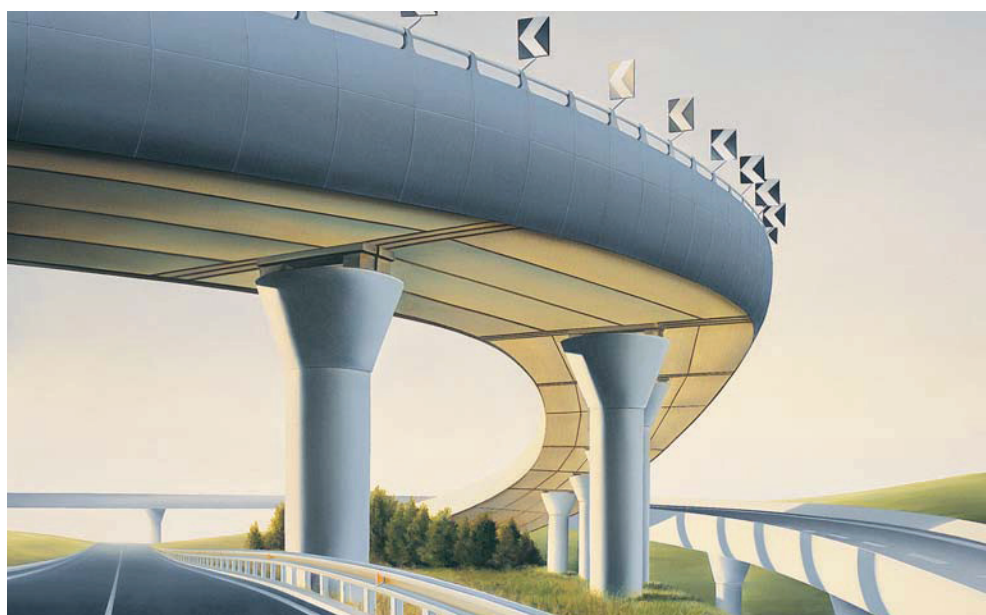
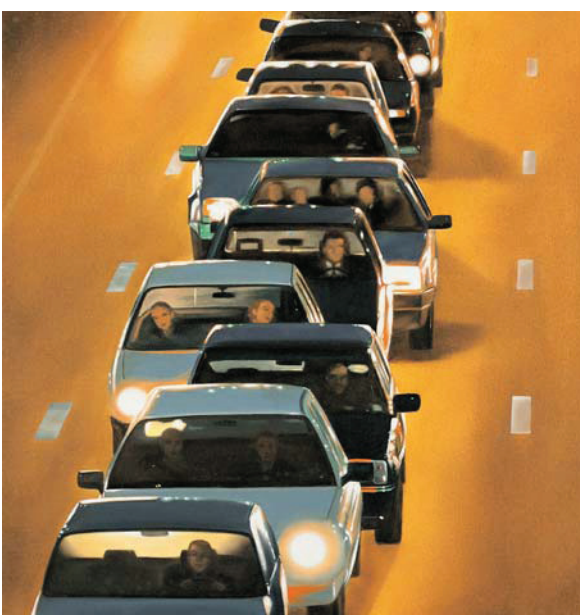


rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



STRADE E PAESAGGIO



Rivista quadrimestrale
 gennaio-aprile 2013
 anno XIII, numero 35

Direttore responsabile
 Laura Facchinelli

Direzione e redazione
 Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
 Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona
 e-mail: info@trasportiecultura.net
 laura.facchinelli@alice.it

per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio
 postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

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

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

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

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

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

Maria Cristina Treu
 Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
 nel sito www.trasportiecultura.net

2013 © Laura Facchinelli
 Norme per il copyright: vedere a pag. 135

Editore: Laura Facchinelli
 C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2013

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

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 STRADE E PAESAGGIO

di Laura Facchinelli

7 INFRASTRUTTURE VIARIE, UNA PROPOSTA DI RIEQUILIBRIO TRA I TEMI DI RICERCA DEL SETTORE DISCIPLINARE

di Francesco Annunziata e Alfonso Annunziata

17 CRITERI PER IL RECUPERO DELLE STRADE IN AREA URBANA

di Alfonso Annunziata

25 IL COMPORTAMENTO DI GUIDA NELLE STRADE URBANE

di Roberto Murrau, Claudia Piras,
 Francesco Pinna

33 LA SOPRAELEVATA DI GENOVA E LE DIMENSIONI DI UN'OPERA

di Ilaria Delponte

41 TRASFORMAZIONI IN SABINA, LUNGO LA VIA SALARIA

di Antonella Falzetti e Filippo Cerrini

53 IL PAESAGGIO DELLE INFRASTRUTTURE. IL PROGETTO URBANO IN SPAGNA

di Oriana Giovinnazzi

61 RIQUALIFICARE LO SPAZIO PUBBLICO A PARTIRE DALLA STRADA. DUE CASI STUDIO IN INGHILTERRA

di Federico Jappelli

69 INFRASCAPE: INFRASTRUTTURE E PAESAGGIO IN OLANDA

di Luisa Maria Calabrese
 e Maurizio Francesco Errigo

77 L'HIGH LINE ELEVATED PARKWAY, METAMORFOSI DI UN'INFRASTRUTTURA IN RICONVERSIONE

di Zeila Tesoriere

cultura

87 L'ARCHITETTURA INVISIBILE

di Mario Piana

93 LA METROPOLITANA DELLE TRE-A

di Antonello De Risi

101 INFRASTRUTTURE, MOBILITA', NUOVI PAESAGGI IN MOSTRA ALLA TRIENNALE DI MILANO

di Laura Facchinelli

107 TUTELA E RESTAURO DELLE STAZIONI DI SERVIZIO: UN TEMA NUOVO IN UN LIBRO

di Laura Facchinelli

111 STRADE E PAESAGGIO NELLA RIVISTA TRASPORTI & CULTURA. E IN UN CONVEGNO A CAGLIARI

di Laura Facchinelli

INTRODUZIONE AI TEMI DEL CONVEGNO

di Francesco Annunziata

STUDIO SULLA QUALITA' CONCETTUALE DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE

