo dell'integrazione delle numerose culture facenti parte della comunità residente, all'interno di un contesto un tempo emarginato.

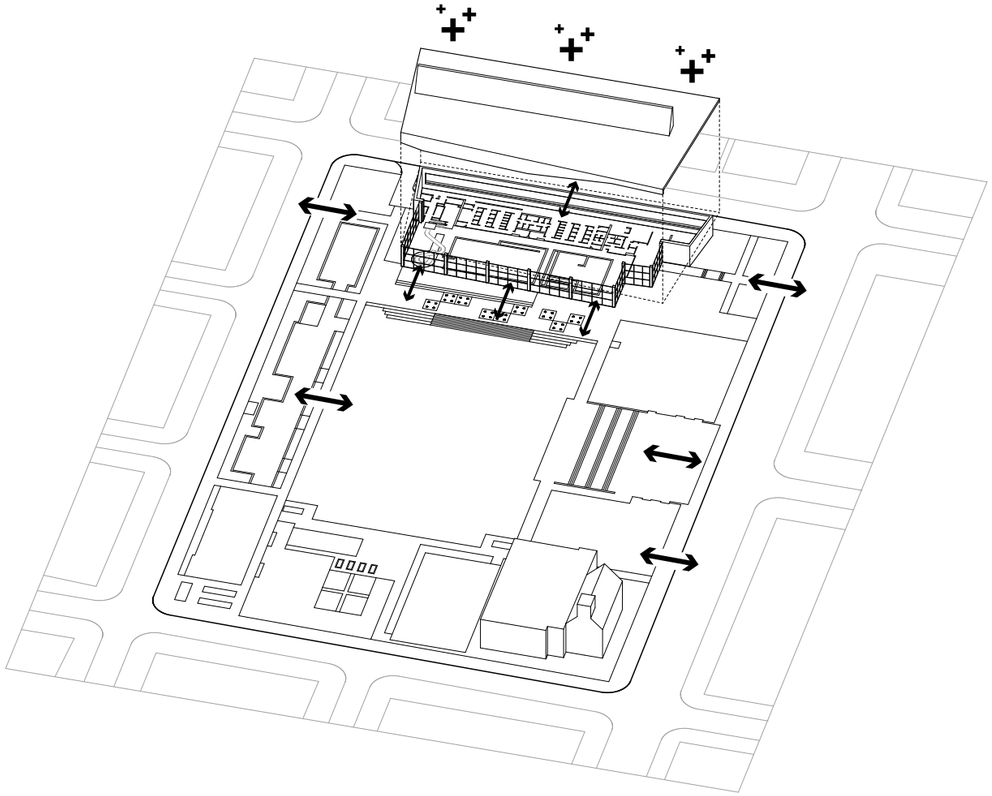
Gli spazi di sconfinamento

Il Regent Park Aquatic Centre assume una conformazione molto simile a quella di un padiglione all'interno del parco; le vetrate a piano terra rendono gli spazi interni ben illuminati e consentono alla struttura di comunicare con lo spazio pubblico all'interno del quale si inserisce.

La struttura ospita un centro acquatico, sale comunitarie multifunzionali e spazi amministrativi e di supporto, oltre a spazi all'aperto utilizzati per la programmazione di giochi ed eventi.
La progettazione del complesso è stata sviluppata con attenzione alla tematica della sostenibilità attraverso tecniche per il recupero dell'acqua, sistemi meccanici ed elettrici ad alta efficienza, soluzioni per la deumidificazione e un sistema di ventilazione naturale. La stessa forma dell'edificio è stata modellata per poterne utilizzare l'orientamento solare; la struttura risulta suddivisa longitudinalmente da una "pinna dorsale" che consente l'illuminazione a cielo della sala acquatica.

L'Aquatic Centre cerca di affrontare le questioni culturali e di identità di genere, adottando l'uso di camerini universali, caratterizzati da spazi comuni al cui interno l'utente ha la possibilità di utilizzare le cabine private. Inoltre, la struttura disponde di un sistema di suddivisione delle sale acquatiche per i gruppi culturali che desiderano nuotare nella privacy. Questi servizi proiettano la funzione del centro come luogo di incontro per l'intera comunità, contribuendo a un riscontro travolgente: 90.000 visitatori solo nel primo anno di attività.

Operazioni compositive
Regent Park Aquatic Centre



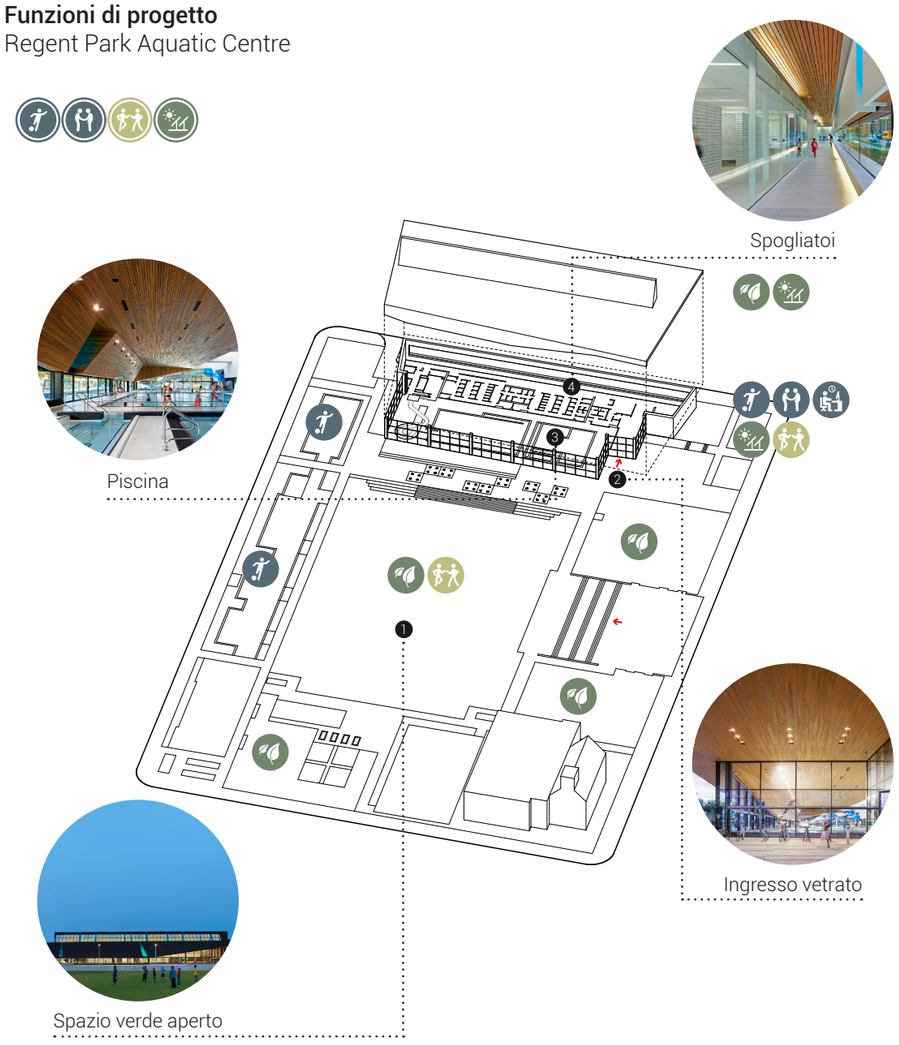
Aggiungere

L'intero complesso del centro acquatico è di nuova costruzione e viene aggiunto allo spazio del parco nel ruolo di "padiglione" all'interno di una griglia urbana. La stessa copertura dell'edificio viene progettata come in appoggio al corpo centrale, contrastando la trasparenza definita dalle vetrate sul piano di accesso. Un ulteriore elemento di aggiunta viene effettuato sulla copertura piana, utilizzata come spazio di supporto per la "pinna" dorsale di lucernari, per consentire l'illuminazione a cielo della sala acquatica.

Connettere

Il Centro acquatico rappresenta un elemento chiave nel processo di rivitalizzazione di Regent Park e, per questo motivo, risulta fondamentale una connessione diretta tra l'edificio e il contesto in cui si inserisce. Grandi pareti vetrate in affaccio sia sul parco, sia sul piano stradale, offrono apertura e trasparenza al complesso, contribuendo alla sua funzione di elemento catalizzatore; la connettività viene ricercata anche sul piano urbano, dal ripristino della rete urbana di accesso al sito, alla definizione di diversi punti di accesso al parco.

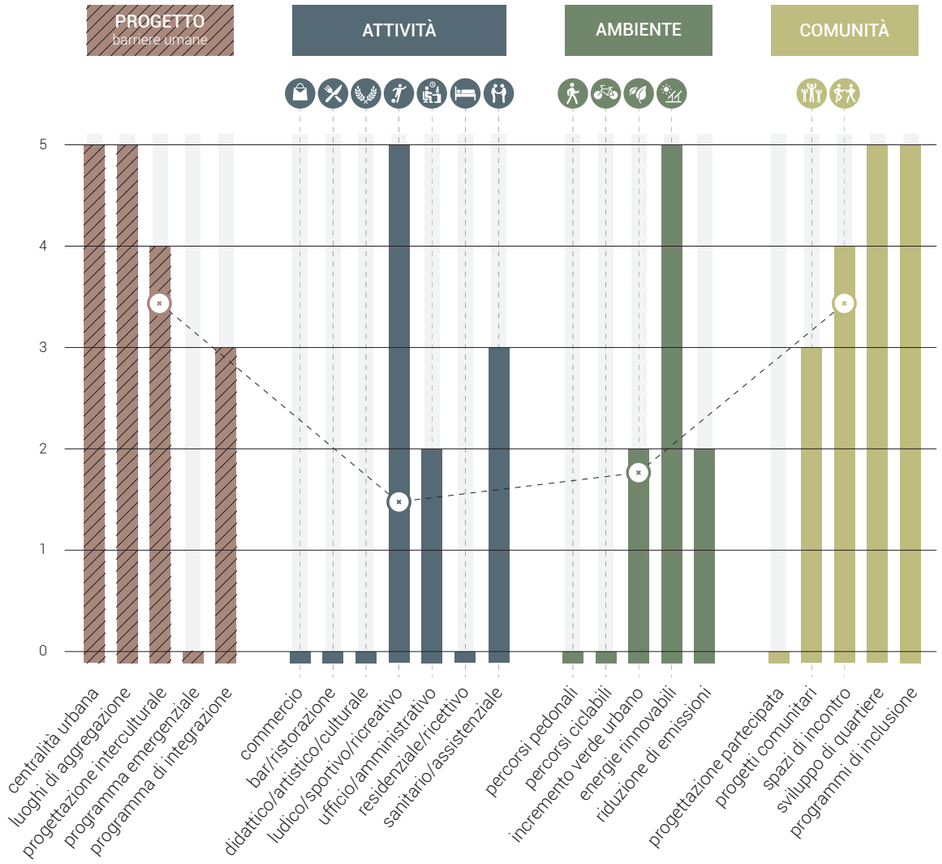
Funzioni di progetto
Regent Park Aquatic Centre



La gradinata di accesso al parco conduce ad un grande spazio verde centrale; alla sua destra una chiesa ortodossa, un'area dedicata ai cani e delle serre per la coltivazione suddividono lo spazio, mentre in fronte ad esso lo spazio pubblico ospita attrezzature per il gioco. Altre gradinate connettono il prato allo spazio esterno del Regent Park Aquatic Centre; la terrazza esterna, la sala acquatica e lo splash Pad consentono alla struttura di proporre programmi per attività da svolgere all'aperto. La struttura è stata progettata con grande attenzione per la sostenibilità energetica, prevedendo soluzioni per il recupero dell'acqua, del calore e soluzioni per l'illuminazione e la ventilazione naturali. Il centro acquatico comprende una piscina a sei corsie, una piscina per il tempo libero e una per bambini, una vasca idromassaggio, l'acquascivolo, una corda oscillante e camerini universali; il centro ospita, inoltre, sale comunitarie multifunzionali e spazi amministrativi e di supporto. Il tetto dell'edificio è stato realizzato per poter ospitare soluzioni di illuminazione naturale, oltre a nuovi spazi verdi che rappresentino una connessione visiva con lo spazio pubblico sottostante.

Fotografia: Shai Gil (1-3-4), Scott Norsworthy (2)

Analisi di progetto
Regent Park Aquatic Centre



La programmazione del centro ha dedicato grande attenzione alla ricerca di soluzioni che affrontassero questioni di indentità culturale e di genere, per la quale ha meritato un punteggio molto elevato nella categoria **progettazione interculturale**.
Questo aspetto è riscontrabile nell'utilizzo di camerini universali e nella possibilità che viene offerta ai gruppi culturali che lo desiderano di nuotare singolarmente e nella privacy.

L'edificio del centro acquatico adotta soluzioni progettuali e tecnologiche attente alla **sostenibilità ambientale**. La forma dell'edificio è stata progettata in rapporto all'orientamento solare ed è stato definito un sistema di lucernari volti a massimizzare il guadagno di luce e calore; inoltre, il centro ha introdotto un sistema di recupero dell'acqua e di deumidificazione della piscina tramite il recupero di calore. La presenza di grandi pareti vetrate scorrevoli in affaccio sul parco forniscono un sistema di ventilazione naturale alla struttura.

3.4.5 - THE NIGHT MINISTRY

Wheeler Kearns Architects

2019 - 2020

Chicago, USA

1950m²

€ 8,7M

Il sito di intervento

Il ministero della notte è una fondazione che si occupa di fornire alloggio, assistenza sanitaria e servizi sociali a giovani e adulti rimasti senza casa. Nasce nel 1976 con i primi sevizi di supporto offerti direttamente negli spazi pubblici, per poi delinearsi successivamente come organizzazione volontaria tramite programmi di sensibilizzazione e aiuto sempre meglio definiti; un primo rifugio è stato aperto a Lakeview all'inizio degli anni '90, seguito nel 2011 da *The Crib*, un rifugio notturno di emergenza per giovani adulti tra i 18 e i 24 anni. Nel 2020 la fondazione trasferisce la propria sede a Bucktown all'interno dell'ex fabbrica nota come mural building per via dei grandi murales presenti in facciata; la nuova sede ospita l'amministrazione centrale, il programma di assistenza sanitaria e il rifugio notturno.

Obiettivi di progetto

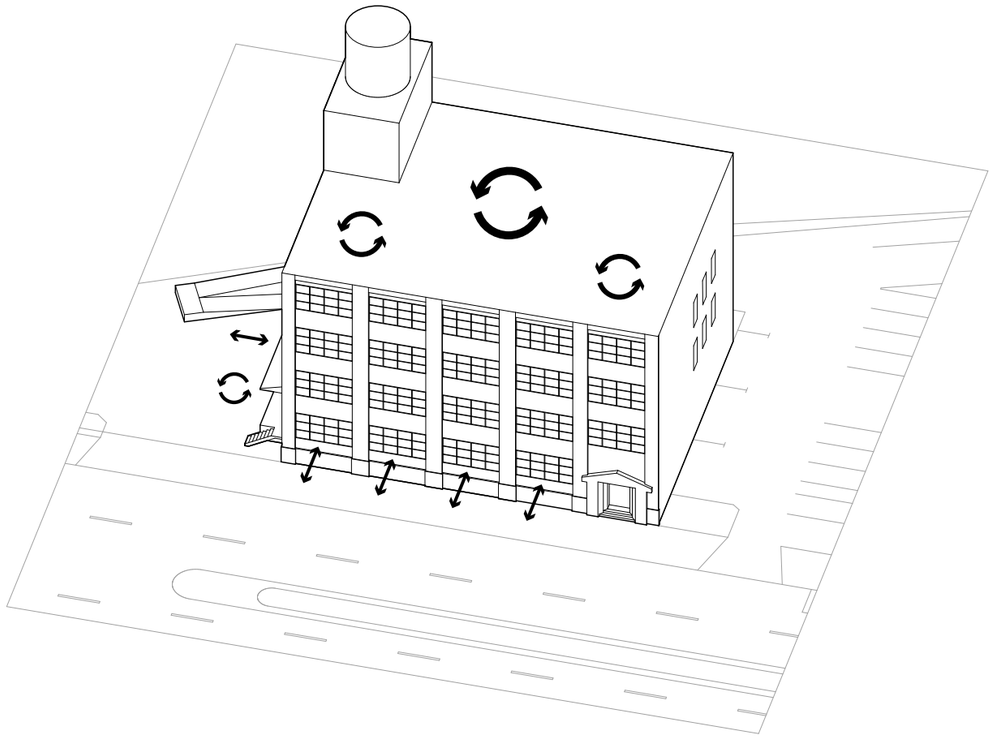
Il progetto nasce con l'obiettivo di fornire alloggio, assistenza sanitaria e aiuto a coloro che hanno bisogno di questo tipo di supporto nell'area di Chicago; la città, negli ultimi anni, ha assistito ad un aumento esponenziale delle condizioni di insicurezza abitativa, registrando circa 86.000 senzatetto ogni anno. L'obiettivo principale del progetto di rigenerazione del complesso è quello di definire spazi adeguati alla tipologia di servizio che l'organizzazione vuole offrire alla comunità, combinando alloggi di transizione, ripari di emergenza, e ambienti per il lavoro amministrativo.

