

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN

Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#20



EWT/EcoWebTown

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

ISSN: 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

Direttore scientifico/*Scientific Director*

Alberto Clementi

Comitato scientifico/*Scientific committee*

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

Comitato editoriale/*Editorial committee*

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

Caporedattore/*Managing editor*

Filippo Angelucci

Segretaria di redazione/*Editorial assistant*

Claudia Di Girolamo

Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator*

Ester Zazzero

Web master

Giuseppe Marino

Traduzioni/*Translations*

Tom Kruse

20

II/2019 pubblicato il 31 dicembre 2019

http://www.ecowebtown.it/n_20/

INDICE

- 1 Prove di progetto urbano | Alberto Clementi
- DOSSIER_IL CANTIERE MILANO**
- 8 Dismissione delle aree ferroviarie e progetto urbano | Domenico Potenza
25 Scali a Milano. Prove di innovazione? | F. Infussi, L. Montedoro,
G. Pasqui
63 Circle Line Milano. | Redazione EWT
73 Il processo di rigenerazione urbana degli scali ferroviari di Milano 2030 | Carlo De Vito
86 Milano vicino all'Europa | Gaetano Fontana
101 Milano scali, progetti in corso | Emilio Battisti
119 Grandi strutture di dolore | Nina Bassoli
129 Il progetto urbano per gli scali ferroviari milanesi | Pasquale Mei
- ESPERIENZE PARALLELE**
- 140 Roma, verso il progetto urbano delle stazioni | Luca Montuori
153 Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino | Chiara Lucchini
163 Il curioso caso dell'area di risulta ferroviaria a Pescara | Andrea Mammarella
178 As time goes by | Maria Pone
189 Situla Lubiana | Giulio Girasante
193 Rigenerazione delle aree ferroviarie verso la Green City | F. Tucci, V. Cecafofso
- PROGETTO URBANO E AREE FERROVIARIE. TRE QUESTIONI**
- 204 Interviste a: Paolo Desideri, Franco Purini, Mosè Ricci, Nicola Russi
- CALL FOR PAPER:
IL PROGETTO URBANO PER LE AREE FERROVIARIE**
- 233 La rigenerazione dell'area ferroviaria di Rogoredo | P. Altamura, A. F. L. Baratta,
L. Calcagnini, M. Cellurale,
C. Clemente, F. Finucci,
A. Magarò
245 Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria | Vittoria Stefanini

>>





LA CITTÀ ARTISTICA

a cura di Franco Purini, Pepe Barbieri

- | | | |
|------------|--|------------------------|
| 259 | La città artistica | F. Purini, P. Barbieri |
| 261 | Space, People and Place. Gli artisti incontrano gli architetti | Massimiliano Scuderi |
| 270 | In memoria di Ettore Spalletti | P. Barbieri |
| 272 | Cesare Manzo e Fuoriuso | Massimiliano Scuderi |

MATERIALI DIDATTICI

- | | | |
|------------|--|-----------------------------|
| 278 | Stazioni per muovere le città | P. Barbieri, R. Pavia |
| 287 | Proposte per Spalato | C. Di Girolamo |
| 294 | La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano | Seminario di laurea Pescara |

LETTURE

- | | | |
|------------|---|--|
| 301 | F. Schiaffonati, Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano
recensione a cura di Filippo Angelucci | |
| 304 | G. Castaldo e A. Granato A. Un progetto per gli scali ferroviari milanesi
recensione a cura di Filippo Angelucci | |

EVENTI

- | | | |
|------------|---|--|
| 306 | How Will We Live Together
La 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis | |
|------------|---|--|