di Michele Culatti

LE VALUTAZIONI ECONOMICHE A SOSTEGNO DELLA PIANIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

di Oliviero Baccelli

SISTEMA DEI TRASPORTI PER L'ORGANIZZAZIONE DI UN'AREA URBANA

di Francesco Annunziata ed Ernesto Porcu

CASO STUDIO: LA STRADA CAGLIARI-PULA

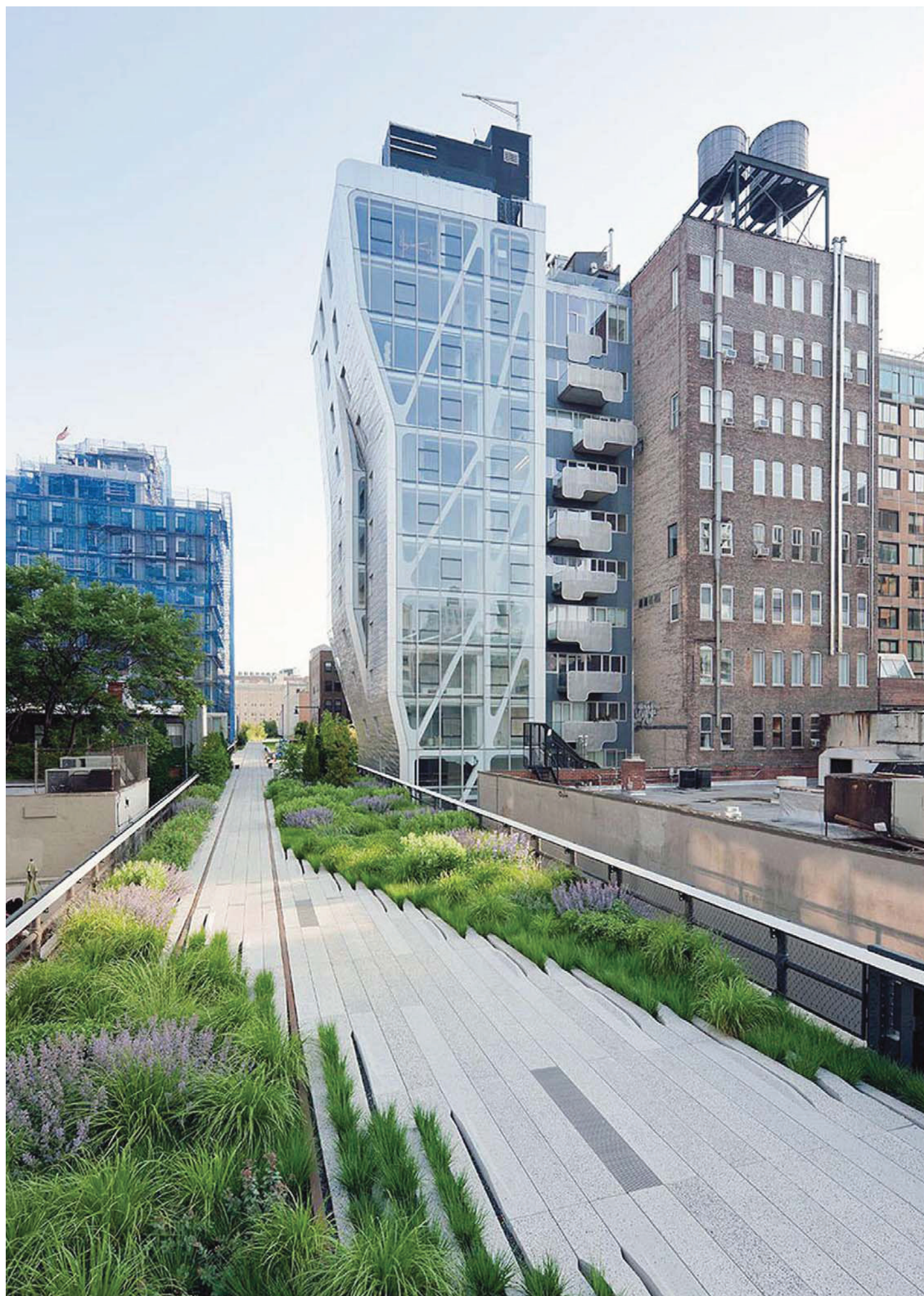
di Francesco Pinna e Claudia Piras

STRADE NEL PAESAGGIO, ESPERIENZE IN EUROPA

di Oriana Giovinnazzi

STRADE NEL PAESAGGIO, ESPERIENZE IN ITALIA

di Antonella Falzetti



L'High Line Elevated Parkway, metamorfosi di un'infrastruttura in riconversione

di Zeila Tesoriere

Sin dal suo inizio, il sec. XX ci ha mostrato che il progetto della città sarebbe stato sempre più legato alle infrastrutture, e che in particolare quelle per i trasporti e la mobilità avrebbero rivestito un ruolo determinante. Dato che le condizioni di produzione dell'infrastruttura nella città non sono mai di natura puramente tecnica, sappiamo che esse riflettono, esplicitamente o implicitamente, un'idea di spazio urbano. La loro evoluzione nel corso del tempo denota mutamenti di valore ampio, che evocano la dimensione culturale, ideologie e valori delle comunità che le costruisce. Già nei primi anni del 1900, infatti, le città di Antonio Sant'Elia o di Eugène Hénard mostrano un brulicante universo urbano in cui il cielo è solcato da enormi dirigibili e minuscoli aeroplani privati, mentre treni e automobili corrono velocissimi su strade sovrapposte e connesse agli edifici attraverso ponti aerei. Questi progetti condividono un carattere proiettivo espresso in massima parte dalle loro infrastrutture; formulano un'idea di futuro che consiste nell'accelerazione, resa ancora più efficace dalla separazione dei flussi. Materializzazioni ricorrenti dell'idea di progresso, supporto visibile del movimento, concretizzazione del concetto fisico di velocità, le strade di queste città dell'avvenire sono un intreccio di nastri sospesi aggettanti dai livelli più alti degli edifici, di sezioni impilate sopra e sotto il livello del terreno. Queste infrastrutture della mobilità hanno marcato l'idea di città del futuro del sec. XX attraverso un immaginario di flussi separati, ininterrotti, ad alta velocità, che si svolgono su una moltitudine di supporti ibridi in cui le carreggiate si fondono agli edifici. In quest'ottica, che intende il progresso come accelerazione, consumo, perennità di spostamenti sempre rapidi e costantemente in atto, le infrastrutture sono ancora strumenti di espansione che dureranno "per sempre", la cui scala territoriale si impone a quella della città sovrastandone i significati e soverchiandone le valenze.