Gli spazi di sconfinamento

I primi tre piani Mural Building sono stati riqualificati per ospitare la nuova casa di *The Crib*, un rifugio notturno capace di ospitare 21 giovani di età compresa tra i 18 e i 24 anni. Il progetto di rigenerazione porta a definire diverse tipologie di servizi; una stanza polivalente, utilizzabile sia per le attività ricreative sia come refettorio durante i pasti, una cucina attrezzata, una stanza dormitorio fornita di letti, docce e servizi igienici, una lavanderia e una sala informatica. Oltre gli spazi per l'accoglienza, l'edificio ospita al suo interno gli uffici amministrativi e stanze dedicate a riunioni, attività sociali o programmazione dei servizi.

La fase di progettazione ha riposto particolare attenzione alla percezione che gli ospiti della struttura avrebbero avuto del luogo; il tentativo di favorire una sensazione di sicurezza, fisica ed emotiva, si è tradotto con soluzioni che permettessero apertura, visibilità e monitoraggio; al tempo stesso sono stati definiti ambienti che consentissero una maggiore privacy per allontanare la sensazione di sorveglianza e controllo. Sale riunioni e uffici si affacciano sulla strada, mentre gli spazi più silenziosi come la camera da letto e i servizi igienici si trovano sulla parte retrostante per massimizzare la privacy. Porte vetrate e grandi finestre creano una sensazione di apertura e fiducia per chi vive l'ambiente, consentendo al tempo stesso un ridotto utilizzo della luce artificiale. Il programma include un murale interno realizzato al primo piano, visibile anche dal piano stradale, in riferimento alle grandi illustrazioni presenti in facciata che caratterizzano l'edificio.

Operazioni compositive
The Night Ministry



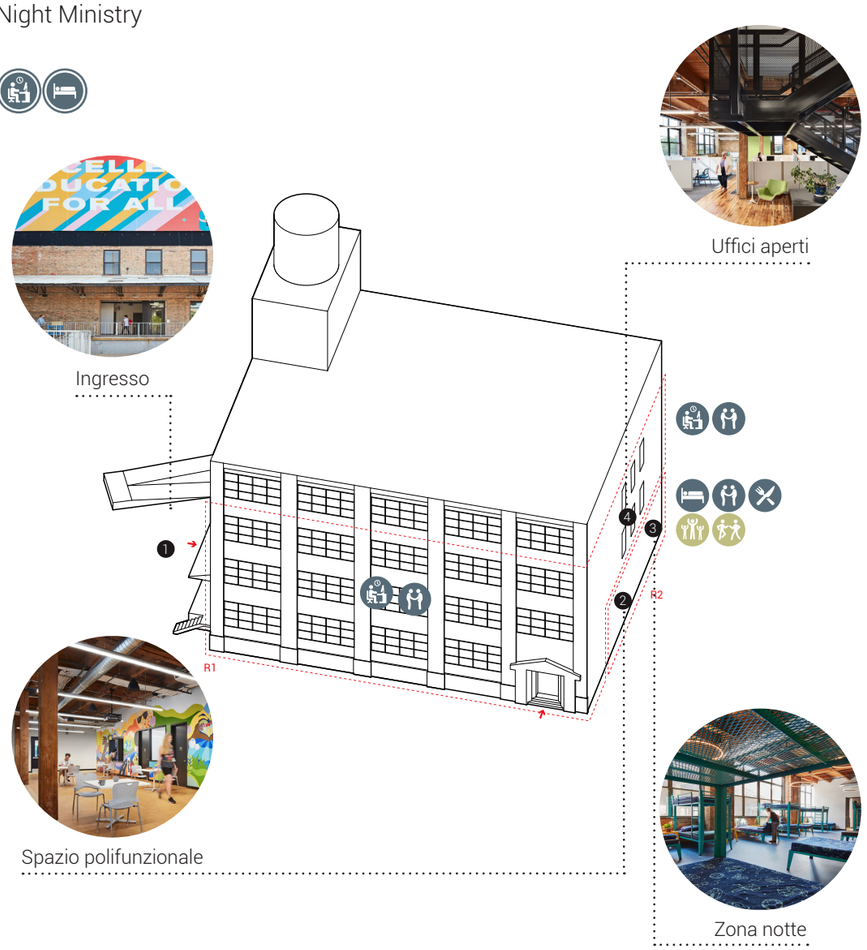
Conservare

La conservazione della struttura e il suo riutilizzo vengono ricercati a partire dall'adeguamento della distribuzione interna degli spazi alla funzione di centro amministrativo e di accoglienza; gli ambienti sono organizzati allo scopo di offrire sia spazi comuni di incontro, sia spazi di maggior privacy. Rispetto allo stato di fatto i progettisti hanno installato diverse porte e finestre in vetro; un ex molo di carico è stato riconvertito per essere riutilizzato come nuovo ingresso per gli ospiti, riparato dal traffico della strada.

Connettere

Il progetto ha posto particolare attenzione alla percezione che i futuri ospiti avrebbero avuto dello spazio; si desiderava trasmettere una sensazione di trasparenza e sicurezza, di modo che chiunque avesse vissuto quel luogo potesse sentirsi protetto ma non sorvegliato. Per ottenere questa vivibilità dello spazio i progettisti hanno fatto ricorso all'uso di porte a vetro e grandi finestre che stabiliscono una connessione visiva tra gli ambienti interni e l'esterno, creando una sensazione di apertura e permettendo di vedere all'interno.

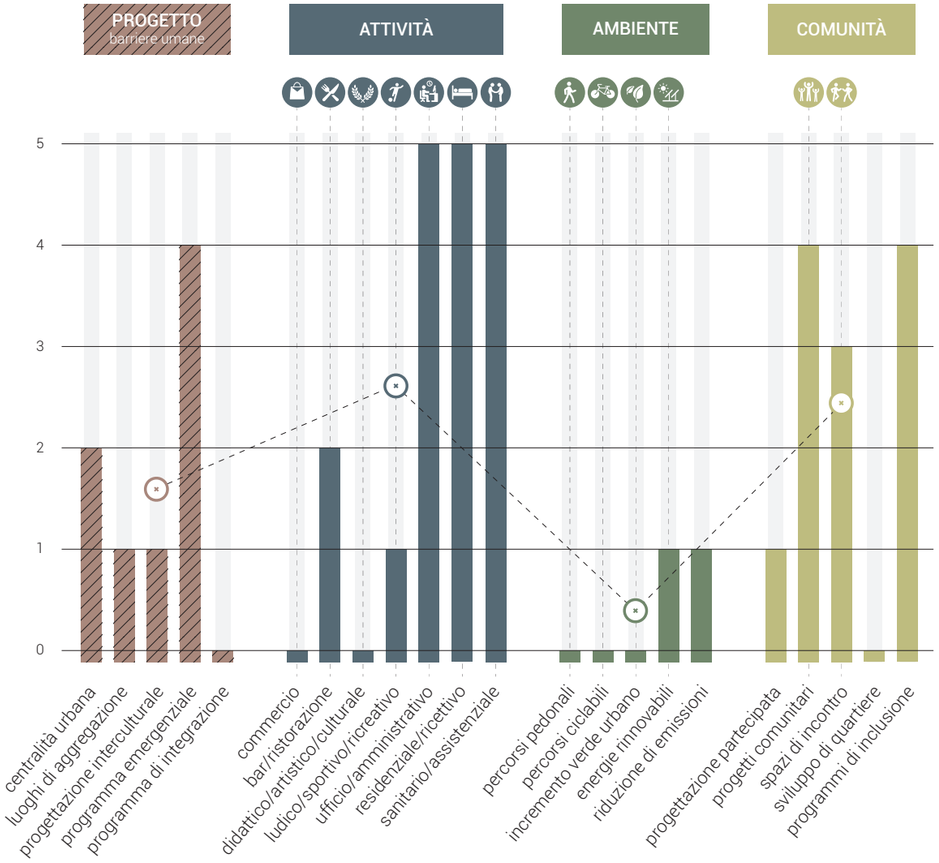
Funzioni di progetto
The Night Ministry



L'edificio è stato ristrutturato prevedendo un duplice ingresso; uno, preesistente, sul lato stradale e un secondo, dedicato agli ospiti, ricavato sul lato nord dell'edificio dalla conversione di un'ex banchina di carico; la scelta di due ingressi distinti è stata proposta nell'intento di fornire agli ospiti un proprio spazio di accesso. In affaccio al lato stradale si sviluppano gli spazi dedicati al lavoro amministrativo e di ufficio (R1); ambienti più piccoli e chiusi al primo piano, mentre il secondo e il terzo ospitano uffici aperti, privi di partizioni. Oltre agli spazi amministrativi, il primo piano ospita (R2): un ambiente polifunzionale, che assume funzione di refettorio durante i pasti, una cucina, la zona notte, disposta nella parte dell'edificio più riparata e disponibile di 21 posti letto, una locale lavanderia, servizi igienici e uno spazio utilizzato come soggiorno dagli ospiti della struttura. I due piani superiori sono principalmente destinati al personale di servizio; qui gli spazi amministrativi si trovano in ambienti aperti, affiancati da sale per riunioni e conferenze, servizi igienici, una sala stampa, una cucina e piccoli spazi di soggiorno per lo staff, oltre a stanze utilizzate come magazzino.

Fotografia: Kendall McCaugherty, Hall + Merrick Photographers

Analisi di progetto
The Night Ministry



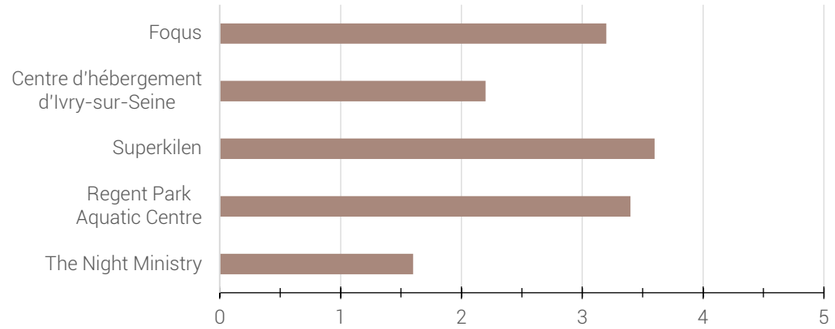
Le votazioni attribuite alle caratteristiche di progetto risultano mediamente basse; trattandosi di un progetto di carattere **emergenziale**, definito in risposta alla problematica sempre più diffusa dei senzatetto a Chicago, raggiunge un punteggio più elevato in questa categoria.

Le principali attività di servizio caratteristiche del complesso riguardano il settore amministrativo, asistenziale e ricettivo. Il primo piano ospita una grande sala polifunzionale, utilizzata con funzione di refettorio durante i pasti e come spazio comune di relazione e ricreazione durante le restanti ore del giorno.

Gli aspetti di comunità raggiungono valutazioni molto positive; il centro nasce per fornire uno spazio di accoglienza e amministrazione per l'organizzazione che per diversi anni ha operato senza casa. In questo senso, il lavoro dei volontari prevedeva una programmazione delle attività supporto, con la definizione di **progetti comunitari e di inclusione**; questo aspetto si è mantenuto come caratteristica predominante anche a seguito dell'insediamento nel nuovo spazio di progetto.

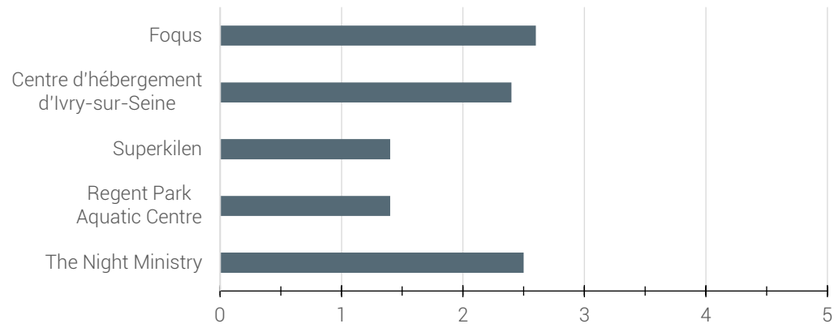
3.4.6 - OSSERVAZIONI E CONFRONTO

Progetto
Casi studio: confini sociali



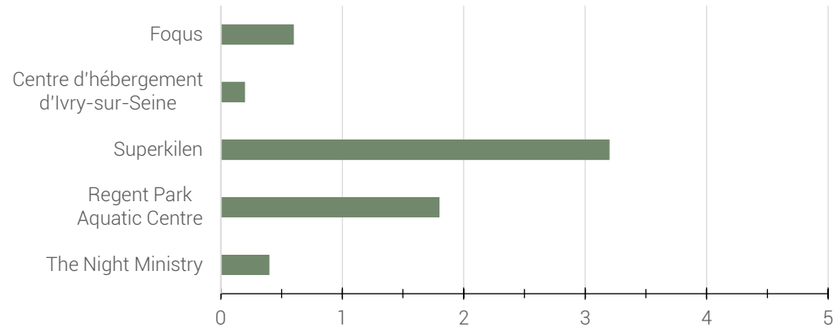
Le valutazioni associate ai parametri di progetto di *sconfinamento umano* risultano maggiori per i casi studio caratterizzati da obiettivi di inclusività, intergrazione e inserimento sociale; Superkilen e Regent Park, accomunati dall'impronta urbana, insieme al progetto Foqus, raggiungono punteggi più elevati grazie ai parametri legati a *centralità urbana* e *luoghi di aggregazione.* The night ministry e il centro d'accoglienza d'Ivry-sur-Seine, invece, sono progetti indirizzati all'offrire ospitalità e riparo; nel complesso la media delle loro valutazioni di progetto risulta inferiore, con punteggi più alti per il parametro di *programma emergenziale.*

Attività
Casi studio: confini sociali



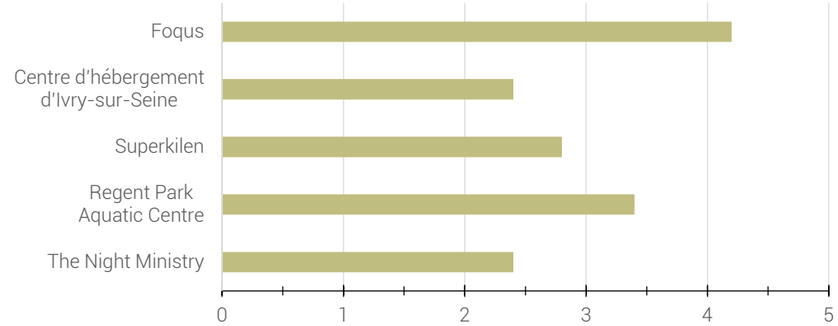
Al contrario delle caratteristiche progettuali, l'analisi delle attività rimanda a votazioni positive per l'architettura dell'ospitalità con i progetti di Chicago e Ivry-sur-Seine, caratterizzati dalla presenza di funzioni di tipo *ricettivo, sanitario/assistenziale e amministrativo*, oltre a disporre di spazi polifunzionali per attività formative o ricreative. Tra i progetti di integrazione e inserimento, la Fondazione dei quartieri spagnoli ospita al suo interno attività di varia natura, principalmente di carattere didattico, volte a favorire l'inserimento nel mondo del lavoro per chi affronta difficoltà economiche o relazionali.