Proposte per Spalato

Claudia Di Girolamo

La possibilità di combinare valenze conformative degli assetti insediativi con quelle dei programmi strategici per lo sviluppo locale sembra aver trovato un banco di prova nei Piani di rigenerazione urbana delle principali città d'Europa che, a partire da una programmazione puntuale e condivisa, finanziano progetti innovativi e sostenibili, integrando politiche con azioni e finanziamenti comunitari. Veri e propri progetti urbani sostenibili di nuova generazione dunque, capaci di contribuire alla sostenibilità ambientale e allo sviluppo locale, e di interpretare il futuro delle città nella visione europea che contempla città intelligenti, ecologiche, nodi fluidi di trasporto, città tecnologiche, città motori dello sviluppo, città poli d'attrazione. In questa prospettiva si guarda al progetto come occasione di sviluppo economico, e alla pianificazione come quadro di coerenza di progetti urbani o territoriali di valenza strategica, intesi come strumenti di rigenerazione urbana capaci di utilizzare strategie settoriali con un approccio integrato, articolandosi in progetti di reti - con la funzione di innescare e propagare gli effetti della riqualificazione sostenibile - e progetti d'area, che approfondiscono i temi della trasformazione.

Assumendo la prospettiva della valorizzazione del ruolo delle infrastrutture nella loro capacità di produrre effetti urbani positivi e di porsi come innesco di processi di trasformazione dei paesaggi attraversati, si presenta un nuovo scenario che reinterpreta l'infrastruttura e ne recupera le sue valenze ecologiche, innovandone il ruolo all'interno dell'emergente cultura del progetto urbano *sustainability sensitive*. L'infrastruttura viene dunque considerata come progetto urbano.

L'ipotesi sottesa è che le opere pubbliche, programmate come progetti urbani, possano configurarsi come attivatori di contesto, ovvero come motore della trasformazione urbana, coinvolgendo in modo dinamico le aree circostanti e in particolare, gli interventi privati sollecitati dalla evoluzione del mercato fondiario e immobiliare. Si tratta di un'idea tuttora attuale, anche quando l'infrastruttura assume le caratteristiche di differenti opere funzionali, per la mobilità sostenibile, per il verde, per l'energia e per gli spazi pubblici, ma comunque funge da occasione per trainare i processi di rigenerazione urbana e per espanderli al suo intorno.

Questa strategia di messa in sostenibilità della città è stata applicata a Spalato, nell'ambito del Laboratorio Integrato di Progettazione Urbana della facoltà di architettura di Pescara (a.a. 2013/14). Le infrastrutture sono state utilizzate per il loro potenziale innogenetico, cioè per la loro capacità di generare innovazione sullo spazio urbano con effetti rilevanti ai fini della sostenibilità.

I diversi profili d'innovazione possono riguardare il contesto, quando le innovazioni si manifestano nelle aree adiacenti alle infrastrutture; ovvero il processo, quando le innovazioni si manifestano all'interno del processo di gestione delle opere inducendo inoltre nuove pratiche sociali e nuovi valori urbani, cosicché le innovazioni arrivano a investire il sentire comune della popolazione.