Emerge subito, quindi, la differenza rispetto alla nostra era del post-carbone, in cui al volgere del loro primo centenario, la maggioranza delle infrastrutture del 1900 si affaccia al nuovo secolo attraverso le inusitate condizioni della decrescita, dell'obsolescenza, della cessazione d'uso, dell'abbandono. Insieme alla certezza che il progetto del sec. XXI sarà sempre di più progetto di riqualificazione, rigenerazione, riconversione, aumenta l'interesse per la conservazione e trasformazione delle vestigia preesistenti, piuttosto che per la loro demolizione. La dismissione delle aree industriali e di quelle infrastrutturali per i trasporti che sempre le affiancavano per servirle, libera oggi superfici e materie che divengono riferimento per una

The High Line Elevated Parkway: metamorphosis of an infrastructure and reuse

by Zeila Tesoriere

The reuse of the abandoned High Line Elevated Parkway, claimed and partnered by the association Friends of the High Line, is based on certain characteristics of the former viaduct which runs between buildings nearly 30 feet in the air. Inspired by the unexpected beauty of the lush urban wilderness that has converted the High Line's tracks into a spontaneous greenway since 1980s, the design team is led by James Corner – Field Operation, with Diller & Scofidio + Renfro, and Piet Oudolf. Sublimating the old traces of over 20 years of abandon, the project is founded on a holistic approach that embodies the new dominant paradigm marked by the growing importance of recycling, slowness and sustainability. The Phoenix-like metamorphosis that the ancient infrastructure has undergone, has produced one of the most popular destinations in the city. But that is not all. Embracing adaptive reuse and community planning, the new park however polarizes contrasting scenarios, since the reuse of the viaduct has spurred real estate development in the Chelsea district. Although the gentrification of the entire Meatpacking district was already an ongoing process, the High Line appears as the main catalyst in pushing it northwards and supporting the rezoning of West Chelsea.

Nella pagina a fianco: Neil M. Denari Architects, HL23 building, edificio di 14 livelli sull'High Line e adiacente alla 23th street. La strombatura della sezione dell'edificio permette di utilizzare al massimo la cubatura disponibile secondo i regolamenti edilizi in vigore. © Iwan Baan, 2011.



1 - Vista aerea dell'*High Line Elevated Highway*, dismessa, nel punto in cui il viadotto attraversa il Cudahy Building (1996). Documento disponibile su: www.thehighline.org.

sempre più consistente porzione del progetto. Vi si legano le articolate questioni della rigenerazione urbana, sullo sfondo delle valenze memoriali e identitarie dei luoghi, nel quadro dei nuovi imperativi ecologici e della sostenibilità. Anche oggi il discorso centrato sull'avvenire delle città - e sull'immaginario che deve esprimerlo - è centrale nella relazione del progetto ai fatti urbani. Con progressione crescente, le città di ogni dimensione - dalle megalopoli alle città medie e piccole - indagano le loro prossime trasformazioni evocando il concetto di futuro, elaborando piani che ne indirizzino la realizzazione¹. In queste complesse operazioni, in cui spesso il valore narrativo e simbolico di dispositivi effimeri convive con i reali progetti per la città, rivestono un ruolo di crescente importanza le trasformazioni di infrastrutture del Novecento e del loro intorno urbano.

L'elaborazione di una prospettiva per il suo futuro marca egualmente l'orizzonte di New York City (NYC), che finalizza le strategie adottate a sostenere la propria rinascita a seguito degli attentati dell'11 settembre. Coordinati attraverso il PlaNYC 2030 "un'agenda ambiziosa che coordina tutte le sfide per costruire una New York più verde e più

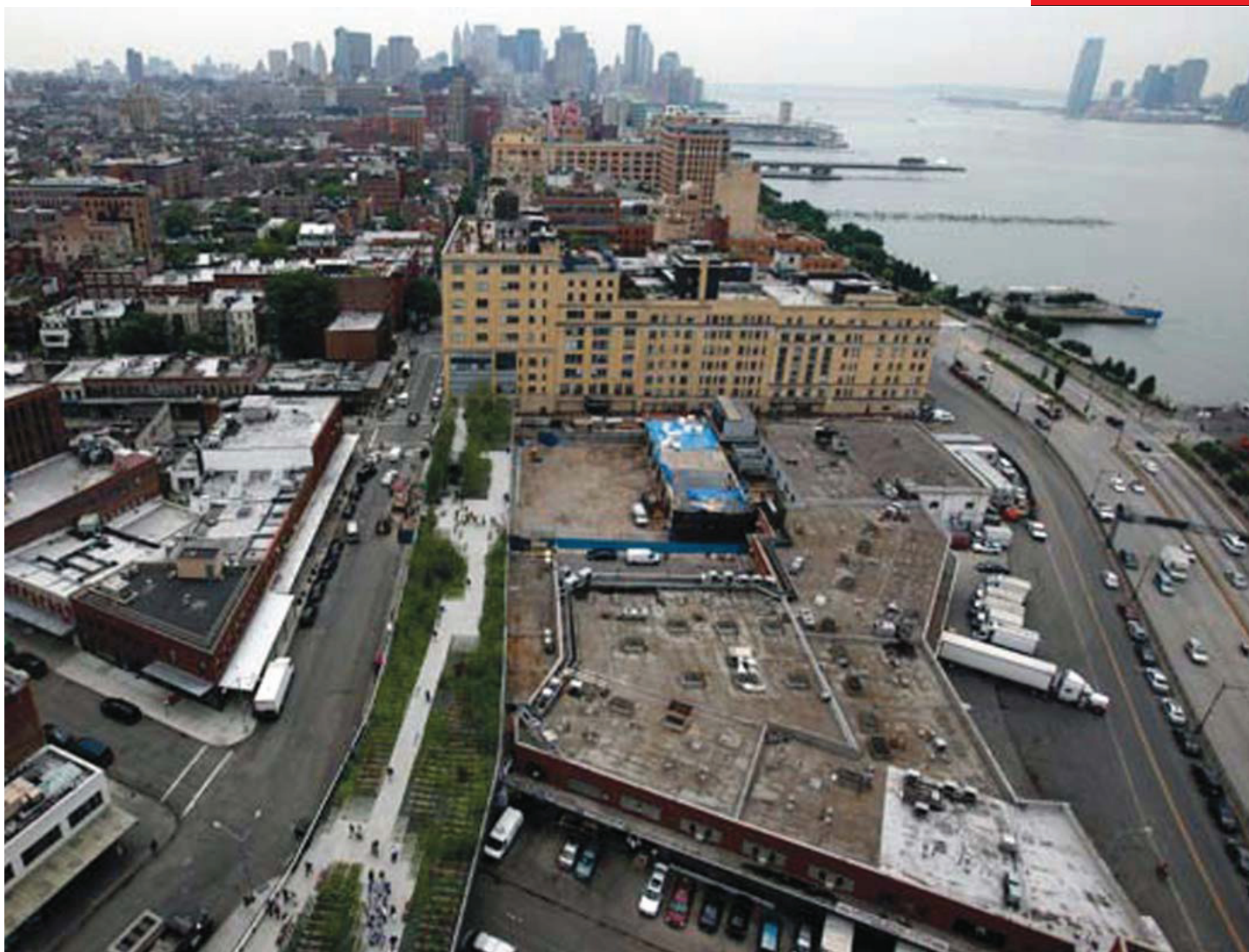
grande"², una molteplicità di interventi sono stati lanciati nel 2002, poi ripresi nel 2007, focalizzandosi soprattutto su Manhattan. Il contesto successivo agli attentati indicava l'opportunità di un riequilibrio spaziale delle operazioni urbane a vantaggio degli altri quattro *boroughs*³.