Ambiente
Casi studio: confini sociali



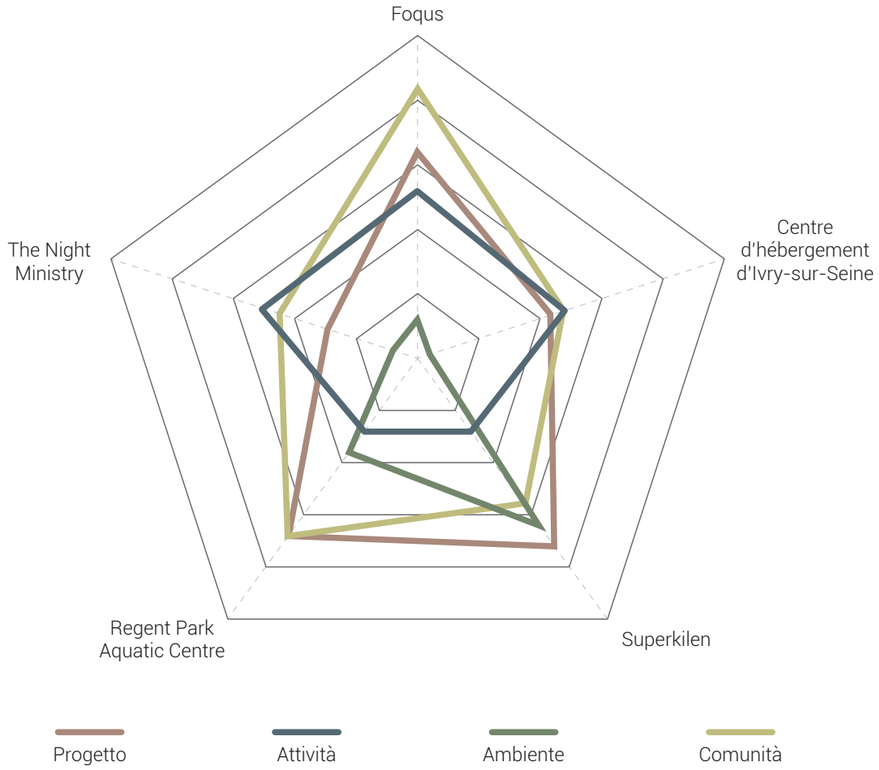
I progetti esaminati ottengono valutazioni di carattere ambientale estremamente basse, principalmente per due motivazioni: in parte a causa della definizione dei parametri di analisi, più affini a progetti di forma urbana, quali parchi o grandi spazi pubblici, a giustificare la valutazioni più alte ottenute da Superkilen; in parte per via del costo che comporta l'adozione di soluzioni rinnovabili ed ecologiche che tendenzialmente, in contesti emergenziali o di riqualificazione di zone periferiche e marginali, si cerca di contenere il più possibile.

Comunità
Casi studio: confini sociali



Circa i parametri legati al rapporto con la comunità, la fondazione Foqus si distingue rispetto ad altri progetti oggetto di analisi, ottenendo il massimo delle valutazioni per le voci di *progetti comunitari, spazi di incontro, sviluppo di quartiere e programmi di inclusione*; il sito, infatti, è caratterizzato da una programmazione interamente dedicata al rilancio di una comunità che vive un grave svantaggio economico. Similmente il centro acquatico canadese propone un rilancio destinato all'intera comunità, che assume particolare rilevanza per il parametro di *sviluppo di quartiere.*

Osservazioni e confronto
Casi studio: confini sociali



A differenza dalle categorie relative le forme di sconfinamento urbano, le tipologie di confini sociali esaminate includono forme progettuali, funzionali e tipologiche differenti, accomunate dall'obiettivo di rispondere a problematiche legate categorie sociali che vivono in condizione di svantaggio e difficoltà. La diversità delle tipologie progettuali risulta evidente nella rappresentazione grafica sovrastante, in particolare in relazione alla categoria ambientale, dove le votazioni risultano più elevate per i progetti Superkilen e Regent Park Aquatic Centre, caratterizzati dalla presenza di uno spazio pubblico aperto e da finalità di inclusione e integrazione culturale.
I parametri associati alla categoria di *progetto* raggiungono votazioni mediamente alte, comunque inferiori per i luoghi dell'ospitalità; i parametri definiti per questa tipologia di analisi, infatti, privilegiano i caratteri dell'integrazione, stimolati da aspetti quali la *centralità urbana, la progettazione interculturale* e la presenza di *luoghi di aggregazione,* perlopiù assenti nelle strutture dedicate all'accoglienza. A compensare queste mancanze, i luoghi dell'ospitalità registrano alti valori per la categoria delle attività, grazie alla presenza di diverse tipologie di servizi che, oltre a includere forme di ricezione e funzioni di carattere sanitario, presentano ambienti polifunzionali e spazi dedicati alle funzioni amministrative per una corretta gestione del sito.

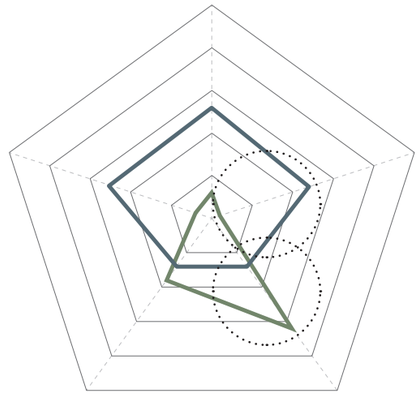


Fig. 1
Attività e ambiente
Centre d'hébergement d'Ivry-sur-Seine, Superkilen

Il confronto tra il centro d'accoglienza d'Ivry-sur-Seine e Superkilen mette in risalto la sostanziale differenza delle due tipologie progettuali; nel primo caso la progettazione deve rispondere a esigenze di carattere funzionale, per le quali è necessaria la presenza di attività e servizi; nel secondo caso lo spazio del parco assume carattere sia di luogo di incontro, sia di spazio di connessione riprendendo i caratteri dei parchi lineari della tipologia infrastrutturale. La mancata attenzione alla sostenibilità ambientale del progetto è riconducibile sia alla temporaneità dell'intervento, sia alla questione economica e finanziaria.
(Fig.1)

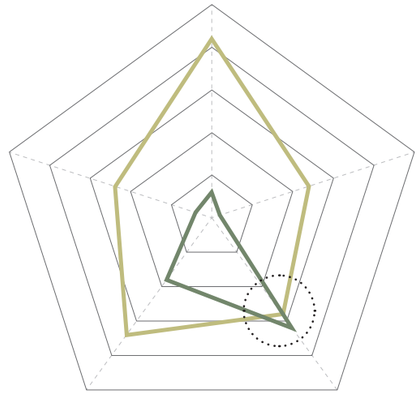


Fig. 2
Comunità e Ambiente
Superkilen

Superkilen è l'unico, tra i progetti presi in esame, a riportare valutazioni dei parametri ambientali più alte rispetto ai punteggi attribuiti agli aspetti comunitari. Tale distinzione non è da attribuirsi unicamente alla tipologia "parco" ma anche all'aspetto legato la programmazione; tutti gli altri progetti, infatti, sono accomunati dalla presenza di uno o più corpi di gestione del sito, non solo in forma amministrativa, ma anche attraverso proposte e programmi destinati alla comunità del luogo.
(Fig.2)

Fig. 3
Attività e progetto
The Night Ministry

Rispetto a un confronto tra le categorie relative attività e progetto di *sconfinamento umano*, solo la struttura d'accoglienza per i giovani senza dimora, The Night Ministry, evidenzia punteggi molto maggiori circa i servizi offerti, rispetto alle dinamiche di progetto. La struttura nasce come sede di un programma di supporto già in precedenza operativo all'interno del contesto sociale di inserimento, che necessitava di uno spazio fisico all'interno del quale poter fornire i servizi per l'ospitalità.
(Fig.3)

capitolo quarto

4 FORME DI SCONFINAMENTO
buone pratiche, spazi e luoghi

4.1 - forme di sconfinamento
COSA SIGNIFICA SCONFINARE?

Durante lo sviluppo di questa tesi sono partita dal concetto di margine, approfondendo la sua duplice accezione: i margini costruiti, associati al rapporto tra architettura e città, laddove il limite al vivere urbano è rappresentato dalla fisicità di una forma edificata, e i margini invisibili, definiti dalle modalità di relazione tra le persone che vivono un certo contesto. La dualità di significato tra le forme architettura-città e persona-città ha guidato il mio percorso di selezione e analisi dei casi studio, proposto con l'obiettivo di indagare in che modo il progetto architettonico e urbano può intervenire nello sconfinare possibili forme di margine. Dopo aver selezionato, studiato e analizzato tre differenti tipologie di confine, lineari e massicce per i margini costruiti e sociali per i margini invisibili, voglio provare a rispondere alla stessa domanda che ha introdotto la ricerca svolta: **che cosa significa sconfinare?**

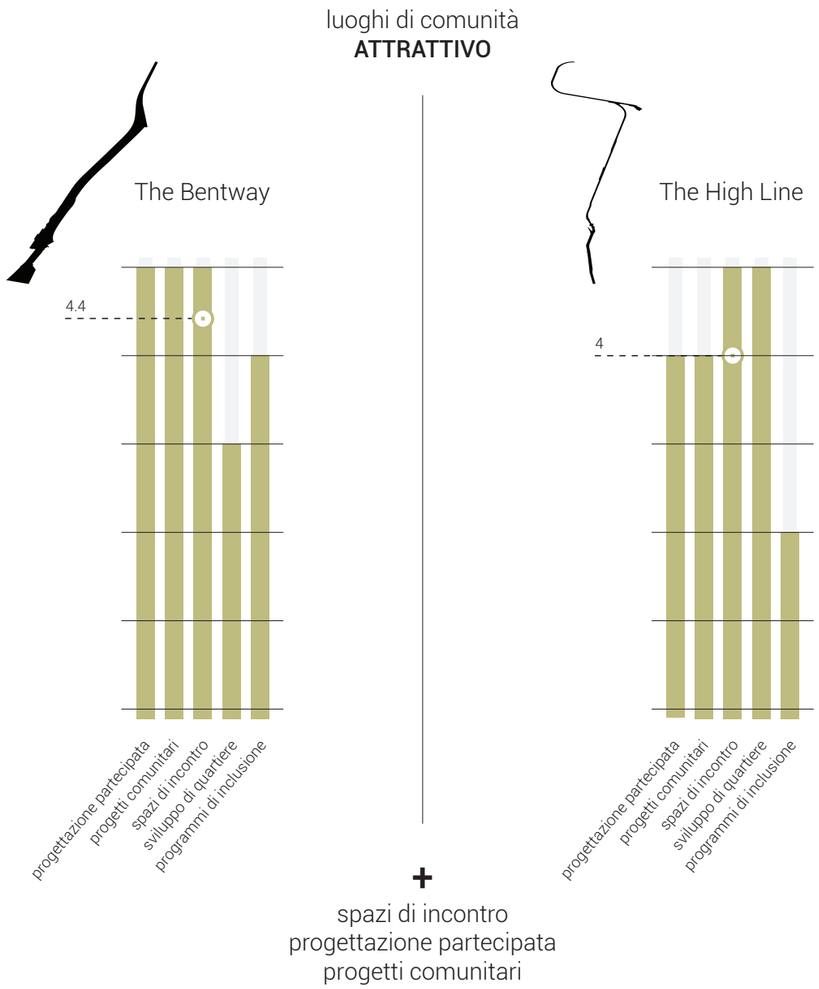
In prima istanza si è ricercato un riscontro nel significato letterale del termine; lo stesso che ha introdotto quel dualismo prima citato, che suddivide il superamento fisico e spaziale da quello ideale e immateriale in rapporto a una preesistenza, intesa come un qualcosa che esisteva prima. Questo qualcosa, visibile o invisibile che esso sia, occupa uno spazio fisico. Il tracciato della metropolitana del progetto di Barcellona divideva il quartiere di Sants (Jardins Elevados de Sants), tanto quanto gli episodi di violenza e le problematiche di integrazione culturale, spaccavano la città danese (Superkilen); questi spazi di margine hanno avuto l'opportunità di trasformarsi in luoghi di incontro a partire dal processo di riqualificazione urbana. **Come?**

Dalle modalità di analisi, scelta e comparazione dei casi studio è emerso che, in diverse occasioni, l'approccio progettuale sia condizionato dalla tipologia di margine esaminato; la categoria che meglio evidenzia questo aspetto è quella dei confini lineari, dove la conformazione delle infrastrutture viarie richiama una forte compatibilità con le caratteristiche del parco pubblico. Tuttavia, lo studio effettuato ha messo in luce come, all'interno di una stessa tipologia di margine, degli infiniti possibili luoghi che lo spazio avrebbe potuto divenire, le soluzioni adottate si sono distinte tra loro, esaltando gli uni o gli altri parametri.

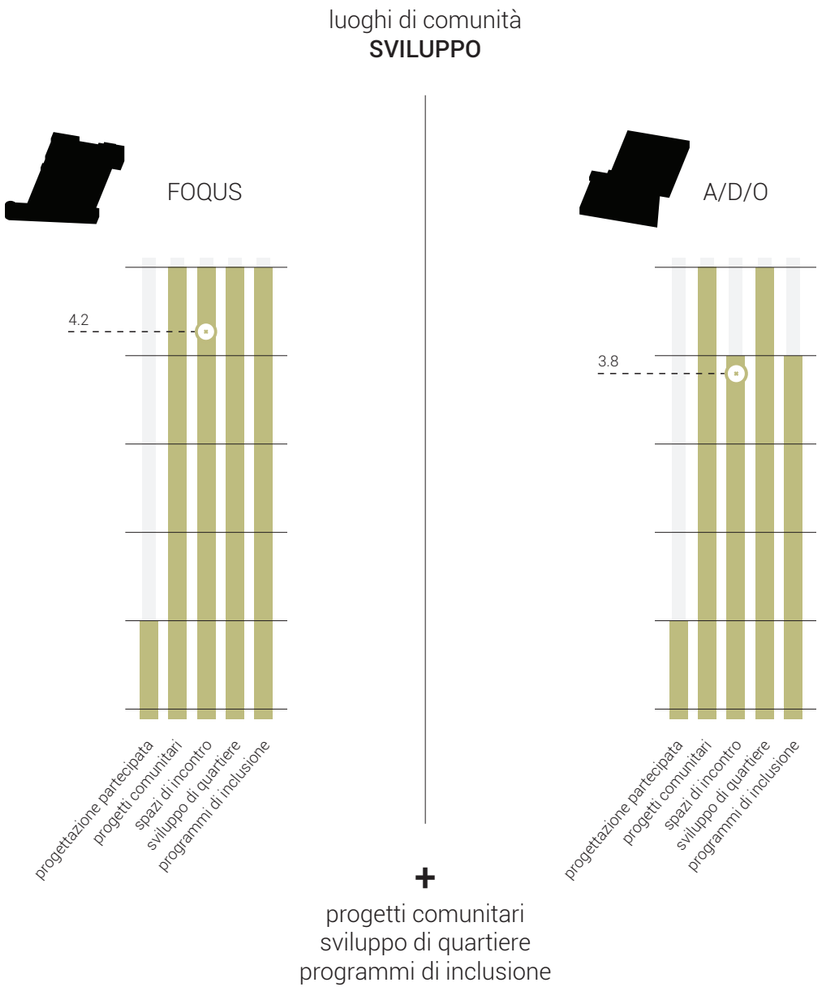
Osserviamo i casi studio a cominciare, non dalla tipologia di confine che li caratterizzava prima dell'intervento, ma dal nuovo **luogo di incontro** che il progetto di rigenerazione ha definito; sotto questa luce, gli spazi identificati come ex binari ferroviari, fabbricati industriali dismessi, o quartieri a basso reddito, si identificano all'interno di una nuova accezione, definita dalle scelte progettuali e funzionali adottate. L'obiettivo comune è quello di far rivivere una parte di città e incoraggiare nuove forme di relazione all'interno del luogo; ma le scelte progettuali adottate per raggiungere questa nuova dimensione rientrano in categorie molto diverse tra loro, esaltando aspetti differenti. Rispetto ai casi studio esaminati e in relazione ai parametri di analisi definiti è possibile individuare progetti che ricercano questo obiettivo attraverso spazi, iniziative e programmi indirizzati alla comunità affiancati a luoghi che ricorrono a soluzioni di carattere sostenibile e ambientale.

4.1.1 - LUOGHI DI COMUNITÀ

I seguenti progetti si sono distinti per le valutazioni ottenute circa i parametri di comunità.
In che modo questi spazi divengono luoghi di comunità? Quali obiettivi perseguono?



Questi progetti hanno ricercato soluzioni indirizzate a realizzare luoghi attrattivi, ovvero ambienti all'interno dei quali spazi, eventi, spettacoli e programmi siano indirizzati al coinvolgimento della comunità con finalità ricreativa.
Principalmente i luoghi della *Bentway* e di *High Line* sono frequentati nei momenti di libertà e svago; qui le persone possono passeggiare, incontrarsi, riunirsi, assistere a spettacoli, osservare nuove installazioni artistiche o partecipare a iniziative che li coinvolgano in prima persona. Entrambi sono accomunati dalla presenza di spazi di incontro (punti panoramici, gradonate, piazzali ecc.) e dalla presenza di associazioni dedite alla promozione di progetti di carattere comunitario; inoltre la definizione di questi luoghi nasce da processi di progettazione partecipata, durante i quali la comunità ha la possibilità di esprimere la propria preferenza in merito alla programmazione del sito.



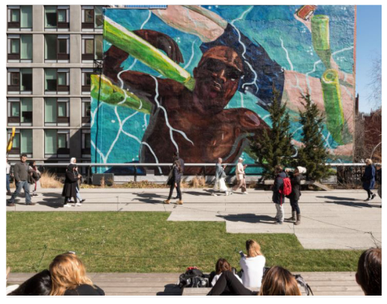
La fondazione per i quartieri spagnoli e il centro di innovazione e design A/D/O hanno sviluppato soluzioni di carattere comunitario indirizzate alla definizione di nuove opportunità di crescita e sviluppo a livello sociale e urbano. Questi luoghi ricercano possibili soluzioni a problematiche che interessano il contesto di inserimento attraverso proposte di riattivazione concrete.
FOQUS promuove iniziative indirizzate a contrastare l'emarginazione e permettere lo sviluppo socio-economico del quartiere attraverso la formazione di nuove imprese, programmi di formazione, istruzione e servizi dedicati alla persona in un ottica inclusiva e aperta.
Il centro A/D/O invece, ricerca soluzioni applicabili al tessuto urbano volte a migliorare la vivibilità dello spazio e a rispondere a problematiche di natura sociale o ambientale attraverso nuove proposte di design.