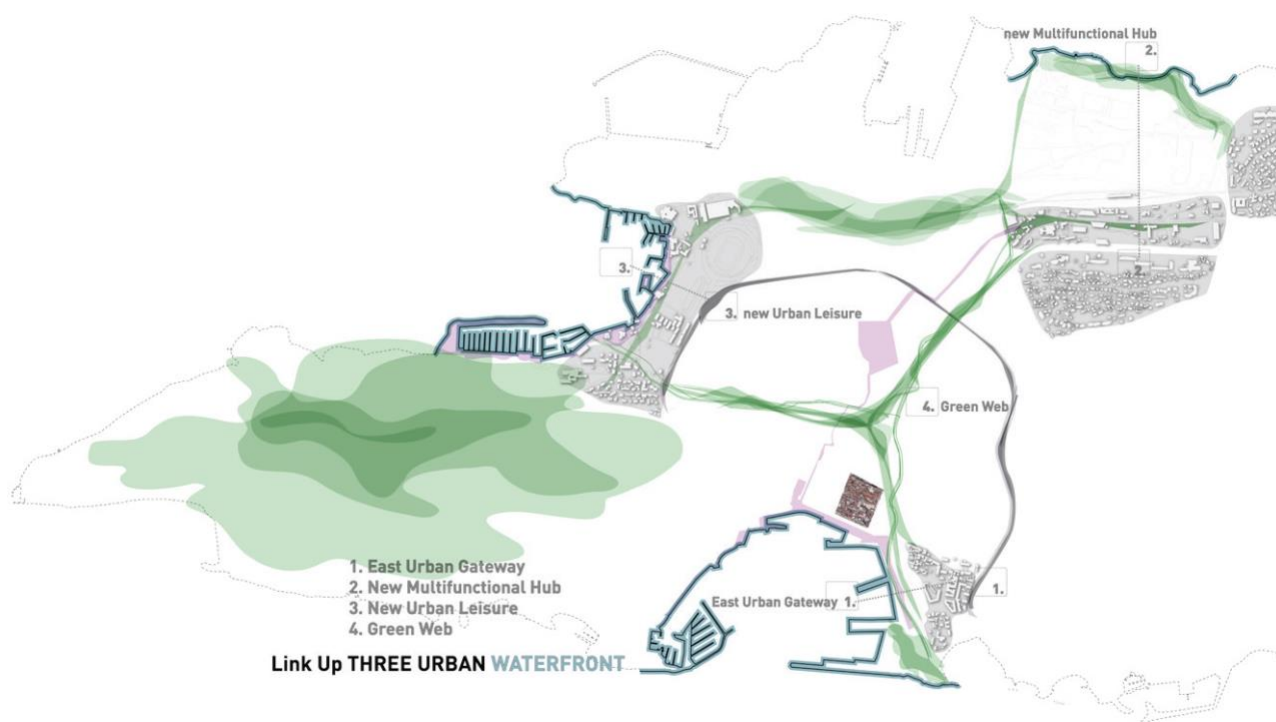
I programmi proposti dalla città di Spalato per le aree di Istocna Obala, Kopilica e Poljud sono diventati dunque l'occasione concreta per impostare progetti urbani finalizzati alla messa in coerenza della città esistente, perseguendo gli obiettivi comunitari di città a elevata sostenibilità ambientale, inclusione sociale e attrattività enunciati dall'Agenda Urbana Europea.

Il progetto prevedeva di avviare un processo graduale di miglioramento delle prestazioni ambientali della città, mirando alla riduzione dei consumi delle risorse rinnovabili e dei fenomeni d'inquinamento dell'atmosfera, del suolo e dell'acqua. Al tempo stesso si proponeva di articolare la struttura insediativa valorizzando le differenti aree di affaccio sul mare come nuove centralità a diversa vocazione di sviluppo, promuovendo contestualmente la loro reintegrazione con gli spazi urbani retrostanti, spesso separati da barriere insormontabili come quelle ferroviarie.

Le tre aree di nuove centralità in programma da parte dell'amministrazione comunale, tutte legate al tema della valorizzazione dei *waterfronts*, dovrebbero essere interconnesse da una rete di *green infrastructures* ovvero da una combinazione a geometria variabile di percorsi per la mobilità dolce, spazi pubblici, reti dell'energia e reti verdi urbane, che nel loro insieme iniziano a configurare il telaio verde deputato a innescare i processi di riconversione sostenibile delle aree attraversate.

Gli obiettivi principali del progetto sono stati in particolare:

1. Sviluppare i tre *waterfronts* urbani, diversificandone i ruoli in funzioni delle loro vocazioni e potenzialità
2. Reintegrare i *waterfronts* con la città retrostante, in particolare sormontando le barriere funzionali esistenti con nuovi attraversamenti multifunzionali, deputati a restituire la continuità delle percorrenze
3. Connettere e mettere a sistema le tre aree di nuova centralità riutilizzando al meglio gli spazi pubblici esistenti collegati attraverso una rete di *green infrastructures* con molteplici valenze, ma soprattutto come nuovi spazi relazionali offerti all'uso pubblico.