Tuttavia Manhattan, emblema della potenza economica e della superiorità culturale di NYC, è stata privilegiata come oggetto di un programma che, in particolare attraverso il piano di riqualificazione dell'*Hudson riverfront*, si annuncia come il maggiore progetto di spazio pubblico della città dai tempi di Robert Moses. La mediatizzazione di questa imponente impresa è veicolata da progetti specifici, scelti nel quadro ben più articolato delle operazioni. Fra questi, l'*High Line Elevated Park* è senz'altro il più ricorrente. La riconversione dell'antico viadotto ferroviario aereo che attraversa il *Meatpacking district* nel *Lower Manhattan*, sottratto in extremis a un decreto di demolizione emesso dall'allora sindaco R. Giuliani all'inizio del mandato del suo successore, M. Bloomberg, e trasformato in parco urbano lineare sopraelevato dopo 30 anni di abbandono, si inquadra dunque nell'insieme più ampio della rigenerazione della riva ovest di Manhattan.

1 In rapporto al tema del *futuro dell'architettura* e del *futuro* come elemento di progetto per la città contemporanea, indirizzo il lettore in particolare ai lavori degli ultimi dieci anni di Dominique Rouillard, per alcuni dei quali rinvio alla bibliografia.

2 <http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/home/home.shtml>.

3 Bronx, Brooklyn, Queens, Staten Island.



Fra i molti temi connessi alla trasformazione dell'infrastruttura preesistente emerge un denominatore comune, attraverso il quale l'operazione si descrive e si comprende, che riguarda il carattere assunto da questa nuova, speciale strada di NYC nella sua trasformazione. Le qualità determinanti, le proprietà architettoniche e urbane dell'antico viadotto investito dalla metamorfosi mostrano fondamentali cambiamenti nel paradigma che regge la relazione fra strada e fatto urbano.

L'antico viadotto dell'High Line e i suoi edifici

L'apertura del primo settore dell'High Line Elevated Park, il 9 giugno del 2009, ha avuto un impatto innegabile sui media, la cui eco è stata prolungata dall'inaugurazione del secondo tratto, l'8 giugno 2011. Nei tre anni intercorsi, innumerevoli riviste specializzate d'architettura e di urbanistica le hanno dedicato una moltitudine di articoli, moltiplicando la diffusione delle immagini del progetto e delle fotografie del parco. La stampa non specialistica fa ormai riferimento sistematico all'High Line quando si occupa di New York, mentre su internet si moltiplicano i blog dedicati al tema e si accumulano le collezioni di fotografie postate da turisti e abitanti. Anche il dossier del PlaNYC dedicato ai

parchi e agli spazi pubblici da realizzare nell'intera metropoli sceglie come rappresentazione di copertina le immagini dell'High Line. Eppure non si tratta del progetto più ambizioso fra quelli attualmente in cantiere. Paragonato, per esempio, al futuro *Fresh Skill Parc*, che per opera dello stesso James Corner and Field Operation (fra i progettisti dell'High Line insieme a Diller, Scofidio + Renfro e al paesaggista Piet Oudolf) trasformerà in un parco da 890 ettari quella che sino al 2001 è stata la più grande discarica del pianeta, triplicando le dimensioni di Central Park, la rotaia sospesa di 2,33 km convertita in parco pedonale è certamente un piccolo progetto.

Il nuovo parco lineare riveste però un ruolo simbolico, relativo in parte al tema della rinascita, per il quale ha forte peso il valore metaforico dell'infrastruttura abbandonata, destinata alla demolizione, salvata all'ultimo momento perché possa trasformarsi in ammirato parco urbano, cui oggi si intesta la rigenerazione dell'intero *Lower Manhattan*. L'High Line è però anche la dimostrazione di un'evoluzione dell'approccio alle aree urbane dismesse, che nelle differenze fra il viadotto originario e la nuova strada-parco pedonale vede condensarsi gli elementi di un profondo cambiamento di paradigma.

L'attuale parco dell'High Line consiste nella trasformazione dei primi due tratti dell'antica infrastruttura industriale che corre da Gansevoort Street alla

2 - Un'altra vista aerea dell'High Line Elevated Highway.

West 34th Street, fra il fiume Hudson e il quartiere Chelsea di Manhattan. In attività dal 1934 al 1980, questa linea ferroviaria a doppio binario serviva i magazzini del *Meatpacking district*, allora centro del trattamento degli alimenti per l'intera città. Per ridurre i numerosissimi incidenti stradali, decongestionare la circolazione al suolo, e rendere più veloce e efficace il trasporto delle derrate, l'*High Line* venne costruita alla fine di un lungo dibattito che coinvolse per anni i soggetti decisori della municipalità. Si scelse in tal senso di separare i flussi, destinando quello delle merci alla doppia rotaia sopraelevata, secondo il principio futurista – poi modernista – della sovrapposizione verticale delle strade su più livelli⁴.