Nell'estate del 2019, con il progetto *Communal Table*, The Bentway offre occasioni di convivialità e pasti in compagnia per tutti i vicini membri della comunità.

https://www.thebentway.ca/event/communal-table-2019/

Il progetto *CITE* diviene protagonista degli spazi della Bentway nei mesi di luglio e agosto 2018, ad accompagnare l'apertura dello skate trail. Sculture pattinabili, realizzate da Build for Bokma creano un terreno per gli skaters che, per la durata dell'iniziativa, possono usufruire di lezioni di apprendimento, workshop di progettazione di skate e molto altro. Il progetto rappresenta un'opportunità per portare nuovo pubblico a The Bentway e integrare gli skatepark nello sviluppo futuro della città.

https://www.thebentway.ca/event/cite-a-celebration-of-skateboard-arts-and-culture/



Friends of High Line collabora ogni anno con artisti di fama mondiale per commissionare installazioni, murales e sculture site specific di carattere temporaneo. Nella foto accanto un murales firmato da Henry Taylor.

https://www.thehighline.org/art/commissions/

Inoltre l'associazione propone moltissimi spettacoli ed eventi per adulti e bambini, a cui è possibile assistere gratuitamente. Sulla destra, uno spettacolo tenuto nel 2017 durante l'iniziativa *Out of Line*.

https://www.thehighline.org/art/commissions/

FOQUS, ospita il *Centro di riabilitazione ARGO* rivolto ai giovani con disabilità; lo spazio opera con l'obiettivo di fornire ad ogni individuo le abilità di base per poter coltivare una propria autonomia nel settore scolastico, lavorativo, del tempo libero e dello sport. Il carattere urbano della fondazione insieme alle diverse imprese e attività che vi trovano luogo, permettono a questi ragazzi di sperimentare esperienze attive di autonomia sociale.

https://www.foqusnapoli.it/il-progetto/

MINI Living Urban Cabin è un progetto di design sviluppato nel centro A/D/O per un minuscolo spazio abitativo, ideato per essere adattato da designer e architetti provenienti da tutto il mondo. L'installazione desidera approfondire che cosa significhi per un immigrato il concetto di casa attraverso una soluzione concreta che potrebbe dare sollievo alle difficoltà legate ai flussi migratori che gravano su New York.

https://www.dezeen.com/2017/11/15/video-interview-peter-zuspan-bureau-v-mini-living-urban-cabin-new-york-start-conversation-immigration-movie/

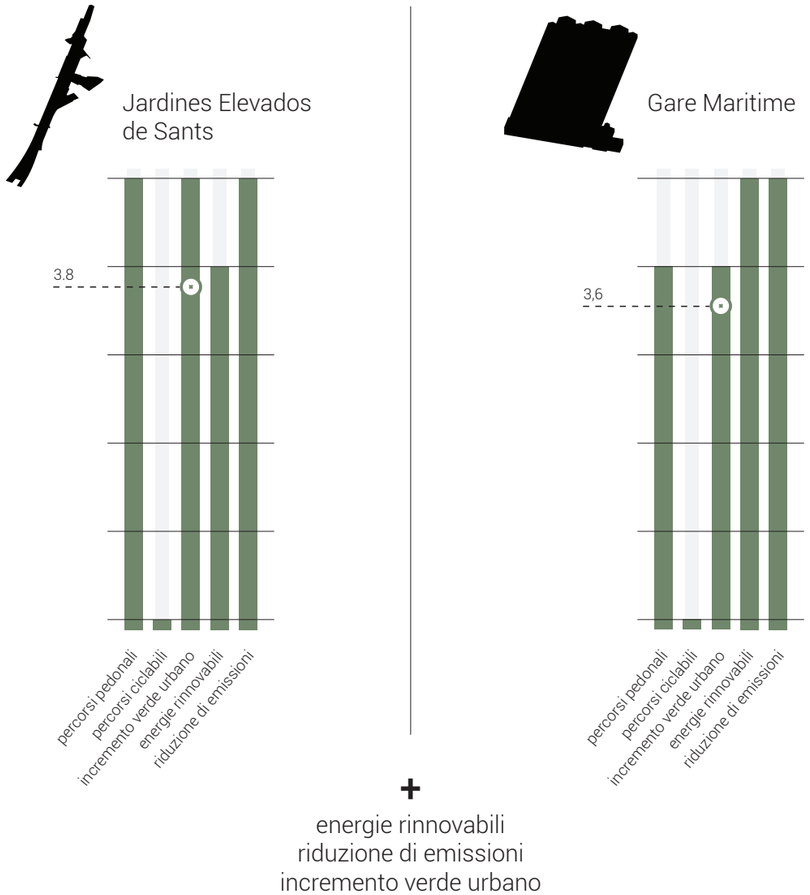
New Public Hydrant è un progetto concettuale sviluppato nel 2018 in risposta al programma di ricerca Water Futures, promosso dal centro creativo A/D/O. L'iniziativa invita architetti e designer a proporre soluzioni che affrontino la problematica legata alla scarsità di acqua potabile nel mondo. Il progetto propone tre dispositivi che, connessi agli idranti della città, permetterebbero alle persone di bere e lavarsi, limitando le implicazioni legate al bere dalle bottiglie di plastica.

https://www.dezeen.com/2018/11/09/new-public-hydrant-agency-agency-chris-woebken-water-futures-ado/

4.1.2 - LUOGHI DELL'AMBIENTE

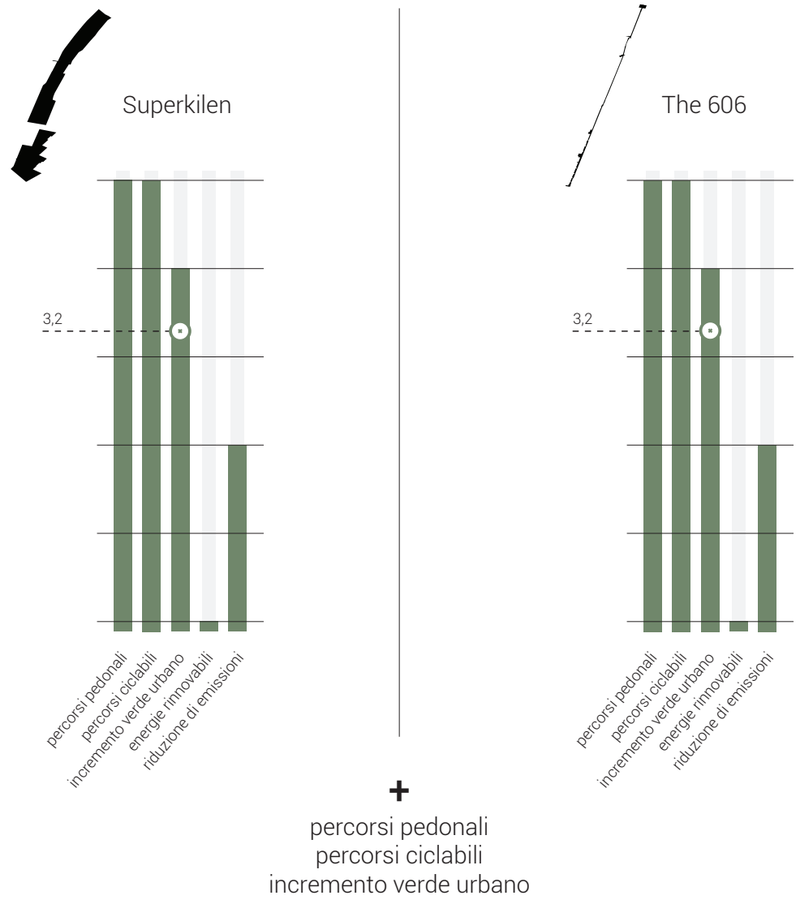
I seguenti progetti si sono distinti per le valutazioni ottenute circa i parametri ambientali.
In che modo questi spazi perseguono soluzioni di sostenibilità ambientale?

luoghi dell'ambiente
USO DEL RINNOVABILE



I progetti in questione si distinguono per l'attenzione riposta all'attuazione di fonti energetiche rinnovabili e soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.
A Barcellona la progettazione di un involucro in calcestruzzo prefabbricato permette una riduzione consistente dell'impatto acustico; la pavimentazione *Air-Clean* del nuovo elemento di copertura decontamina l'aria e si autopulisce; tre grandi pergolati che supportano pannelli fotovoltaici coprono parte del consumo di energia.
Gli interventi di riqualificazione dell'ex stazione marittima hanno definito un complesso completamente neutro dal punto di vista energetico attraverso l'adozione di misure di sostenibilità di vasta portata: celle solari applicate alle facciate in vetro, 17.000 m^2 di pannelli solari installati in copertura, pozzi geotermici per il riscaldamento e il raffreddamento, soluzioni di recupero dell'acqua piovana utilizzata nell'irrigazione di giardini e nei servizi igienici.

luoghi dell'ambiente
MOBILITÀ LENTA



L'incremento della mobilità lenta, attraverso l'introduzione di nuovi percorsi ciclabili e pedonali, rappresenta un aspetto di forte influenza nella valutazione dei parametri di sostenibilità ambientale.
La progettazione del parco danese ha sviluppato questo aspetto anche attraverso il coinvolgimento della comunità: è stato chiesto ai cittadini dove preferirebbero collocare nuove linee di interscambio e percorsi, in modo da avvicinarsi alle esigenze della comunità e incentivare l'uso della bicicletta.
Esteso per una lunghezza di 2,7 chilometri, il 606 collega quattro diversi quartieri e 6 parchi per mezzo di piste ciclabili sulla mediana e percorsi pedonali ai lati esterni, affiancati da vegetazione, sedute e punti di osservazione.

Tre pergole fotovoltaiche (denominate Riera Blanca, Badal e Jocs Florals dai nomi delle vie che le costeggiano) scandiscono gli spazi della nuova passeggiata panoramica dei Jardines Elevados de Sants.
L'integrazione di fonti di produzione energetica e installazioni di design definisce il perfetto inserimento dei nuovi elementi nel contesto riqualificato, creando sedute ombreggiate e una grande piazza coperta.

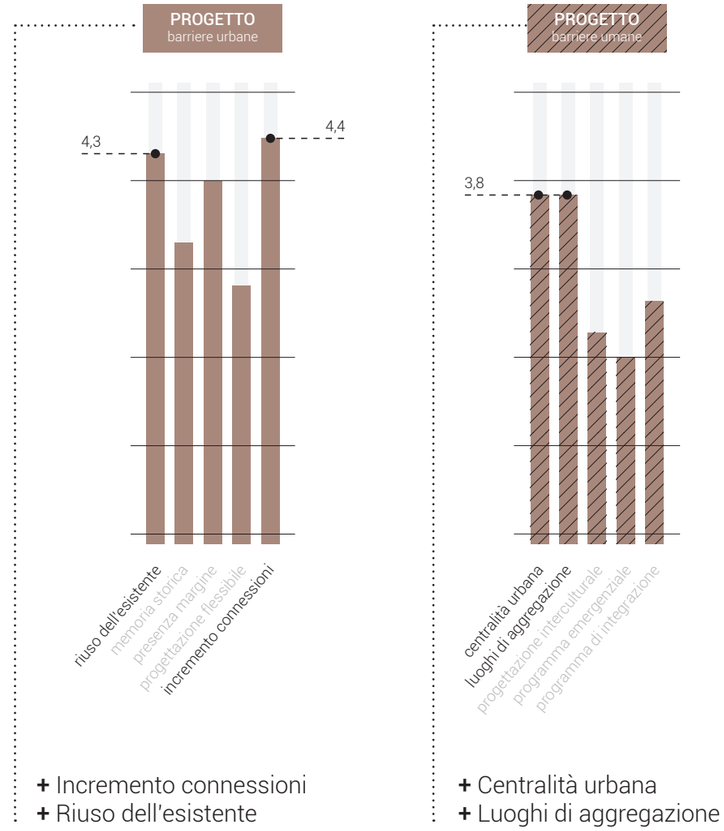
Fotografia: Adrià Goula

I padiglioni inseriti all'interno della Gare Maritime sono stati realizzati in legno lamellare incrociato (CLT) e rifiniti in rovere; i materiali adottati, oltre a essere leggeri, rinnovabili e di origine europea, consentono una significativa riduzione di emissioni di CO_2 che produrrebbe l'utilizzo del cemento e permettono di velocizzare i tempi di costruzione.

Fotografia: FilipDujardin

4.1.3 - SPAZI FISICI E LUOGHI DI RELAZIONE

La distinzione tra forme di margine costruito e invisibile pone le basi per la selezione e classificazione dei casi studio esaminati nel precedente capitolo e viene nuovamente ripresa in fase di analisi e valutazione. Interventi di riqualificazione di confini lineari e massicci, operano su una forma di margine costruito, tangibile e concreto; il superamento di confini sociali, invece, opera all'interno di un contesto aggravato da difficoltà di inserimento e problematiche relazionali. Le due forme di margine, troppo differenti per rispondere a parametri di valutazione comuni, sono state associate a due diverse accezioni della voce di *progetto*: *barriere urbane*, per il superamento di margini costruiti, e *barriere umane* per lo sconfinamento di margini sociali. Il grafico sotto mostra la media complessiva delle valutazioni di progetto attribuite a una forma di sconfinamento costruito (lineare, massiccio) rispetto a uno sconfinamento di un difficile contesto sociale.



+ Incremento connessioni
+ Riuso dell'esistente

+ Centralità urbana
+ Luoghi di aggregazione

Dai parametri evidenziati emerge una possibile interpretazione del concetto di sconfinamento inteso come **processo volto a connettere le persone attraverso i luoghi**.
Osservando i progetti presi in esame attraverso un'analisi che consideri non più gli spazi di margine, ma i nuovi luoghi di incontro che il processo di sconfinamento ha creato, le componenti umane e urbane rientrano all'interno di un'unica chiave di lettura che confronta la conformazione degli spazi fisici (urbani) con i luoghi di relazione (umani).

Come i progetti esaminati hanno creato nuove connessioni? In che modo lo spazio urbano è stato adattato per connettere le persone? A quali caratteristiche deve rispondere uno spazio perchè ne sia stimolata la fruizione al fine di poter divenire un luogo di relazione?

SCONFINAMENTO

SPAZI FISICI

+ connessioni
La presenza di scale, ascensori, aperture, ponti, passaggi o sentieri rappresenta un aspetto fondamentale nella valutazione del progetto; la presenza di connessioni tra il sito e il tessuto urbano di inserimento, infatti, rende possibile il raggiungimento dello spazio fisico riqualificato.

+ centralità urbana
A stimolare la fruizione dello spazio assume grande rilevanza la centralità di progetto; uno spazio situato in una zona centrale e attiva della città produrrà maggiore interesse agli occhi della comunità, rispetto a un sito periferico e nascosto.