(Fig.1) Lo schema di assetto urbano Link Up Three Urban Waterfronts con tre Progetti d'Area a valenza strategica e un Progetto di Rete:

P1. Porta urbana orientale / East Urban Gateway.

Il principale *waterfront* della città di Spalato fa da sfondo al progetto per la Porta Urbana Orientale di Istocna Obala, che mette in gioco l'area della stazione ferroviaria esistente come nuova porta urbana dell'Adriatico e come leva della riqualificazione sostenibile della città retrostante.

L'occasione è il programma d'interramento e declassamento della linea ferroviaria destinata a diventare metropolitana leggera urbana. Questo permette di liberare aree in superficie di grande valore commerciale per la loro posizione, tra il porto commerciale e il centro storico della città. Il progetto comprende anche la valorizzazione del terminal autobus e dei servizi di accoglienza all'arrivo, dando forma a un vero e proprio centro intermodale che raccoglie e smista flussi urbani ed extra urbani che arrivano principalmente dal mare.

P2 Nuovo *hub* multifunzionale / New multifunctional hub.

In un'area chiave per lo sviluppo di Kopilica, quella tra l'asse stradale principale e il vallo ferroviario, sono previste funzioni urbane e di snodo delle percorrenze, con nuove architetture che permettono lo scavalco della ferrovia, e la riconquista progressiva dell'area oltre la ferrovia che è destinata a essere riconvertita ad attività urbane. L'area si caratterizza per la sua vocazione prevalentemente produttiva, anche se oggi molte attività sono in via di dismissione, e per la presenza di un *waterfront* molto più naturale e frastagliato di quello centrale del porto, che si apre sul Golfo di Kaštela, sette pittoreschi paesi tra Spalato e Traù, nella direzione verso l'aeroporto.

Il programma funzionale prevede un nuovo Bus Terminal Interurbano, attività commerciali, residenziali, servizi pubblici e privati. Il nuovo Terminal è potenziato ulteriormente dall'arrivo del nuovo tracciato della metropolitana leggera urbana dalla stazione del porto.

P3 Nuovo polo del tempo libero / New Urban Leisure.

Il programma del Comune di Spalato per l'area di Poljud, a ridosso del terzo *waterfront* della città, è di potenziamento dei servizi sportivi e turistici già presenti in misura modesta. Il progetto prefigurato inaugura la "Nuova città del tempo libero" attraverso strutture destinate a sport e ricreazione, riorganizzazione e incremento delle presenze nel porto turistico, ospitalità per fiere ed eventi, risistemazione della linea di costa. Oggi Poljud è frequentata prevalentemente per la presenza dello stadio della squadra principale cittadina e soffre di un'eccessiva pressione del traffico a causa della strada a scorrimento veloce e al tempo stesso di un relativo isolamento dal punto di vista della mobilità dolce. È infatti difficile raggiungere pedonalmente il centro storico e il vicino Parco della penisola di Marjan, ricco di vegetazione e percorsi escursionistici.

P4 Rete verde / Green Web.

Il telaio verde citato in precedenza è il quarto progetto urbano, un progetto di rete mirato a riconnettere e mettere a sistema le tre aree di nuova centralità in prossimità dei *waterfronts*. Gli ambiti di intervento riguardano in particolare le reti della sostenibilità: l'acqua, il verde, i rifiuti, l'energia, la mobilità dolce, che qui diventano una rete urbana con molteplici valenze, e soprattutto come nuovi spazi relazionali offerti all'uso pubblico. L'obiettivo è di connettere le tre aree di centralità con percorsi slow e più localmente con le porzioni di città retrostanti.