La struttura in acciaio si elevava a un'altezza media dal terreno di 4,5 m sino alla stazione di *St. John's Park Freight*, già realizzata nel 1868 e trasformata in terminale nel 1931. Per un più efficace sgombero della sede stradale, il viadotto non fu costruito parallelo alla trama viaria, ma venne tracciato attraverso 22 blocchi successivi di edifici, facendo correre i treni dentro i magazzini, affinché le operazioni di carico e scarico delle merci potessero avvenire in quota.

L'antica *High Line*, fusione di edificio e infrastruttura, manufatto ibrido, incarna dunque una delle figure più tenaci dell'immaginario della città del Novecento. Il viadotto, all'epoca considerato mero supporto tecnico all'industria alimentare, dietro le sue forme apparentemente indifferenti a preoccupazioni estetiche o poetiche celava un disegno dalle straordinarie qualità architettoniche, che evocano con precisione i temi della città del futuro pensata all'inizio del Novecento e ricordati qui in apertura.

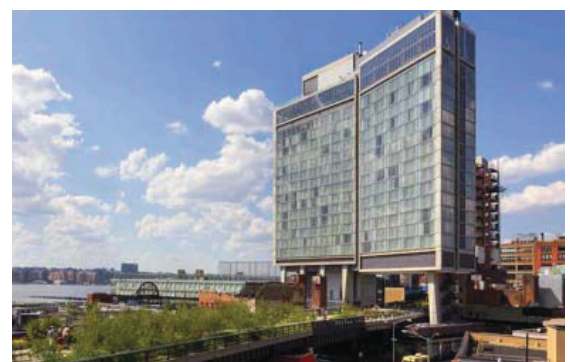
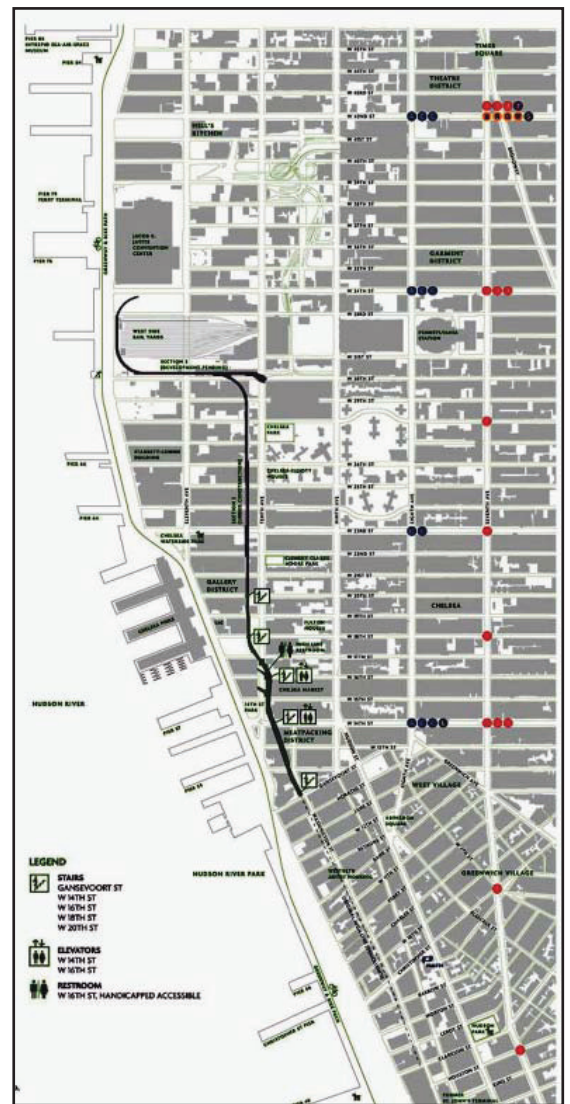
I molti protagonisti della sua lunga fase di ideazione e costruzione, fra cui svolse un ruolo principale Harvey Wiley Corbett⁵, furono figure centrali dell'urbanistica di quegli anni; conoscevano bene le previsioni futuriste che l'Europa aveva ideato senza riuscire mai a concretizzarle e che in America trovarono – come fu questo il caso – gli spazi e le occasioni per essere costruite. In questa sua prima versione, l'*High Line* è quindi una strada-edificio sopraelevata, megastruttura involontaria della prima età della macchina, che attraversando gli edifici ne dettava le qualità architettoniche fondamentali.

È il caso dei grandi piloni che scavalcano la via ferrata definendo l'attacco a terra del *Manhattan Refrigerating Company building* e del *New Morgan Parcel Post building*; del basamento del *National Biscuit Company building - Nabisco* - oggi *Chelsea Market building* o dell'allora *Bell telephone laboratory building*, oggi *Westbeth center for the arts building*, massiccio come un contrafforte per assorbire le vibrazioni dovute al passaggio dei vagoni, al livello superiore, le cui dimensioni e ritmo di aperture erano egualmente determinate dall'infrastruttura.

In una città come New York, tutta "in piedi [...]" a

4 La storia dell'*High Line* e le valenze connesse alla costruzione del viadotto originario nel complesso delle relazioni disegnate fra architettura, infrastruttura e città nei primi anni del Novecento sono state oggetto delle ricerche dell'autore negli ultimi anni.

5 A partire dal 1923, Harvey Wiley Corbett coordinò l'elaborazione del *Regional Plan* per New York. Pensato per indicare le linee di sviluppo della città sino al 1965, il primo *Regional Plan of New York and its environment* è stato reso pubblico nel 1929. (Cfr. Tesoriere, Z.: 2010.)



solutamente diritta [...] rigida da far paura"⁶, la cui forma urbana è data dalla densità del costruito, secondo un modello che introdurrà anni dopo a quello che Rem Koolhaas definisce "cultura della congestione", questo nastro stretto e sinuoso che si scava un cammino fra gli edifici massicci dei magazzini è un dispositivo urbano che introduce ma-

6 "Figuratevi che era in piedi la loro città, assolutamente diritta. New York è una città in piedi. Ne avevamo viste noi di città, sicuro, e anche belle, e di porti e di quelli anche famosi. Ma da noi, si sa, sono sdraiate le città, in riva al mare o sui fiumi, si allungano sul paesaggio, attendono il viaggiatore, mentre quella, l'americana, lei non sveniva, no, lei si teneva bella rigida, là, per niente stravaccata. Rigida da far paura." Céline, Louis-Ferdinand, *Viaggio al termine della notte*, (1932) Corbaccio, 1992, p. 208.