LUOGHI DI RELAZIONE

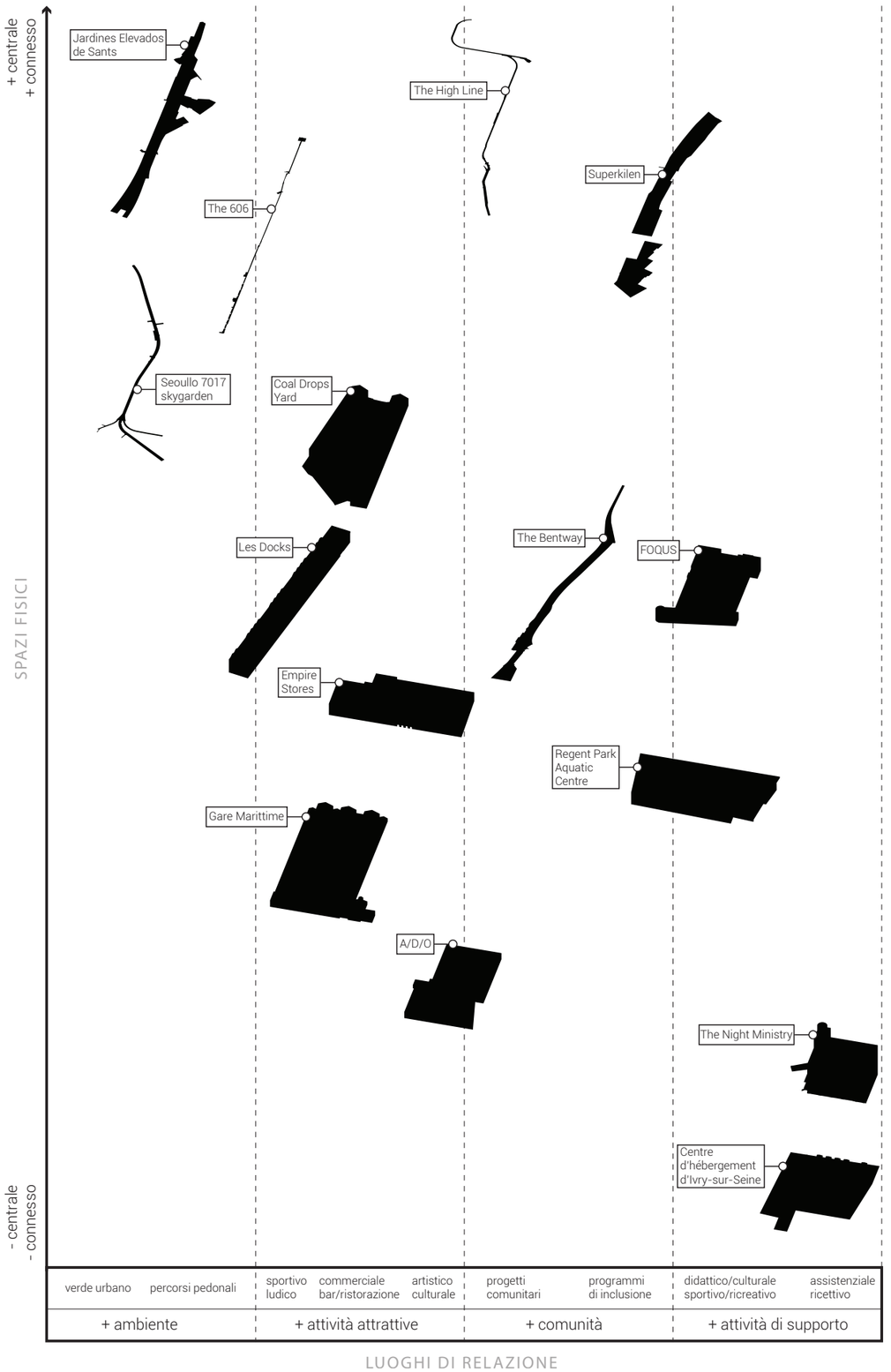
+ ambiente
Spazi verdi e percorsi pedonali rappresentano parametri di influenza nella fruizione del sito, che può divenire un luogo di gioco o riposo, dove sono presenti alberi, prati e giardini, o meta per lunghe passeggiate.

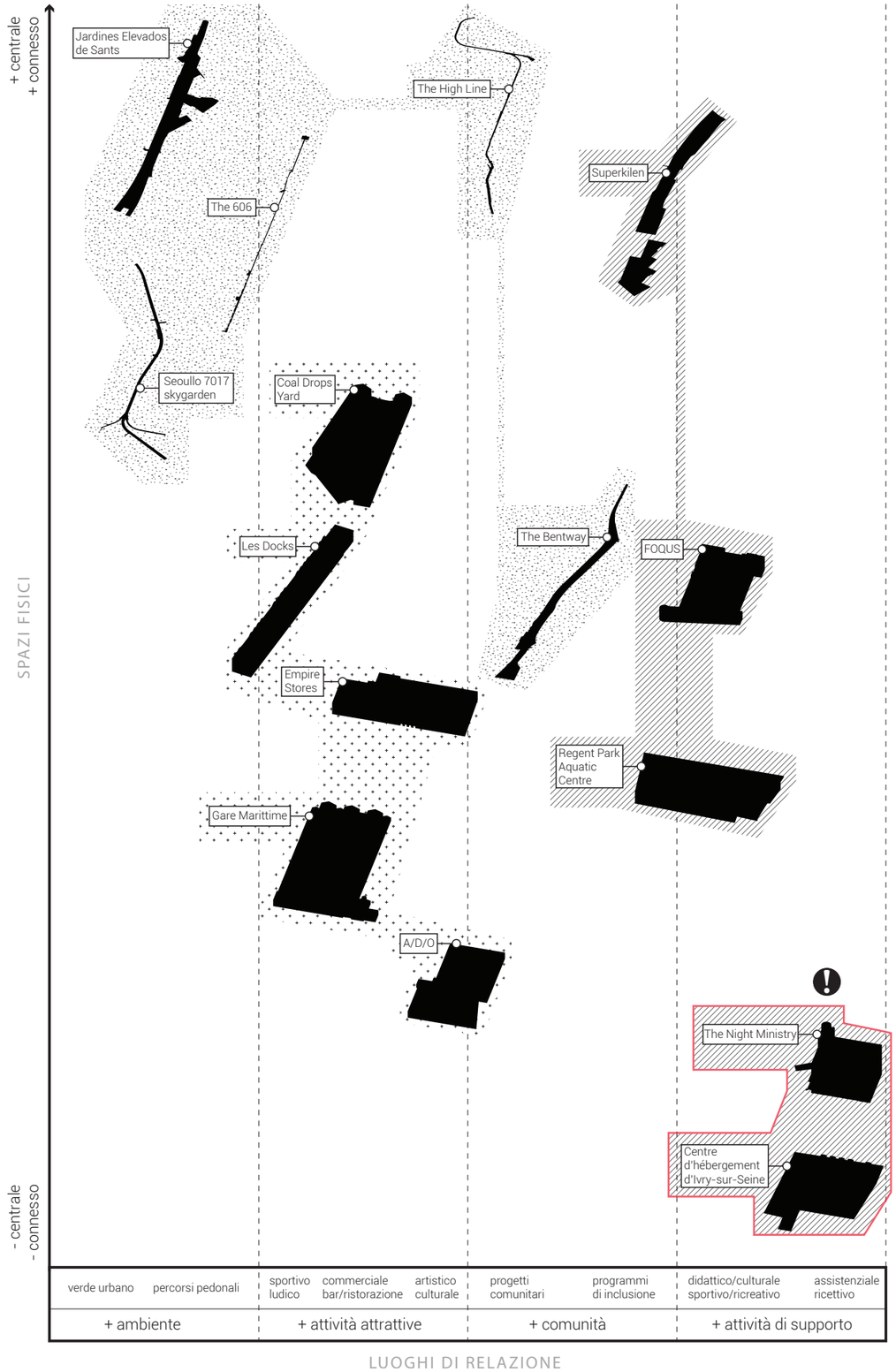
+ attività attrattive
La presenza di attività di carattere ludico, sportivo, ricreativo, artistico, culturale e commerciale incide circa l'utilizzo dello spazio, che diviene meta per i momenti dedicati al tempo libero.

+ comunità
La promozione di programmi e progetti di carattere sociale indirizzati a fornire un servizio per la comunità o nuove forme di inclusione, trasformano lo spazio in un vero e proprio catalizzatore urbano.

+ attività di supporto
Strutture d'accoglienza e progetti orientati alla promozione di attività di natura didattica, culturale, spor-

La rappresentazione grafica sulla destra intende fornire una lettura complessiva della totalità dei casi studio esaminati, comparando la dimensione fisica e urbana all'aspetto sociale e relazionale. Ciascun progetto trova la sua collocazione all'interno dello schema in rapporto alle principali caratteristiche che lo definiscono luogo di relazione. La collocazione all'interno di un definito ambito non vuole escludere la presenza di altri parametri qui non identificati, bensì evidenziare, attraverso una lettura personale, quali aspetti influiscano maggiormente nella fruizione del sito; *cosa rende questo spazio vivo?* Al contempo lo schema si propone di valutare l'accessibilità al sito di progetto attraverso l'osservazione dello spazio fisico che lo caratterizza; in alto gli spazi maggiormente connessi al tessuto urbano, più facilmente raggiungibili, e in basso ambiti più periferici e isolati.





confini lineari

connesso +++
centrale ++

percorsi pedonali
verde urbano
progetti comunitari
attività ludico/sportivo
attività artistico/culturale

confini massicci

attività commerciale
attività bar/ristorazione
attività artistico/culturale
progetti comunitari

connesso ++
centrale +

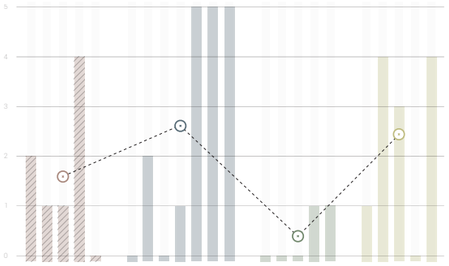
confini sociali
integrazione e sviluppo

programmi di inclusione
attività sportivo/ricreativo
attività didattico/culturale
progetti comunitari

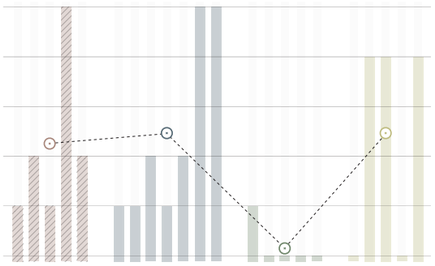
centrale +
connesso +

confini sociali
accoglienza e ospitalità

The Night Ministry



Centre d'hébergement d'Ivry-sur-Seine



+ attività
assistenziale, ricettivo, didattico/culturale, sportivo/ricreativo.

? comunità
spazi di incontro e progetti comunitari mettono in relazione chi è ospite della struttura, ma non incentivano possibili relazioni con i cittadini residenti.

- centrale
- connesso
luoghi dell'accoglienza situati in aree periferiche e poco collegate causano l'emarginazione del fenomeno.

- ambiente
luoghi dell'accoglienza situati in aree periferiche e poco collegate causano l'emarginazione del fenomeno.

Servizi ricettivi e di accoglienza definiscono la fruizione di questi spazi, in risposta a esigenze di carattere primario ed emergenziale, affiancati a programmi di natura didattica, formativa e ricreativa.

La stessa incidenza viene registrata per le voci di comunità, grazie alla presenza di programmi di inclusione, progetti comunitari e spazi di incontro. Questi aspetti, tuttavia, risultano fuorvianti, in quanto indirizzati unicamente a chi è ospite della struttura: dunque, uno spazio di incontro all'interno del centro d'accoglienza francese contribuirà alla creazione di un luogo di relazione, ma solo tra gli immigrati che vi abitano, producendo una forma di isolamento.

Questo fenomeno risulta ancor più accentuato dalla componente spaziale e urbana; i luoghi dell'ospitalità sono generalmente situati in zone periferiche, distanti dal centro urbano, dunque molto meno frequentate.
L'isolamento di questi luoghi ostacola inevitabilmente le possibilità di interazione e contribuisce a emarginare il fenomeno.

Un confronto con i progetti esaminati evidenzia valutazioni estremamente basse per i parametri ambientali, riconducibili da un lato alle possibilità economiche di investimento, dall'altro alla permanenza temporanea che ne caratterizza gli spazi.

The Night Ministry e il Centro d'accoglienza d'Ivry-sur-Seine sono stati selezionati in quanto rappresentativi di una proposta architettonica e urbana rivolta a fornire supporto e assistenza a categorie fragili. Tuttavia, il carattere centralizzato di questi spazi e la distanza che li separa dal centro cittadino provocano un forte isolamento del fenomeno; concluso il periodo all'interno del centro, i migranti affrontano un alto rischio di esclusione sociale e povertà, alimentato dal peso dell'opinione pubblica che, "protetta" da questa scomoda realtà, alterna sentimenti di paura e accusa.

Dall'interpretazione precedentemente associata all'atto di sconfinare, quale *processo volto a connettere le persone attraverso i luoghi*, i progetti per l'accoglienza presi in esame non rappresentano buone pratiche di sconfinamento sociale, in quanto non incoraggiano nuove forme di relazione. **Cosa si intende con buona pratica di accoglienza?**

Buona pratica di accoglienza,
forme di sconfinamento sociale:
Il progetto FRA NOI

https://www.franoi.org/

FRA NOI è un progetto internazionale volto a implementare strategie per un nuovo sistema di accoglienza diffusa e inclusione dei migranti in Italia.
I principali obiettivi di progetto riguardano:

Inserimento lavorativo
Una rete di esperti di mediazione socio-lavorativa affianca aziende e migranti attraverso servizi quali l'attivazione e il monitoraggio di tirocini o attività di consulenza e confronto con il luogo di lavoro di inserimento.

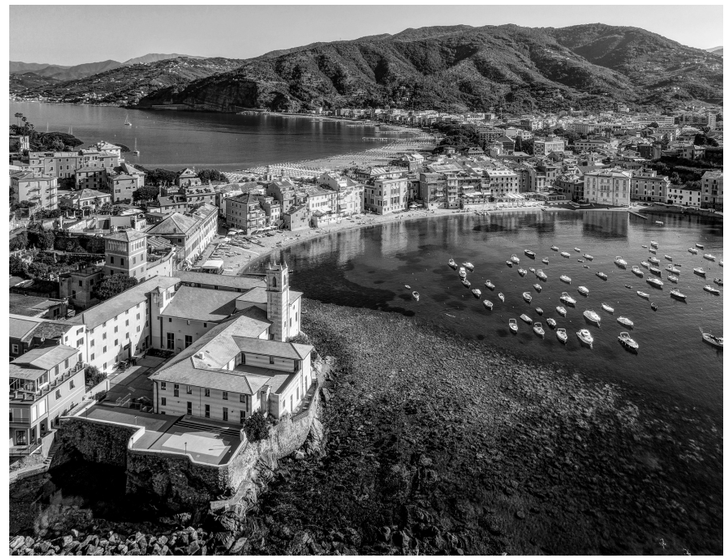
Autonomia abitativa
Superare i pregiudizi di proprietari privati e agenzie immobiliari nei confronti dei migranti in cerca di casa attraverso la collaborazione con enti che fungono da garanti alla loro sostenibilità economica. I rifugiati, infatti, sono fortemente esposti al rischio di esclusione abitativa anche a causa degli ostacoli imposti dal mercato immobiliare e dalle istituzioni.

Accoglienza in famiglia
L'accoglienza non avviene all'interno di strutture ricettive, bensì attraverso le famiglie, intese come luogo fisico e sistema di relazioni. Questa forma di accoglienza, attraverso il coinvolgimento della comunità locale, supporta percorsi di inclusione sociale

Inclusione sociale
Promozione di pratiche socio culturali improntate sull'espressione creativa e sull'educazione alla cittadinanza attraverso attività teatrali, musicali e per il tempo libero, attività formative, di scambio e approfondimento culturale e servizi di orientamento al territorio.

4.2 - forme di sconfinamento
PROPOSTA DI SCONFINAMENTO URBANO

4.2.1 SESTRI LEVANTE, LA MIA CITTÀ



Sestri Levante Fotografia: Levante Drones

Guardando alla mia città, quella in cui vivo e in cui ho abitato da sempre, ho provato ad applicare gli insegnamenti che le buone pratiche dei progetti esaminati mi hanno trasmesso, sviluppando una proposta concettuale di sconfinamento di uno spazio residuale.

Abito a Sestri Levante, una piccola città ligure di circa 18.000 abitanti e nota località turistica. Conosciuta come città dei due mari, la penisola di Sestri abbraccia la sua famosa baia del silenzio, meta di lunghi viaggi e sfondo di quasi tutti i dipinti, delle fotografie, di gadget e cartoline. Alcuni dati relativi al 2010 (fig.1) classificano Sestri al quarto posto tra le località di villeggiatura liguri, registrando un livello di "affollamento" turistico nei mesi estivi molto elevato; oltre a mare, spiagge, carùggi ed escursioni, ciò che attira i visitatori a fermarsi è la sua collocazione strategica centrale rispetto a Moneglia e le Cinque terre verso levante, e Santa Margherita Ligure e Portofino verso ponente.

comuni	num. arrivi	num. presenze	popolazione residente	tasso di turisticità
Portofino	18.099	41.819	493	84.826
Moneglia	33.095	169.507	2.852	59.434
Santa Margherita Ligure	106.790	269.605	10.035	26.866
Sestri Levante	94.181	381.838	18.721	20.396

Fig.1 - Arrivi e presenza per strutture ricettive, anno 2010.
https://cartogis.cittametropolitana.genova.it/cartogis/ptc/ptcp2020/DFOS/02.7_PTCp_2020_DF-Turismo_pagg.87_95.pdf

Una città di turismo e seconde case

Il fattore turistico che caratterizza la città produce un forte aumento del valore del mercato immobiliare che, rispetto al valore medio degli immobili residenziali della regione (2.515 €/m² per la vendita 8,80 €/m² per gli affitti), registra prezzi molto più elevati per la città di provincia (fig.2). Sono moltissimi gli immobili acquisiti come seconde case, che per nove mesi l'anno rimangono vuoti e inutilizzati.

Vendita

3.606 €/m²

da 452€/m² a 9.607€/m²

Affitto

12,10 €/m²

da 5,10 €/m² a 14,70€/m²

Le poche case in vendita raggiungono costi esorbitanti e gli appartamenti in affitto, comunque cari, sono principalmente destinati a permanenze brevi e contratti d'affitto turistici, considerati più vantaggiosi rispetto ai contratti a lungo termine.