La spina dorsale del *Green Web* si attesta in superficie, in corrispondenza del sottostante percorso della nuova metropolitana cittadina che connette velocemente il porto commerciale a Istocna Obala con la stazione ferroviaria principale di Kopilica, e che riaffiora in superficie con una nuova e unica fermata intermedia in corrispondenza della stazione di polizia.

È l'occasione per strutturare una nuova centralità in posizione centrale rispetto alle tre aree di trasformazione urbana, nodo centrale della rete verde urbana che ingloba piccoli vuoti urbani residui, trasforma strade carrabili in corridoi multifunzionali con piste ciclabili e percorsi pedonali in affiancamento alle auto e potenziamento del verde urbano quando possibile. Un'arteria secondaria del percorso si snoda dalla nuova centralità fino a Poljud.

Urban Infrastructure: nuovi sistemi di connessioni per la città di Spalato

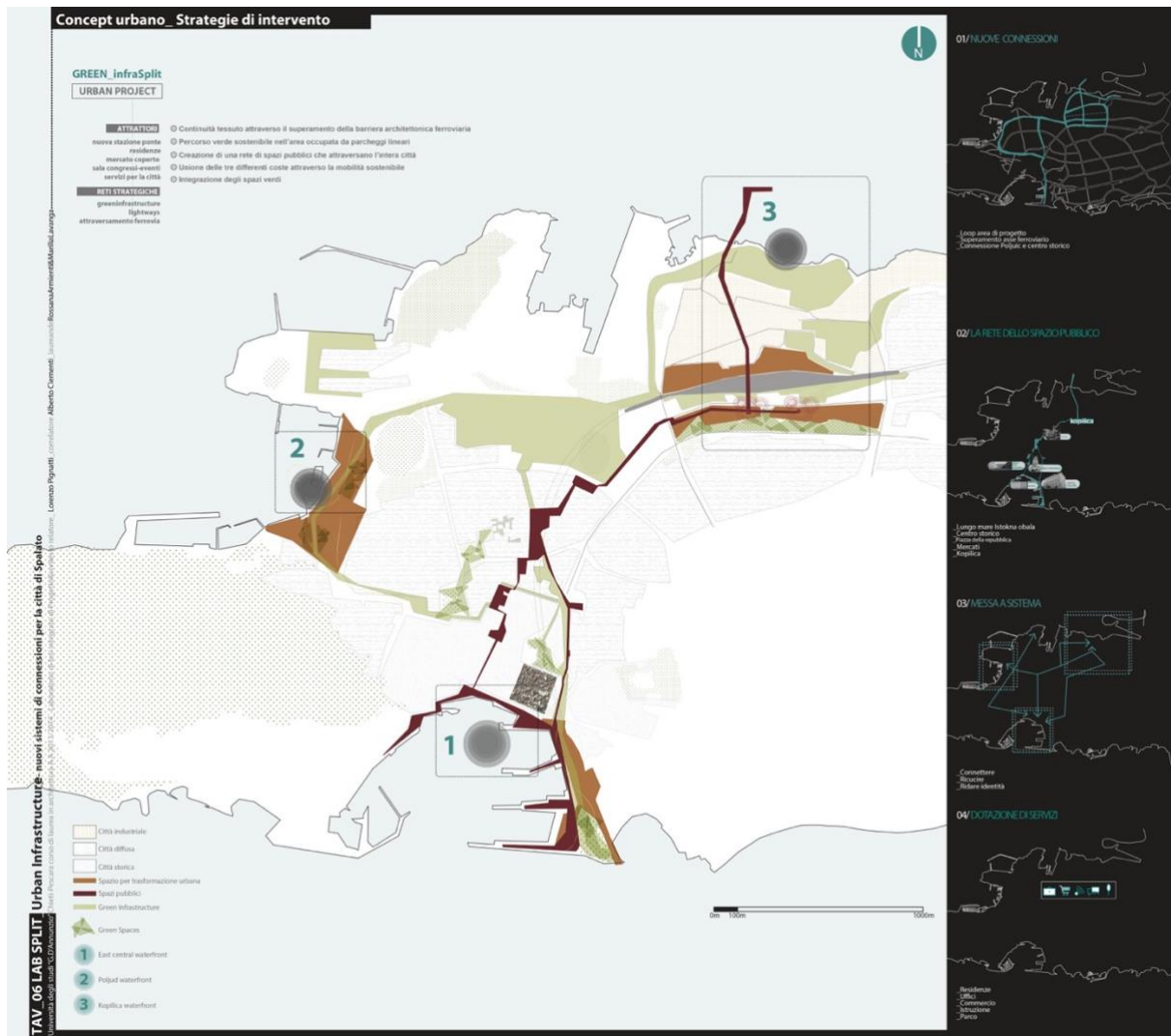
Università G. d'Annunzio Chieti-Pescara Corso di Laurea in Architettura a.a. 2013/14.
 Laboratorio di tesi integrato di Progetto & Contesto. Studenti: Marilia Lavagna, Rossana Armenti;
 Relatore: prof. Lorenzo Pignatti; correlatori: prof. Alberto Clementi, Claudia Di Girolamo