3 - *High Line Elevated Parkway*, planimetria. Il nuovo parco comincia all'altezza di Gansevoort Street e termina ai Rail yards. Il terzo tratto, che affianca l'Hudson, è ancora in progetto. Documento disponibile su: www.thehighline.org.

4 - Polshek Partnership (Ennead), *The Standard Hotel* (2008) la cui costruzione a cavallo del nuovo parco è stata contemporanea alla realizzazione del primo tratto. Documento disponibile su: <http://www.standardhotels.com/high-line/gallery/exterior>.



5 - Vegetazione spontanea cresciuta sul viadotto a partire dagli anni Ottanta, una volta dismesso (1996). Documento disponibile su: www.thehighline.org.

terie, modi di costruzione e modalità di fruizione assolutamente uniche nell'intera Manhattan. Le qualità intrinseche di questa morfologia di origine sono senz'altro fra i fattori decisivi dell'efficacia della riconversione.

Real Estate e morfologia urbana

Nei trent'anni di abbandono che seguirono alla cessazione d'uso del viadotto, non solo l'High Line, ma l'intero *Meatpacking District* si è confrontato con la dismissione delle sue attività principali. Come per altre parti di Manhattan con grande potenziale speculativo (la *Bowery*, per esempio),

mentre le piccole fabbriche chiudevano per delocalizzare e ingrandirsi, il quartiere di Chelsea si è progressivamente degradato, deprezzando i propri valori immobiliari. Nello stesso periodo, una vegetazione lussureggiante e spontanea ha invaso il viadotto, suggerendo ante litteram l'idea del parco cui poi la riconversione ha puntato. In realtà, l'*High Line* di oggi è una porzione della gigantesca strategia di trasformazione dell'Hudson riverfront, che mira alla rigenerazione urbana di Chelsea attraverso il completamento di un progetto già elaborato alla fine del sec. XIX per il *Riverside Park* da F.L. Olmstead, avente l'obiettivo di realizzare una sequenza ininterrotta di parchi lineari, piste ciclabili, sentieri alberati e esplanades lungo tutta la



6 - High Line Elevated Parkway, fotografia del nuovo ingresso da Gansevoort Street. © Iwan Baan, 2009.

riva ovest dell'Hudson⁷. In tale scelta è implicita la rinuncia al modello prevalente circa trent'anni fa, che destinava i lungofiumi delle metropoli a divenire autostrade urbane. Inoltre l'ipotesi riflette l'interesse per le più recenti dinamiche di rigenerazione urbana, che mostrano come l'introduzione di reti a circolazione lenta sono mezzi efficaci per incoraggiare la ripresa economica in porzioni della città in abbandono.

La costruzione della nuova strada-parco pedonale aerea, che veicola l'idea di città del futuro introdu-

cendo i temi della lentezza, dell'interruzione del movimento, dell'annullamento dell'accelerazione, marca un netto cambiamento rispetto all'idea di città del futuro che produsse lo stesso viadotto negli anni trenta del Novecento. L'operazione contemporanea si colloca all'incrocio fra le molte nuove esigenze concrete e teoriche connesse al recupero dell'antica infrastruttura, nella grande tradizione della cultura socio-politica che influenza l'amministrazione dei fatti urbani di NYC. In tale quadro, frammentato rispetto alle consuetudini della pianificazione europea, l'azione si effettua attraverso la mutua regolazione dei rapporti fra tre attori principali: il potere pubblico, le collettività locali, i gruppi rappresentanti degli interessi specifici. Tutti questi soggetti hanno svolto un ruolo determinante nella costruzione della nuova stra-

7 A proposito della realizzazione dell'*High Line Elevated Parkway* nel più ampio recupero del paesaggio infrastrutturale e industriale dismesso del *riverfront* di New York, e in relazione al principio delle "buone pratiche" della trasformazione urbana, (cfr: Tesoriere; Lecardane, 2013).



da. Risalta, fra essi, l'associazione cittadina *Friends of the High Line*, che si pone all'origine della riconversione del viadotto. Fondata nel 1999 da Robert Hammond e Joshua David, nel suo comitato di direzione siedono diversi multimiliardari, e non può in alcun modo essere accomunata alle associazioni di abitanti legate alle pratiche partecipazioniste dell'architettura europea. L'associazione è piuttosto espressione peculiare della consuetudine amministrativa della città, strutturata negli anni attraverso l'azione incitativa di gruppi che hanno l'obiettivo – e le capacità – di influenzare le scelte politiche. Quando, a partire dal 1999, l'associazione ha cominciato a reclamare l'annullamento del decreto di demolizione emesso dall'ex sindaco Giuliani, procedendo alla committenza di studi preparatori, di fattibilità e stime dell'impatto della