Fig.2 - Prezzi medi degli immobili residenziali (Giugno 2021).*

Non c'è casa per noi giovani

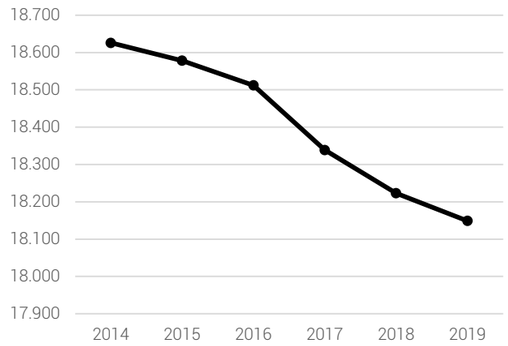


Fig.3 - Variazione della popolazione residente dal 2014 al 2019.**

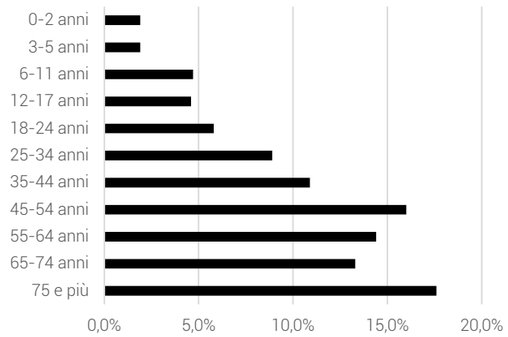


Fig.4 - Popolazione per età (2019).**

Queste premesse offrono solo a pochi la possibilità di fermarsi stabilmente nella città che, nei mesi invernali, ospita quasi la metà delle persone che la abitano durante la stagione estiva. Tutto ciò ha portato a una progressiva descrescita della popolazione residente che, dal 2014 al 2019 ha registrato una variazione da 18.626 a 18.149 abitanti (fig.3).

I primi a risentire di questa problematica sono giovani cresciuti sul territorio che vorrebbero poter continuare a vivere autonomamente nella loro città, ma ai quali non viene la possibilità di trovare casa a prezzi accessibili. Questa realtà viene evidenziata dalle statistiche sull'età anagrafica della popolazione residente che non raggiunge neppure il 15% di giovani compresi tra i 18 e i 35 anni rispetto alla popolazione totale (fig.4).

* https://www.immobiliare.it/mercato-immobiliare/liguria/sestri-levante/
** https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/demografia/eta/sestri-levante/10059/4

Inquadramento territoriale

Al di là delle due baie, oltre la caratteristica penisola, la città mostra le due facce della stessa medaglia, affiancando alle zone di attrattiva turistica i più vasti spazi dei quartieri residenziali (fig.5). In una posizione intermedia rispetto alle aree del centro urbano e alle spiagge di Riva trigoso, la frazione di Pila è la più vicina all'ingresso del casello autostradale e si sviluppa lungo gli intorni di via Nazionale. Questa, insieme alla parallela via Fascie, rappresentano le principali arterie stradali nella città; la prima risulta più dinamica e vissuta per via dei servizi e delle attività commerciali ai piani terreni delle palazzine residenziali che la affiancano, mentre la seconda è una strada di passaggio, dedicata allo scorrimento veloce.

1

2

3

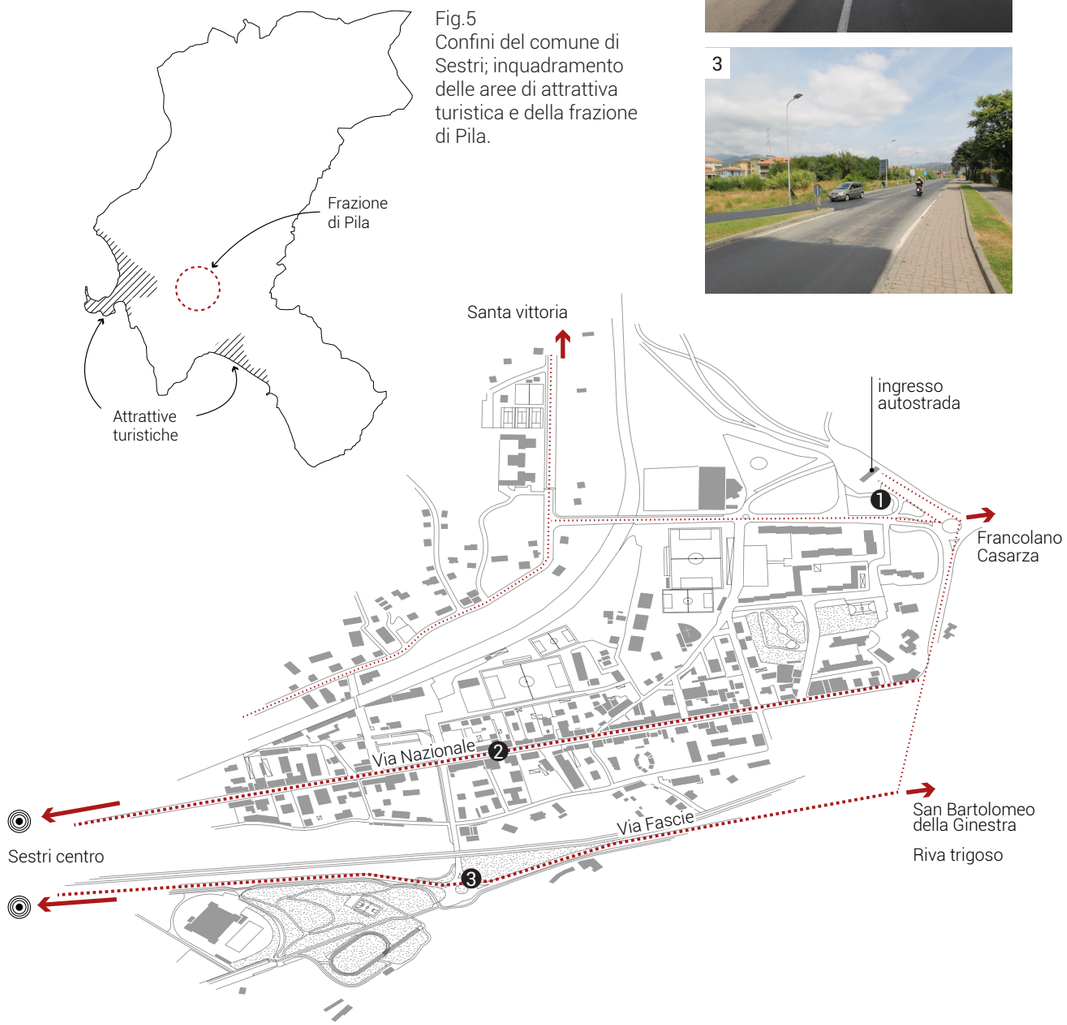


Fig.5
Confini del comune di Sestri; inquadramento delle aree di attrattiva turistica e della frazione di Pila.

Impianti sportivi

L'area in questione ospita moltissimi luoghi dedicati allo sport. All'interno del parco Nelson Mandela (1), inaugurato solo pochi anni fa, una pista da atletica, un campo da basket e una pista pump truck; accanto, la piscina comunale (3) dispone di una vasca all'aperto e una al chiuso, oltre apiccole palestre dedicate ai corsi di fitness; due campi da gioco per le squadre di calcio A.S.D Rivasamba H.C.A. (3) e U.S Sestri Levante (4); corsi di ginnastica e judo presso la palestra comunale di Pila (5) di fronte alla quale trova spazio un campo da basket pubblico; cinque campi da Tennis presso il Tripodi Tennis Center (6).

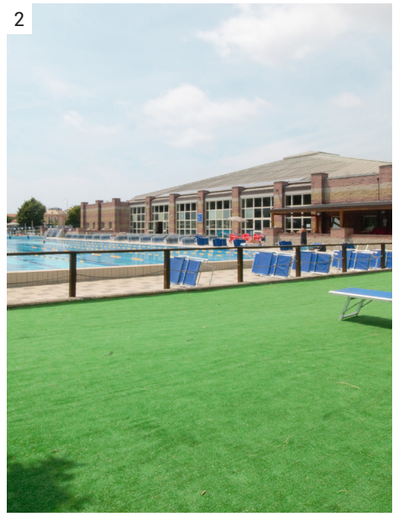
1 Parco Nelson Mandela
2 Piscina Comunale
3 Campo sportivo H.C Andersen
4 Campo sportivo Comunale G. Sivori
5 Palestra Comunale di Pila
6 Tripodi Tennis Center

1

1

1

2



3

4

5

5

6

Percorsi ciclabili

Con la realizzazione del parco Nelson Mandela, inaugurato nel 2018 e sviluppato su una superficie di 15.000 m², sono state rinnovate le connessioni ciclabili all'interno del tessuto urbano volte a incentivare la mobilità lenta sul territorio. Tuttavia, molti dei percorsi attualmente esistenti risultano scollegati da brusche interruzioni (3-4) e spesso inadeguati per via dell'usura delle pavimentazioni o della mancanza di divisori di sicurezza con la carreggiata (5).

1

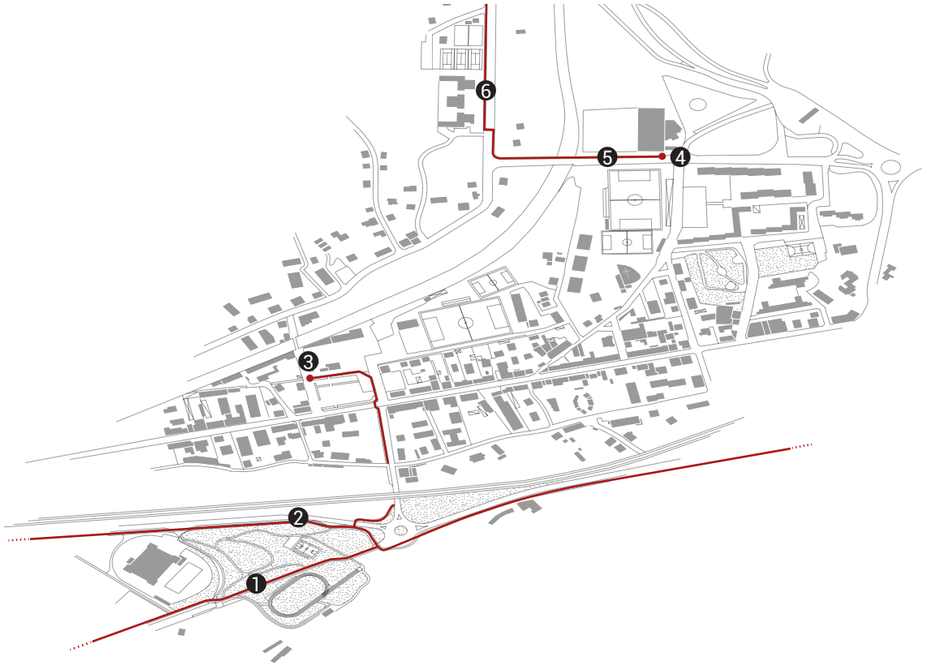
2

3

4

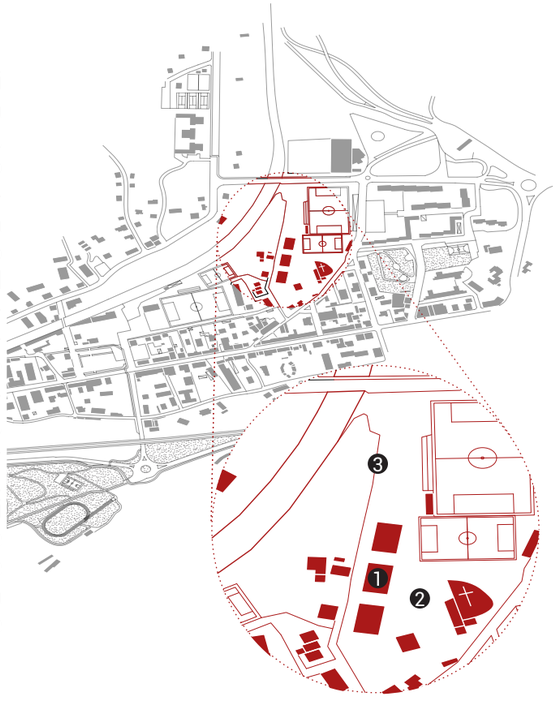
5

6



Vuoti urbani

Nell'area delimitata tra il fiume e i campi sportivi, trovano spazio circa 15.000 m² di abbandono e inutilizzo, in una porzione del tessuto urbano dimenticata dalla città. In questo spazio, ormai quasi 20 anni fa, la società cooperativa La Teca avviò il progetto per la costruzione di tre palazzine sul sito, destinate a ospitare appartamenti rivolti ai cittadini residenti nel Comune. Difficoltà tecniche nelle opere di canalizzazione, rallentamenti burocratici, ricorsi amministrativi e, infine, il fallimento della società hanno portato all'abbandono del cantiere che, quasi ultimato, lascia in eredità diversi potenziali appartamenti, attualmente non abitabili (1). Lo spazio aperto che le circonda risulta incolto, inagibile a causa della vegetazione spontanea e anch'esso inutilizzato (2-3).



1

2

1

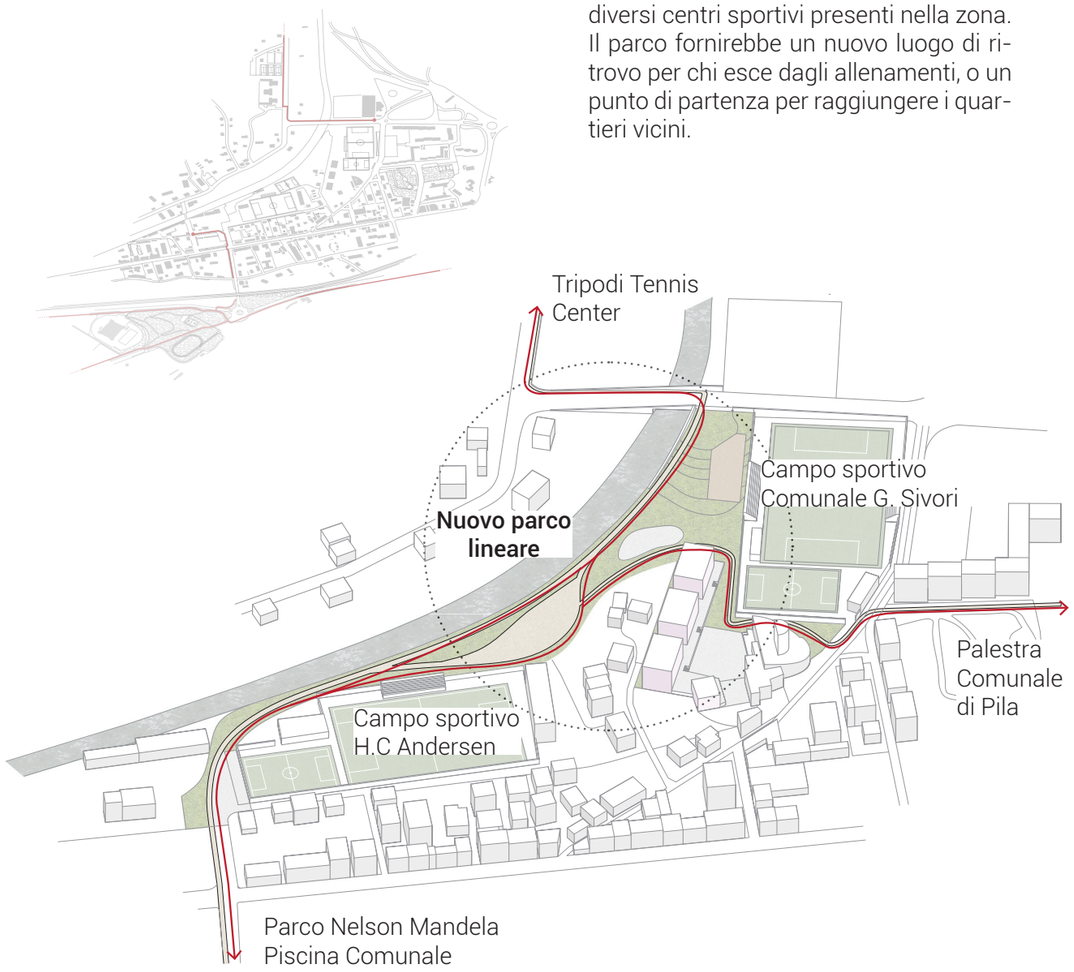
3

4.2.2 RIGENERAZIONE DI UN VUOTO URBANO

La riqualificazione di questo spazio, dismesso e privo di utilizzo o funzione, rappresenterebbe una grande opportunità di sviluppo non solo in relazione all'area di progetto, ma anche all'intero quartiere. La sua posizione centrale rispetto ai confini del territorio comunale, attribuisce alla frazione di Pila il ruolo di possibile centro di connessione ai quartieri circostanti. Attraverso l'incremento di nuove connessioni ciclopedonali, la realizzazione di un grande parco lineare e il recupero delle palazzine abbandonate, lo spazio di confine definito dalla presenza del vuoto urbano, frutto di dismissioni e mancata progettazione, può divenire luogo di connessione e di incontro per la comunità residente.