...Il progetto di tesi riguarda in particolare la riqualificazione di un'area ex-industriale con la presenza di una stazione ferroviaria caduta ormai in disuso. L'obiettivo principale è quello di collegare questa parte della città con il centro storico di Spalato, là dove è localizzata la vita turistica, economica e culturale. L'ampia area, denominata Kopilica, verrà progettata in tre fasce, seguendo le tre differenti quote del terreno, dando loro una precisa funzione in relazione al contesto. La prima di queste fasce è stata pensata per ospitare residenze in modo da incentivare lo sviluppo urbano, la seconda con uno spazio pubblico attrezzato, per garantire servizi e la terza è quella occupata dalla produzione, ovvero dagli orti urbani, tutte e tre relazionate attraverso la stazione ponte, che crea una diretta connessione tra le diverse parti della città...

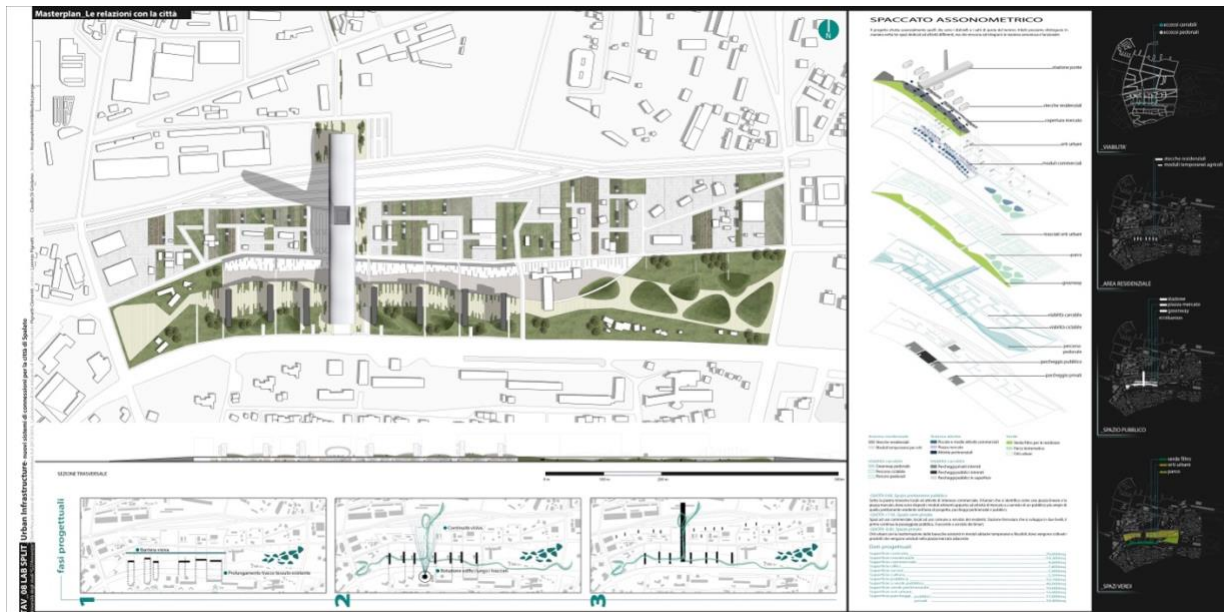
P. Misino (a cura di), *Yearbook Architectural Design*, Lettera Ventidue Edizioni, 2016