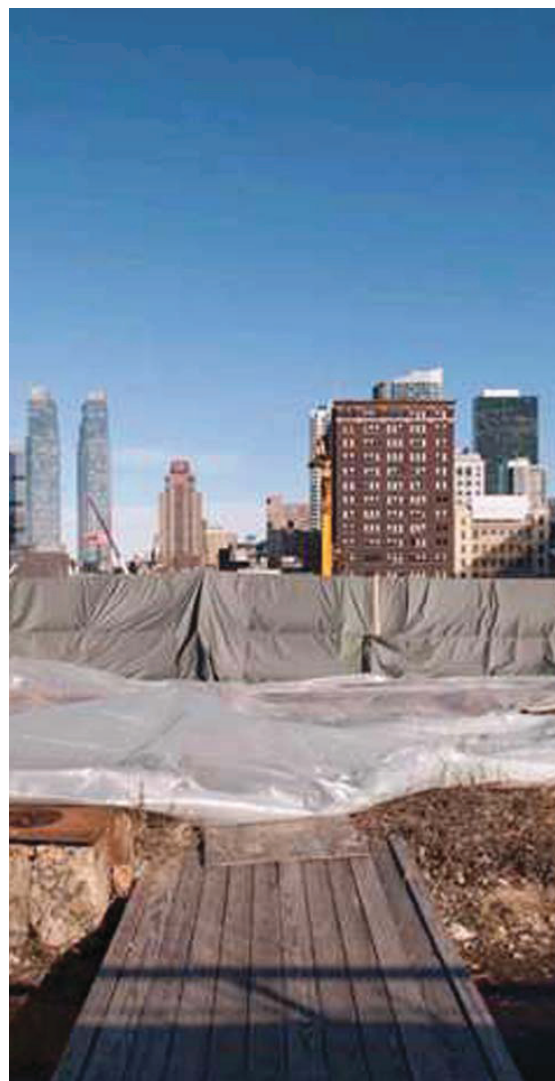
nuova infrastruttura sul quartiere, la gentrificazione di Chelsea era già prevedibile. L'arrivo di grandi gallerie d'arte aveva aperto la strada agli investitori del mercato immobiliare e gli enormi vantaggi economici connessi alla riconversione dell'antico viadotto vennero subito colti dall'appena insediata amministrazione Bloomberg, che all'indomani dell'11 settembre, aveva creato una nuova figura fra gli attori della municipalità: l'assessore allo sviluppo economico e alla ricostruzione (*Deputy Mayor for Economic Development and Rebuilding*). Affidato a Daniel Doctoroff, già Amministratore Delegato delle imprese *Bloomberg LP*, tale ruolo acquisirà negli anni autonomia crescente, sino a giungere al coordinamento di diversi dipartimenti municipali. La compenetrazione fra la dimensione politica e quella finanziaria marca quindi tutte le trasformazioni urbane di NYC, ponendo in primo piano le grandi strutture di rappresentazione del mondo economico, fra cui le più potenti sono legate al *Real Estate*, al complesso dei beni immobiliari. Ammantata delle nuove virtù della sostenibilità, il recupero dell'*High Line* avrebbe compiuto il prodigio di legare la salvaguardia dell'infrastruttura rivendicata dagli abitanti, tanto alla dimensione simbolica della rigenerazione che a quella più prosaica di un vertiginoso incremento dei valori del suolo nell'area. Già nel 2005, infatti, l'operazione figura al n. 18 fra quelle previste dal *Selected planning and economics initiatives* della *Bloomberg Administration* pour New York City. Nello stesso anno la municipalità ha modificato lo zoning previsto per il quartiere, istituendo lo *Special West Chelsea Distric*, al fine esplicito di facilitare il riuso dell'*High Line* come unico spazio pubblico lineare e di supportare la ripresa del mercato immobiliare lungo le *10th e 11th avenues*, le più vicine al nuovo parco. Complemento fondamentale al nuovo zoning è il *Transferable Development Rights* (TDR), aggiunto per permettere ai proprietari dei lotti attraversati o adiacenti all'*High Line* di vendere i loro *air rights*, non alle parcelle confinanti, come avviene nel resto della città, ma a quelle situate lungo la *10th e la 11th avenues*. L'istituzione di questo corridoio che permette di traslare i diritti di proprietà che a NYC esistono sullo spazio libero sopra ogni area costruibile, ha consentito ai proprietari delle parcelle adiacenti alla *parkway* di costruirvi nuovi edifici bassi, preservando l'irraggiamento solare e la vista del parco, e di vendere i diritti per costruire in altezza a parcelle che si trovano due o tre strade più in là, duplicando il possibile profitto derivante dalla proprietà di quei suoli.

Nello stesso 2005 ha avuto inizio il cantiere della prima fase del parco, in seguito a due precedenti fasi di consultazione e concorso. Il progetto vincitore, opera del gruppo formato da *James Corner & Field Operations* (*landscape design*), *Diller & Scofidio + Renfro* (architettura), *Piet Oudolf* (*garden design*), è quello che limita maggiormente le demolizioni fra i quattro finalisti, lasciando chiaramente visibile la struttura originaria, incluse estese porzioni di rotaie circondate dalla vegetazione spontanea cresciuta durante i trent'anni di chiusura del viadotto. L'ingresso al parco è stato definito in modo elementare: alcune rampe di scale e rari ascensori sono stati disposti lungo il tracciato per raggiungere il parco, che è interamente sospeso. Soli volumi architettonici aggiunti all'antica infrastruttura, le scale e le gabbie metalliche che contengono gli ascensori sono stati progettati da *Diller & Scofidio + Renfro* in uno spirito di negazione del valore rappresentativo che, pure, avrebbero

potuto avere. È un tratto, questo, che si aggiunge alla diminuzione del numero di edifici attraversati dal parco: molti magazzini sono ormai chiusi, altri hanno cambiato destinazione d'uso e non possono più lasciarsi attraversare dalla nuova strada. Insieme, queste due condizioni determinano un indebolimento dell'originario carattere ibrido dell'*High Line* e stemperano l'immagine iconica dell'infrastruttura che si fonde in un'unica opera con il costruito. Mentre i nuovi, spettacolari, edifici dell'*High Line* si costruiscono in realtà a due o tre blocchi di distanza, lungo la *10th e la 11th avenues*, la parkway si dota di nuovi attributi. Il progetto di riconversione non si sforza di eliminare le tracce degli anni di abbandono. Al contrario, esse vengono trasfigurate dal linguaggio architettonico che le restituisce, straniate, attraverso un processo di rarefazione. L'instabilità del disegno della vegetazione - opera di Piet Oudolf -, l'assenza di protagonismo dell'architettura del parco, l'attento restauro della struttura industriale d'origine, operano un'estetizzazione dell'abbandono, una trascrizione dei segni tracciati dall'obsolescenza. La trasformazione dell'antica infrastruttura industriale in nuova strada-parco poneva la questione della sua larghezza limitata, inferiore a 12 m. Al fine di evitare la disposizione di un unico asse centrale bordato lateralmente dalla plantumazione, il progetto si basa sulla fusione di vegetazione e percorso in un unico sistema oscillante da un lato all'altro del viadotto, al fine di moltiplicarne i punti di vista dissimulati verso la città. Concretizzato dal dettagliato progetto del suolo, questo carattere della parkway è dato dalle lunghe traverse in calcestruzzo di cemento armato prefabbricato rastremate, montate a secco per lasciar crescere la vegetazione fra i giunti aperti e alle estremità, che rivestono l'intero parco e che, con le loro variazioni a partire dalla forma base, scandiscono punti specifici dell'*High Line*. Esse infatti si sollevano, trasformandosi in sedute, o includendo gli elementi di illuminazione; si slabbrano, per lasciare affiorare gli antichi binari; diventano il piano di scorrimento di *chaises-longues* su ruote, di fronte l'Hudson.