+ connessioni ciclopedonali

Trasformando la viabilità dei percorsi ciclopedonali, lo spazio di progetto può rappresentare il nuovo fulcro di un sistema integrato capace di connettere i diversi centri sportivi presenti nella zona. Il parco fornirebbe un nuovo luogo di ritrovo per chi esce dagli allenamenti, o un punto di partenza per raggiungere i quartieri vicini.

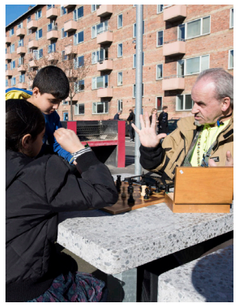


+ parco lineare

Skate Trail
The Bentway

Una pista da skate pubblica, aperta, utilizzabile gratuitamente e integrata al nuovo sistema di percorsi ciclabili che connette gi impianti sportivi e, con essi, la città.
Come in *The Bentway*, lo skate trail può ospitare eventi dedicati a skaters e pattinatori, per incentivare l'uso dello spazio e cambiare funzione al variare delle stagioni, trasformandosi in pista da pattinaggio su ghiaccio con l'arrivo dell'inverno.

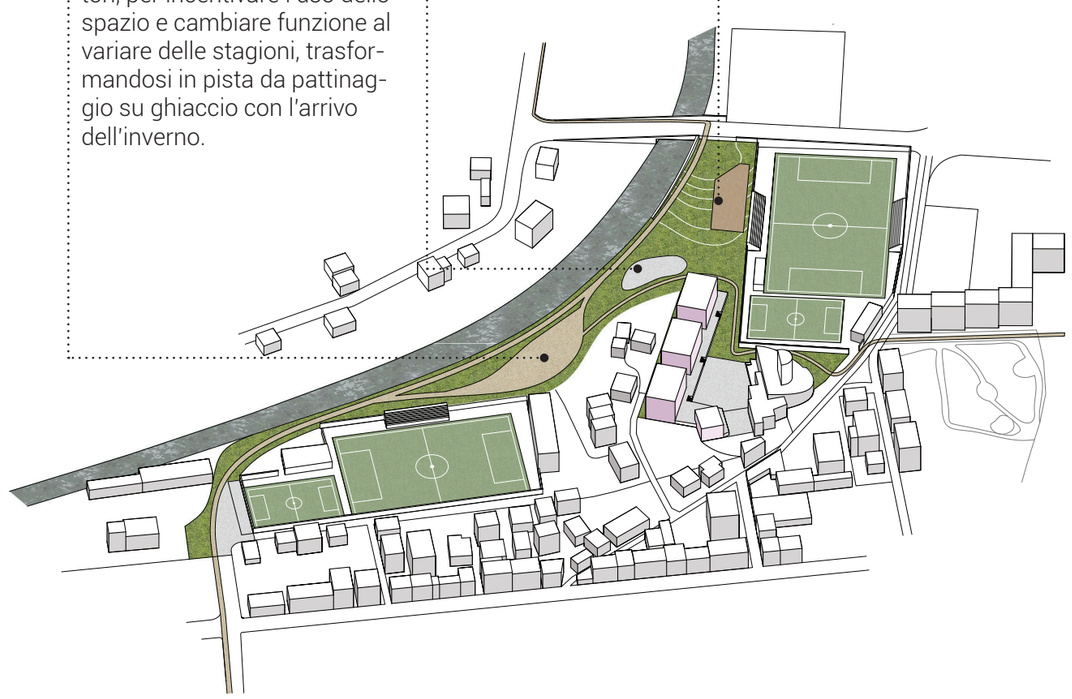
Arredo urbano
Superkilen



Il progetto del parco lineare può prevedere uno spazio pubblico attrezzato nel quale, così come nel parco del *Superkilen*, elementi di arredo urbano attraggano le persone alla fruizione dello spazio.

Anfiteatro
The Bentway

Una piattaforma a gradonate simile allo Strachan Amphitheater di *The Bentway* può essere riproposta all'interno del nuovo parco lineare. Fruibile sia in forma autonoma, che organizzata, questo spazio permetterebbe la programmazione di eventi, spettacoli, esibizioni e concerti, oltre ad accompagnare il nuovo dislivello che collega il parco alla strada retrostante.

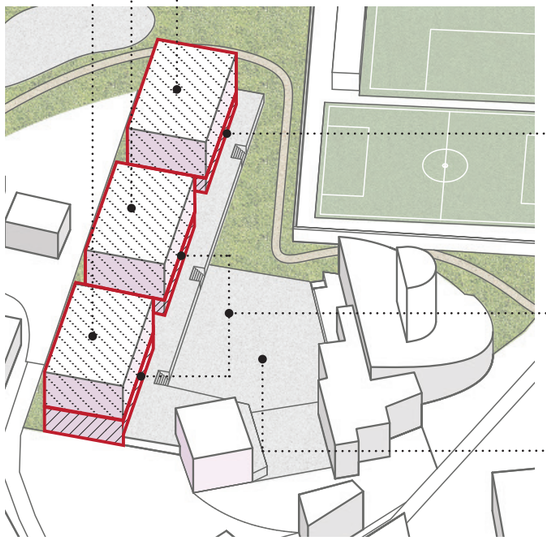


+ alloggi e spazi comuni per i giovani

Il riutilizzo dei fabbricati abbandonati può rappresentare un'occasione per fornire nuovi alloggi ai giovani residenti che desiderano continuare ad abitare autonomamente nella loro città. Al contempo, la loro riattivazione accompagnerebbe la rigenerazione dell'area circostante, fornendo un nuovo potenziale spazio pubblico di condivisione.

Connessioni visive
A/D/O

I piani terra delle tre palazzine saranno fruibili dalla collettività, ospitando spazi comuni ricreativi, un servizio bar e ambienti dedicati allo studio e al lavoro. Così come nel centro di ricerca A/D/O, l'apertura di nuove connessioni visive attraverso l'utilizzo di ampie superfici vetrate permetterebbe di integrare il nuovo spazio pubblico all'aperto con ciò che avviene all'interno.



Nuovi alloggi
Primo, secondo e terzo piano con appartamenti destinati alla comunità residente, con tariffe di affitto agevolate per giovani under 30.

Bar
Spazi comuni ricreativi

Aule studio,
Spazi di smartworking
Spazi di coworking

Spazio pubblico comune

conclusioni

Margini costruiti e margini invisibili

Nel corso di questa tesi ho voluto esaminare il concetto di margine all'interno della città nelle sue molteplici forme, con l'obiettivo di indagare quali siano le possibili modalità attraverso cui la progettazione dello spazio riesce a trasformare un elemento di divisione in luogo di incontro e unione. Fin da principio il margine, inteso quale limite o barriera, è stato identificato in due possibili grandi categorie: da una parte i **margini costruiti**, fisicamente presenti nello spazio e di ostacolo alla circolazione urbana, dall'altra i **margini invisibili**, prodotto di diffidenza e diversità, a contrastare forme di condivisione e convivenza necessarie per vivere la città.

A partire da questa differenziazione ho ricercato quali fossero le possibili **cause** che, agendo sul tessuto urbano, hanno prodotto uno spazio di confine. Imargini costruiti ritrovano l'origine della loro esistenza nella città post industriale, segnata da un progressivo incremento del fenomeno della dismissione accompagnato alle nuove dinamiche di progresso tecnologico ed espansione territoriale. I margini invisibili a loro volta riprendono gli effetti delle eredità industriali, segnati da incontrollati sviluppi periferici, da una sempre maggiore disparità di reddito tra gruppi sociali e dall'incremento dei flussi migratori. Tuttavia, queste premesse non sono sole nel processo di formazione del margine, che si "concretizza" solo attraverso una mancata riattivazione dello spazio per i primi, e nuove forme di esclusione ed emarginazione di gruppi sociali per i secondi.

Proposta di sconfinamento sociale
Ventimiglia

Ho condotto un primo approccio in merito all'osservazione delle diverse forme di margine a partire da un contesto frammentato da barriere di carattere sociale nella città di frontiera di **Ventimiglia**; uno spazio di transito, parte del percorso delle rotte migratorie seguite da chi desidera raggiungere la Francia o altri paesi nel nord Europa. Lavorare su un simile contesto insieme a Zolfar, mi ha permesso di avvicinarmi concretamente a questa realtà e di comprendere come indifferenza e solitudine siano tra le più sentite difficoltà che queste persone devono affrontare ogni giorno. Abbiamo dunque lavorato a una proposta di intervento diffusa sul territorio, volta a incentivare il dialogo interculturale attraverso la promozione di luoghi di relazione, nuove forme di linguaggio e spazi di supporto; l'obiettivo a lungo termine ricerca di sensibilizzare la comunità locale per favorire possibili programmi di accoglienza temporanea promossi dagli stessi cittadini residenti.

Progetti di sconfinamento
analisi casi studio

Da qui ho cercato di individuare le principali caratteristiche che valorizzano l'intervento effettuato per poter porre le basi alla fase successiva dedicata all'**analisi dei casi studio**. Dalla definizione di parametri valutativi, relativi alle caratteristiche di *progetto, attività, ambiente e comunità*, sono stati selezionati quindici casi studio appartenenti alle tre diverse categorie di margine identificate:

confini lineari e massicci, per le forme di margine costruito, e confini sociali per le forme di margine invisibili. Nel corso di questa fase ho riscontrato grande difficoltà nel definire criteri di giudizio equi e coerenti per poter valutare correttamente progetti diversi tra loro; ciò ha portato a considerare caratteristiche spesso generiche o strettamente correlate alla tipologia di progetto (ad esempio, la media dei punteggi dei parametri ambientali propende a risultati più elevati per i parchi lineari). Un altro grande problema che ha rallentato la mia ricerca riguarda la selezione dei progetti di sconfinamento sociale; infatti, ho impiegato molto tempo a individuare progetti valutabili secondo caratteristiche architettoniche e urbane, dal momento che la maggior parte degli interventi in questo campo interessano programmi o proposte temporanee senza prevedere una riprogettazione dello spazio. Tutto ciò fa riflettere su come, ancora oggi, sia molto difficile che le autorità decidano di dedicare investimenti di progetto nel definire soluzioni di accoglienza, dove il fenomeno migratorio è sempre considerato un evento temporaneo, o nel rilancio di periferie degradate.

Dal **confronto** tra i progetti esaminati, rispetto ai parametri imposti, sono emersi alcuni aspetti di conformità tra casi studio appartenenti alla stessa categoria; dalla media dei valori ottenuti è stato possibile riconoscere una maggiore o minore attenzione nei confronti delle caratteristiche oggetto di valutazione. In linea di massima, per i parametri di progetto si è distinta la categoria dei confini massicci che, ottiene i punteggi più elevati anche nelle voci di attività. Gli aspetti legati alla sostenibilità ambientale trovano maggiore attuazione nella categoria dei confini lineari, mentre raggiungono le valutazioni più basse per i progetti di rigenerazione di confini sociali. I parametri di comunità, infine, si manifestano maggiormente marcati per i casi studio di confini lineari e sociali, con votazioni leggermente più basse per quelli massicci.

Tuttavia, l'appartenenza all'una o l'altra categoria di margine non presuppone necessariamente una simile risposta progettuale e ciò si evidenzia già dai grafici di valutazione e confronto di fine capitolo. In quest'ottica ho voluto riproporre una lettura dei casi studio, non più a partire dalla forma del margine ma nella prospettiva del nuovo luogo di incontro generato, evidenziando come i singoli progetti che si sono distinti per gli interventi indirizzati alla comunità o alla sostenibilità ambientale appartenessero a categorie differenti tra loro.

Subentra dunque una nuova riflessione circa il **rapporto tra lo spazio fisico**, caratterizzato dall'accessibilità al sito, **e il luogo di relazione**, definito dalle persone nella fruizione dello spazio. Dove il primo è riconducibile a una collocazione centrale rispetto al tessuto urbano e alla presenza di una rete di connessioni di collegamento agli spazi adiacenti, il secondo riguarda ciò che il sito propone circa le caratteristiche attrattive capaci di dare vita allo spazio stimolandone la fruizione; **poiché l'operazione di sconfinamento risulti efficace è necessaria, quindi, la coesistenza di questi aspetti, che fondono connessioni spaziali a relazioni sociali.** Riguardando ai casi studio in questa prospettiva emergono fattori di debolezza nei progetti appartenenti alla categoria dei confini sociali destinati all'accoglienza; questi vedono l'inefficacia dello sconfinamento sia nella relazione spaziale, che risulta marginale rispetto al tessuto urbano, sia in quella sociale, che non incentiva l'interazione tra gli ospiti delle strutture e le persone del luogo.

Per ultimo, ho voluto riproporre le osservazioni emerse nel corso della mia ricerca attuando soluzioni di sconfinamento a uno **spazio dismesso all'interno della mia città**. In questa fase ho avuto modo di guardare a quegli spazi che vivo nella mia quotidianità sotto una nuova prospettiva, reinterpretando le distanze che li separano in potenziali luoghi di vita.

Questa esperienza di ricerca, nell'affrontare un tema vasto e articolato, mi ha permesso di indagare argomenti molto diversi tra loro, di conoscere nuove realtà attraverso lo studio di progetti architettonici e urbani e di affiancare alla fase di indagine delle personali proposte di intervento.

bibliografia e sitografia

bibliografia

Aime, M., Prefazione in: Atlante delle frontiere, 2018.

Aime, M., *Comunità*, il Mulino, Bologna 2019.

Battarra, R., *Le Ex Aree Ferroviarie di Milano e Firenze*, in "TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment" , 3 (4), 2011.

Bencardino, M., *Consumo di suolo e sprawl urbano*, in Bollettino della Società Geografica Italiana, 8, 2015.

Bertelli, G.G.M., *Infrastrutture a perdere*, in *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono: le reti ferroviarie*, ANDRIANI, C., & INGERSOLL, R., 2016.

Bianchetti, C., *La condivisione fa a meno della mixité?*, in "Planum. The Journal of Urbanism" 27.2, 2013.

Borghi, R., & Camuffo, M., *Differencity: postcolonialismo e costruzione delle identità urbane*, 2010.

Borgogni, A., *Città Attiva, il movimento è protagonista* , in "Il Manifesto", settembre 2013.

Buslacchi, M. E., *La riqualificazione del waterfront di Marsiglia, tra edifici-icona e Mediterraneo, Città-Porto-Mare. I caratteri evolutivi di un rapporto complesso, n.11, 2013.*

Camocini, B., Daglio, L., Gerosa, G., & Ragazzo, S., *Progetti di riattivazione temporanea dello spazio pubblico: quale eredità?*. in "TECHNE: Journal of Technology for Architecture & Environment", 19, 2020.

Capestro, A., *Progettando città: riflessioni sul metodo della progettazione urbana* (Vol. 136). Firenze University Press, 2012.

Cherchi, P.F., *Il riuso adattivo degli edifici monumentali abbandonati come strategia per la vivibilità urbana,* 2015.

Cilliers, E. J., & Timmermans W., *The importance of creative participatory planning in the public place-making process.* in "Environment and Planning B: Planning and Design", 41(3), 2014.

Corradi, E., *Infrastructure code Per un nuovo assetto di territori minori dell'abbandono*, in Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono: le reti ferroviarie, ANDRIANI, C., & INGERSOLL, R., 2016.

Cottino, P., *Reinventare il paesaggio urbano. Approccio "di politiche" e place-making, in* "Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio", 12, 2009.

Crosta, P., *Pratiche: il territorio "è l'uso che se ne fa"*, 2010.

De Filippi, F., *Gli slum sotto casa*, in "Il giornale dell'architettura", 01/2020.

De Rubertis, P., *Persone senza dimora e spazio pubblico*, 2018.

Donnarumma, G., *Il fenomeno della dismissione dell'edilizia industriale e le potenzialità di recupero e riconversione funzionale.* Atti del V Convegno di Storia dell'Ingegneria, Cuzzolin Editore, 2014.

Filippini, F., *Uno sguardo sulla povertà e sulla condizione dei senza dimora.* Ricerche di Pedagogia e Didattica. Journal of Theories and Research in Education, 2007.

Fontanella, E., *Forme di riuso, modificazione e rigenerazione. Costruire sul costruito attraverso il progetto architettonico e urbano*, Milano 2019.

Fortuzzi, A., *Placemaking*, in POINT Z.E.R.O. 9, 2017.

Ficcadenti, F., *Architettura dell'impermanenza oltre il campo profughi: nuove strategie del progetto per il displacement*, Roma, 2020.