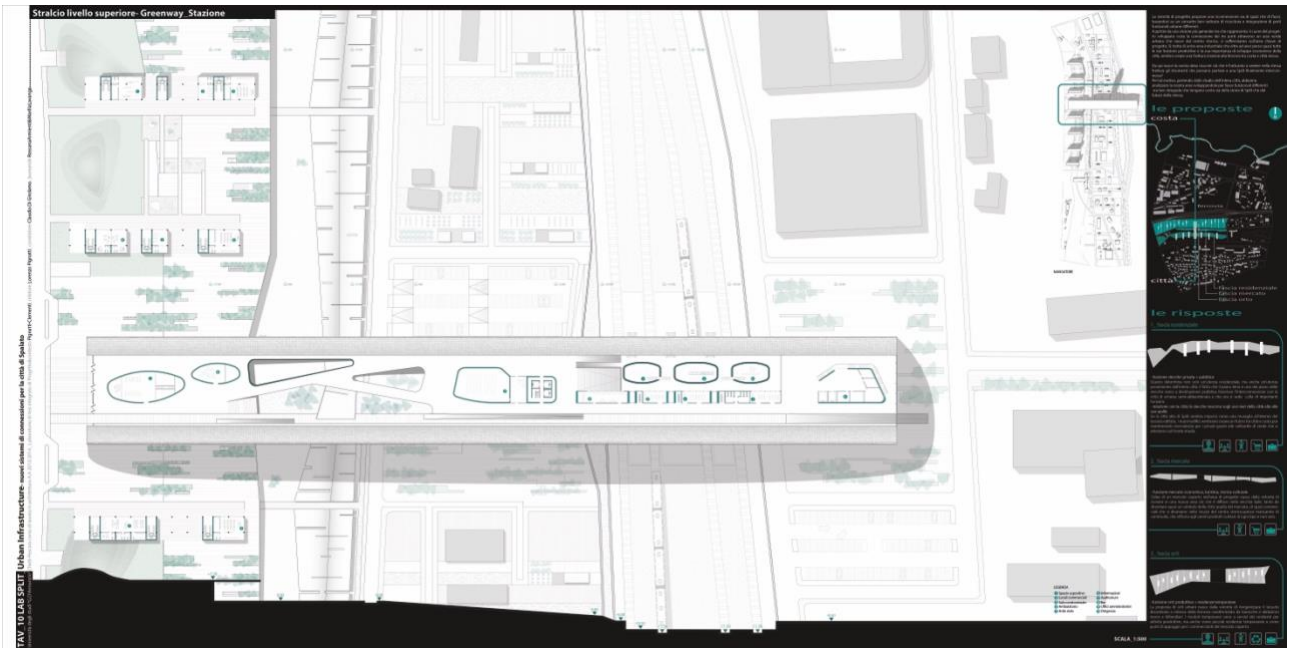
(Fig.2) Inquadramento della città di Split



(Fig.4) Green InfraSplit: strategie di intervento



(Fig.5) Masterplan: le relazioni con la città



(Fig.6) Stralcio livello superiore: Greenway / Stazione



(Fig.7) Approfondimento stazione

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN
Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



ISSN 2039-2656

#20

II/2019 31 dicembre 2019
www.ecowebtown.it/n_20/