La nuova destinazione d'uso del viadotto, quindi, vi introduce una nuova attività: passeggiare. Poterlo fare lungo la vecchia rotaia permette un punto di vista e un tragitto - che attraversa letteralmente la città - senza eguali a Manhattan. Il tracciato sinuoso, amplificato dalle scelte di progetto, conduce chi si trova sulla *park-way* in punti della città non determinati dalla trama del costruito. Così, l'*High Line Elevated Parkway* può essere colta più come strada che come parco. Affollatissima, dalla sezione stretta, munita di un elenco di restrizioni e divieti poco frequenti negli altri parchi di NYC, essa fornisce all'uomo che passeggia a Manhattan nuovi principi per comprendere la città. La lentezza, innanzitutto, insieme alla permeabilità del costruito, che sino a trent'anni fa era riservata ai treni. A ciò si accompagnano le categorie estetiche dell'irregolarità e dell'instabilità. In questo, svolgono un ruolo determinante la vegetazione e il suo disegno. Piet Oudolf sviluppa infatti sull'*High Line* i temi a lui cari del giardino naturale, disponendo delle erbacee perenni per definire una trama che segue il ritmo delle stagioni e si approssima alla vegetazione spontanea, insieme ad arbusti il cui fogliame leggero ricorda le specie che avevano invaso il viadotto durante gli anni del suo abbandono.

L'*High Line* come simbolo di un nuovo paradigma, basato sulla bassa velocità, sulla sostenibilità, sulle



pratiche partecipate e la spontaneità delle specie vegetali, è l'esito di due logiche antagoniste in cui il virtuosismo di una rigenerazione urbana già assunta come esempio in molte altre città degli Stati Uniti si contrappone all'iper-gentrificazione. Queste due opposte logiche sono all'opera contemporaneamente per la realizzazione della parkway, e appaiono ancora più necessarie l'una all'altra oggi, nel momento in cui NYC si interroga su chi pagherà ogni anno i costi di manutenzione elevatissimi dei primi due tratti e i lavori della terza parte del viadotto, la cui l'acquisizione è appena stata finanziata dalla municipalità.

Riproduzione riservata ©

Bibliografia

Angotti, Tom, *New York for sale, Community Planning Confronts Global Real Estate*, Cambridge, MA, The MIT Press, 2008 (tr. It: *New York for sale, l'urbanistica partecipata affronta il mercato immobiliare globale*, Firenze-Catania, Ed-it, 2011).

Banham, Reiner, *Megastructure. Urban future of the recent past*, Harper & Row, 1976 (tr. it.: *Le tentazioni dell'architettura. Megastrutture*, Roma, Laterza, 1980), cfr. in particolare il secondo capitolo.

Banham, Reiner *Theory and Design in the First Machine Age*, the MIT press, 1960 (tr. it.: *Architettura della prima età della macchina*, Milano, Marinotti, 2005).

7 - *High Line Elevated Highway*, fotografia del terzo tratto verso Rail Yards. Documento disponibile su: www.thehighline.org.

8 (nella pagina a fianco) - Da sinistra: Frank O. Gehry, IAC Building (Sede della Interactive Corporation) 2007; Jean Nouvel, 100 11th Building, 2005-2010; Shigeru Ban, Metal Shutter house, 2011.



Cohen, Jean-Louis, *Scènes de la vie future, l'architecture européenne et la tentation de l'Amérique, 1893-1960*, Parigi, Flammarion, 1995, 222 p.

Giedion, Sigfried, *Mechanization takes command, a contribution to anonymous history*, Oxford University Press, 1948, (tr. Italiana: *L'era della meccanizzazione*, Milano, Feltrinelli, 1967) .

Gopnik, Adam, "A walk on the High Line. The allure of a derelict railroad in spring", in : *The New Yorker*, 21 maggio 2001, p. 45-49.

Henard, Eugène, "The cities of the future", intervento alla *Town Planning Conference*, Royal Institute of British Architects, Londra, 10-15 Ottobre 1910, in: *Transactions* , Londra, The Royal Institute of British Architects, 1911, p. 345-367.

Kremer, Douglas, « Un chemin de fer nommé désir », in: *Criticat* n.5, p. 20-33, Association Criticat, Parigi marzo 2010.

Lefevre, Christian, *Etude de la gouvernance des métropoles mondiales : Londres, New-York, Tokyo, des références pour la métropole parisienne?*, Studio realizzato per L'Agence de Développement du Val de Marne, 2006, 69 p.

New York Central, *West side improvement*, initial stage dedicated 28 June 1934.

New-York City, Department of City Planning, *Strategic Plan*, 2005.

Rouillard, Dominique, *Superarchitecture, le futur de l'architecture*, Paris, Editions de la Villette, 2004.

Rouillard, Dominique, « Future was back », in *Action Architectu-*

re (Guiheux, Alain), Editions de la Villette, 2011, 542 p.

Tesoriere, Zeila, "Recuperare l'infrastruttura: l'High Line di New York, 1929 – 2009", in: *Agathòn* 2010/2, Palermo.

Tesoriere, Zeila; Lecardane, Renzo, "L'urbanité de l'héritage industriel. La reconversion du viaduc de l'High Line à New York", *IN-SITU revue des patrimoines* - n. 16/2013, *Le patrimoine industriel* (in corso di stampa).

Siti internet

New York City Plan 2030

<http://www.nyc.gov/html/planyc2030/html/home/home.shtml>

Bloomberg Administration. *Major Economic Development Initiatives*. City of New York: 2006. <http://rollsdesign.carbonmade.com/projects/2786835#1>

The Design Trust for Public Space, The Friends of the High Line, *Reclaiming the high line*, 2002, http://www.designtrust.org/pubs/01_Reclaiming_High_Line.pdf