Guerrieri, M., *Strategie e criteri progettuali per la conversione di linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi*, Palermo 2009.

Loures, L., *Industrial Heritage: the past in the future of the city. WSEAS Transactions on Environment and Development*, 4(8), 2008.

Macera, M., *Il progetto del margine della città contemporanea: figure, declinazioni, scenari*, Dottorato di ricerca in Architettura Teorie e Progetto XXV Ciclo, Roma.

Marino, F., & Rossi F., *Dismessa e rioccupata, la fabbrica post-fordista nei cicli di sviluppo urbano* (Doctoral dissertation), 2010.

Mudan, M. C., & Daconto, L., *Mixité sociale: discorsi, politiche, pratiche e processi di costruzione sociale*. Un'analisi critica del dibattito francese, 2015.

Mussinelli, E., Marchegiani, C., *La valorizzazione degli scali ferroviari dismessi. Il caso di Milano*, Firenze 2011.

Monge, C., *La città, realtà multiculturale,* in "Credere oggi 217", 2017.

Murru, G., *Confini*, Mediterraneaonline, 2014.

Niglio, O., *Il progetto di restauro: valore culturale e questione sociale*, Pisa 2006.

Paone, S., *Il margine oltre il margine: note sui nuovi limiti della città, in Nuovi confini e limiti delle città.* In *Crisi e rinascita delle città-Crisis and rebirth of Cities*, Lo Piccolo F. 2017, pp.75-78.

Pintus, S., *Urbanistica informale degli slum nelle città metropolitane. Processi migratori e modelli significativi delle forme di inurbamento. Interventi sperimentali negli slum di Mumbai*, Cagliari, 2016.

Russo, M., *Aree dismesse. Forma e risorsa della città esistente, Napoli* 1998.

Sarkis, H., intervento di apertura alla 17esima mostra Internazionale di Architettura di Venezia, 2021.

Secchi, B., *La città dei ricchi e la città dei poveri.* Gius. Laterza & Figli Spa, 2013.

Sposito, C., *Sul recupero delle aree industriali dismesse. Tecnologie, materiali, impianti ecosostenibili e innovativi,* Maggioli Editore, Sant Arcangelo di Romagna, 2012.

Totaforti, S., *Gli effetti del vivere urbano. Riflessioni sul contributo di Richard Sennett*. SocietàMutamentoPolitica, 2020.

Tucci N., *Connessioni per l'accoglienza, in Nuovi confini e limiti delle città.* In Crisi e rinascita delle città-Crisis and rebirth of Cities, Lo Piccolo F. 2017.

Wahlstrom, M., Bergman, J., Teittinen, T., Bachèr, J., Smeets, A., Paduart, A., *Construction and Demolition Waste: challenges and opportunities in a circular economy,* Eionet Report – ETC/WMGE 2020/1, European Environment Agency, 2020.

Zamagni, S., Venturi., *Da spazi a luoghi.* Aiccon Short paper, 2017.

Zanetti, M., *Nuovi modelli residenziali: riuso di manufatti industriali e reinsediamento su aree industriali di nuovi quartieri sostenibili,* in *Oltre le fabbriche. Visioni evolutive per il Distretto della Sedia*, Trieste, EUT Edizioni Università di Trieste, 2012.

Zanirato, C., *I limiti della città moderna*, in Nuovi confini e limiti delle città. In Crisi e rinascita delle città-Crisis and rebirth of Cities, Lo Piccolo F., 2017.

sitografia

confini lineari (capitolo 3.2)

The Bentway (3.2.1)
https://www.archdaily.com/912942/the-bentway-public-work
https://www.kengreenberg.ca/projects/the-bentway?rq=BENTWAY
https://publicwork.ca/projects/the-bentway
https://futurelandscapes.ca/the-bentway-under-gardiner
https://waterfrontoronto.ca/nbe/wcm/connect/waterfront/2d0e8e54-d47b-4f51-8443-b39e758f61b5/item_8c___the_bentway_segment_1_project_update_11_30_16_consolidated_1.pdf?MOD=AJPERES
https://www.canadianarchitect.com/under-the-expressway-the-bentway/
https://www.safeinpublicspace.com/about
https://www.asla.org/2019awards/635136-The_Bentway.html
https://www.thebentway.ca/

Seoullo 7017 Skygarden (3.2.2)
https://www.mvrdv.nl/projects/208/seoullo-7017-skygarden
https://www.archdaily.com/882382/seoullo-skygarden-mvrdv
https://www.area-arch.it/seoullo-7017-skygarden/
https://www.architectural-review.com/buildings/seoullo-performance-seoullo-7017-skygarden-seoul-south-korea-by-mvrdv
https://dac.dk/en/knowledgebase/architecture/seoullo-7017-skygarden/
https://landezine-award.com/seoullo-7017-skygarden/

Jardines Elevados de Sants (3.2.3)
https://www.area-arch.it/jardines-elevados-de-sants-barcellona/
https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/801124/jardines-elevados-de-sants-en-barcelona-sergi-godia-plus-ana-molino-architects
https://www.arquitecturacatalana.cat/en/works/cobertura-de-les-vies-de-santsestacio
https://www.masterpaisajebarcelona.com/wp-content/uploads/2018/12/Better-is-not-enough.pdf
https://divisare.com/projects/332377-sergi-godia-ana-molino-adria-goula-jardins-de-la-rambla-de-sants
http://www.ondiseno.com/proyecto.php?id=2455
https://divisare.com/homepages/2016/12/6
https://www.arquitecturacatalana.cat/en/works/cobertura-de-les-vies-de-santsestacio#anchor4
https://www.academia.edu/33093927/I_jardines_elevados_de_Sants_a_Barcellona_Unin-frastruttura_contemporanea

The High Line (3.2.4)
http://cargocollective.com/Uofanycstudioarch/HIGH-LINE-ARCHITECTURE
http://archidiap.com/opera/high-line/
https://www.fieldoperations.net/project-details/project/the-high-line.html
https://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open
https://www.thehighline.org/

https://www.domusweb.it/en/architecture/2011/06/10/looking-moving-gathering-functions-of-the-high-line.html
https://www.nationalgeographic.com/magazine/article/new-york-highline
https://dsrny.com/project/the-high-line

The 606 (3.2.5)
https://www.mvvainc.com/project.php?id=97&c=parks
https://www.collinsengr.com/project/606/
http://www.the606.org/wp-content/uploads/2013/08/Compressed-2012.09.24-Public-Meeting-Presentation.pdf
https://network.thehighline.org/projects/the-606/
https://www.the606.org/
https://www.tpl.org/our-work/606
https://www.architecture.org/news/chicagos-playscapes/what-is-the-606-park/
https://www.asla.org/2020awards/300.html
https://galvanizeit.org/project-gallery/the-606-bloomingdale-trail

confini massicci (capitolo 3.3)

Les Docks (3.3.1)
https://www.atelierfemia.com/it/2015/06/docks-di-marsiglia/
https://www.abitare.it/it/habitat/urban-design/2016/02/16/docks-marsiglia-51aa/
https://www.floornature.it/blog/les-docks-marsiglia-di-5-1aa-11559/
https://www.arketipomagazine.it/les-docks-a-marsiglia-ateliers-alfonso-femia-af517/
https://www.theplan.it/award-2016-renovation/docks-di-marsiglia-1
https://www.peluffoandpartners.com/progetto/i-docks-di-marsiglia-2/
https://www.archdaily.com/785412/marseilles-docks-5-plus-1aa
https://www.lesdocks-marseille.com/upload/presse/dossier-de-presse-1.pdf
https://www.lesdocks-marseille.com/plan-docks
https://www.decoral.com/en/projects/public-service/les-docks.html

Empire Stores (3.3.2)
https://www.archdaily.com/895040/empire-stores-s9-architecture
https://developingresilience.uli.org/case/empire-stores/
https://americas.uli.org/empire-stores-2019-global-awards-for-excellence-finalist/
https://www.architectmagazine.com/project-gallery/empire-stores
https://architectureprize.com/winners/winner.php?id=59892&mode=hm
https://archinect.com/StudioVArchitecture/project/empire-stores
https://www.silman.com/work/projects/view/empire-stores/
https://www.perkinseastman.com/projects/empire-stores/
https://www.behance.net/gallery/8212425/Empire-Stores-RFP-1st-Place
https://empirestoresdumbo.com/about/
https://michaelcaton.com/Empire-Stores-1

Coal Drops Yard (3.3.3)
https://www.archdaily.com/904676/coal-drops-yard-heatherwick-studio
http://www.heatherwick.com/projects/buildings/coal-drops-yard/
https://www.professionearchitetto.it/news/notizie/25745/Coal-Drops-Yard-Heatherwick-Studio-firma-la-rigenerazione-urbana-nel-cuore-di-Londra
https://www.architetturaecosostenibile.it/architettura/progetti/coal-drops-yard-248 https://www.dezeen.com/2018/10/26/thomas-heatherwick-studio-coal-drops-yard-shopping-centre-kings-cross-architecture/
https://www.architectural-review.com/buildings/the-experience-is-everything-coal-drops-yard-london-by-heatherwick-studio
https://hoarelea.com/project-story/coal-drops-yard/
https://www.arup.com/projects/coal-drops-yard
https://www.architectsjournal.co.uk/buildings/coal-drops-yard-heatherwick-studio-raises-the-roof
https://www.bam.co.uk/how-we-do-it/case-study/coal-drops-yard-king-s-cross
https://www.coaldropsyard.com
https://www.kingscross.co.uk/energy-centre

Gare Maritime (3.3.4)
https://www.archdaily.com/949630/gare-maritime-offices-neutelings-riedijk-architects-plus-bureau-bouwtechniek
https://archello.com/it/project/gare-maritime
https://www.europeanheritageawards.eu/winners/gare-maritime/
https://www.building.co.uk/projects-gare-maritime-brussels/5105333.article
https://extensa.eu/developments/gare-maritime/
https://neutelings-riedijk.com/gare-maritime/
https://b-b.be/nl/portfolio/gare-maritime/
https://www.archilovers.com/projects/278350/gare-maritime.html#resources
https://tour-taxis.com/

A/D/O (3.3.5)
https://www.mini.com/en_MS/home/a-d-o.html
https://www.archdaily.com/801960/a-d-o-narchitects
https://archello.com/project/ado
https://www.architectmagazine.com/project-gallery/a-d-o_o
https://www.aiany.org/architecture/featured-projects/view/a-d-o-design-space/
https://www.world-architects.com/en/architecture-news/reviews/a-d-o
https://www.abitare.it/en/architecture/projects/2017/09/14/brooklyn-mini-narchitects-en/
https://www.sgh.com/projects/ado
https://narchitects.com/work/ado/
https://www.wallpaper.com/design/mini-opens-ado-creative-design-hub-in-new-york
https://www.mini.com/en_MS/home/a-d-o/a-d-o-new-york/a-d-o.html
https://www.dezeen.com/2016/12/12/ado-creative-workspace-restaurant-design-store-interiors-brooklyn-building-conversion-narchitects/

confini sociali (capitolo 3.4)

Foqus (3.4.1)
https://www.foqusnapoli.it
https://www.artribune.com/arti-visive/2017/06/foqus-quartieri-spagnoli-napoli/
http://www.biennalespaziopubblico.it/2021/01/napoli-i-progetti-di-foqus-fondazione-quartieri-spagnoli/
https://www.openhousenapoli.org/location/location.php?l=78
https://www.internimagazine.it/agenda/porte-aperte-a-foqus/
https://www.symbola.net/approfondimento/foqus-rigenerazione-urbana-dei-quartieri-spagnoli-di-napoli/
https://www.rivistaimpresasociale.it/rivista/articolo/il-privato-sociale-nella-realta-dei-quartieri-spagnoli-di-napoli

Centre d'hébergement d'Ivry-sur-Seine (3.4.2)
https://www.archdaily.com/901650/shelter-for-migrants-and-travelers-atelier-rita
https://www.espazium.ch/it/attualita/il-centro-di-accoglienza-ivry-sur-seine
https://www.atelierrita.org/architecture#1
https://www.caue-observatoire.fr/ouvrage/centre-dhebergement-durgence-divry-seine/
https://www.pavillon-arsenal.com/fr/arsenal-tv/documentaires/paris-solidaire/10686-centre-dhebergement-durgence-paris-ivry.html
https://www.ossabois.fr/nos-realisations/residences-hotellerie/centre-hebergement-urgence-ivry-sur-seine/
https://divisare.com/projects/371448-atelier-rita-david-boureau-emergency-shelter-for-refugees-and-roma-community
https://www.citedelarchitecture.fr/fr/article/atelier-rita

Superkilen (3.4.3)
http://archidiap.com/opera/superkilen/
https://big.dk/#projects-suk
https://www.abitare.it/it/architettura/2011/10/07/le-storie-di-superkilen/
https://superflex.net/works/superkilen
https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex
https://archello.com/project/superkilen
https://www.topotek1.de/openSpaces/superkilen-2/
https://www.publicspace.org/works/-/project/g057-superkilen

Regent Park Aquatic Centre (3.4.4)
https://architizer.com/projects/regent-park-aquatic-centre/
https://www.mjma.ca/Portfolio/All-Projects/Regent-Park-Aquatic-Centre-(1)
https://www.canadianarchitect.com/governor-generals-regent-park/
https://divisare.com/projects/322427-mjma-shai-gil-scott-norsworthy-regent-park-aquatic-centre
https://issuu.com/mjmarchitects/docs/rpac
https://www.archdaily.com/771720/regent-park-aquatic-centre-maclennan-jaunkalns-miller-architects
https://urbantoronto.ca/news/2013/06/neighbourhood-node-new-and-old-regent-park

The Night Ministry (3.4.5)
https://www.causeiq.com/organizations/the-night-ministry,363145764/
https://www.thenightministry.org
https://www.bulley.com/projects/the-night-ministry/
https://www.metropolismag.com/homepage/wka-nonprofit/pic/95447/
https://inhabitat.com/the-night-ministry-building-is-a-stunning-showcase-of-adaptive-reuse/
https://archello.com/project/the-night-ministry

Ringraziamenti

Vorrei ringraziare la mia relatrice, Silvia Gron, e il mio correlatore, Roberto Albano, per avermi seguita durante questi mesi di lavoro e per l'esperienza di atelier che, per merito loro, ho vissuto al primo anno del corso magistrale, dove ho riscoperto l'interesse per la progettazione. Ringrazio inoltre chi si è reso disponibile ad aiutarmi in questo percorso di ricerca: Niccolò Suraci, Alfredo Mela, Giulia Marra, Zolfar e i ragazzi dell'associazione 20K.

Ringrazio di cuore i miei genitori per aver supportato i miei studi e per avermi sopportata in tutti questi anni, per aver festeggiato insieme a me i miei successi e per essermi stati accanto quando invece le cose non andavano nel verso giusto. Un grazie speciale ai miei fratelli, Marta e Franci, che ci siete da una vita e so ci sarete per sempre, pronti a non farmi sentire mai sola. Grazie alla mia famiglia per volermi bene.

A Samu, il mio compagno, che mi è stato accanto ogni giorno. Grazie per tutto quello che abbiamo condiviso in questi anni, per la vita insieme a Torino e per quella che stiamo vivendo qui ora, per ogni pianto, risata, per ogni parola di conforto per ogni momento che abbiamo passato e per quelli che verranno, per amarmi sempre e incondizionatamente. Senza di te, che sai rendere la mia vita più bella, questo percorso sarebbe stato molto più difficile da affrontare.

Vorrei ringraziare tutti gli amici, quelli presenti e quelli lontani che allo stesso modo hanno saputo starmi vicino e regalarmi momenti di leggerezza e tanta felicità.

Alle mie più care amiche Michela, Ilaria e Alessia, che non importa dove vi troviate o quanti mesi passiamo lontane perchè so che per qualsiasi cosa potrò sempre contare su di voi. Grazie per le chicacchiere con vino e patatine, per le call dell'ultimo minuto, per i tuffi nel passato e soprattutto per le immancabili risate.

A Isa e Emma, le mie più grandi compagne di viaggio nel corso di questa esperienza qui a Torino; grazie per essere riuscite a rendere divertenti anche le nottate pre esame e per ogni giorno trascorso insieme in università che (nonostante tutto) mi ha peresso di conoscervi.

Ringrazio Sofia e Davide, che negli ultimi mesi sono stati tra gli amici più presenti tra le giornate di studio e le serate manze, riuscendo sempre a rendere ogni cosa più leggera.

Grazie agli amici conosciuti in triennale a Genova, Matilde, Elisa e Alessandro, alla mia amica ed ex collega Bea e a tutto il team degli amichetti, Nicola, Yoshi, Ines, Chicco, Ivan, Fede, Nao, Jova, e Pecu.

Vorrei dedicare infine un pensiero ai miei nonni, Maria, Vittoria e Piero, che da neppure un anno ormai non ci sono più. Oggi più che mai vi porto stretti nel cuore.