

TRASPORTI

& cultura

36

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



RIPROGETTARE L'ESISTENTE

In copertina:

Bill Culbert, *Daylight Flotsam Venice*, 2013. Installazione dell'artista neozelandese nei locali dell'Istituto Santa Maria della Pietà di Venezia nell'ambito della 55^a Esposizione Internazionale d'Arte (foto di Laura Facchinelli).

Rivista quadrimestrale
maggio-agosto 2013
anno XIII, numero 36

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 Mazzoni
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: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2013

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

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

- 5 RIPROGETTARE L'ESISTENTE**
di Laura Facchinelli
- 7 RIUTILIZZIAMO L'ITALIA: IL WWF
CONTRO IL CONSUMO DI SUOLO**
di Stefano Lenzi e Andrea Filpa
- 13 RECUPERO DI AREE DISMESSE:
MODELLI DI INTERVENTO FRA
PUBBLICO E PRIVATO**
di Maria Cristina Treu
- 21 SUPERSTRADE URBANE:
DALL'ALTA VELOCITÀ
ALLE TRASFORMAZIONI
CONTEMPORANEE**
di Zeila Tesoriere
- 29 TERRITORI FERROVIARI IN
MUTAZIONE SUL FRONTE MARE
DI MESSINA**
di Cristiana Mazzoni, Roberta Borghi e Luna
d'Emilio
- 37 REGGIO CALABRIA, IL
RICICLO DEI PAESAGGI DELLE
INFRASTRUTTURE**
di Vincenzo Giofrè
- 45 MARGHERA E VENEZIA RIUNITE
DAL FUTURO**
di Sergio Pascolo
- 55 POLITICHE DI CONTENIMENTO
DEL CONSUMO DI SUOLO:
L'ESPERIENZA DI MONACO DI
BAVIERA**
di Chiara Mazzoleni
- 65 SVIZZERA: UNA SCELTA
POPOLARE DI MODIFICA DI UNA
LEGGE DI PIANIFICAZIONE**
di Emanuele Saurwein
- 73 PARIGI, UN SALOTTO URBANO
PER LA PIAZZA DELLA STAZIONE
SAINT-DENIS CENTRE**
di Cristiana Mazzoni, Francesca Fontana e
Anne Jaurèguiberry

81 RECUPERO DEI DOCKLANDS DI DUBLINO

di Oriana Giovinazzi

89 IL PAESAGGIO STORICO URBANO COME NUOVO APPROCCIO UNESCO PER CONCILIARE STORIA E MODERNITÀ

di Viviana Martini

cultura

95 DA DOGANA A MUSEO D'ARTE, LA CULTURA ENTRA IN AUTOSTRADA

di Laura Facchinelli

99 LA MUSICA, INTERPRETE DEL TEMPO PRESENTE. UN CONVEGNO A VENEZIA

101 LA MUSICA E LO SPAZIO

di Massimo Contiero

105 STRADE E PAESAGGIO: IL CONVEGNO A CAGLIARI PER IL RIDISEGNO DEL TERRITORIO

di Michele Culatti

109 AEROMETROPOLI, PRESENTAZIO- NE DELLA RIVISTA ALLA BOCCONI E CONVEGNO A FIRENZE

di Laura Facchinelli

111 PROGETTO DI STRADE E DISE- GNO DELLO SPAZIO PUBBLICO. L'ANALISI IN UN LIBRO

di Andrea Debernardi

113 RIPROGETTARE L'ESISTENTE, UN CONVEGNO A ROMA

di Cristiana Mazzoni e Laura Valeria Ferretti

PROGETTI URBANI NELL'AREA ORIENTALE DI NAPOLI

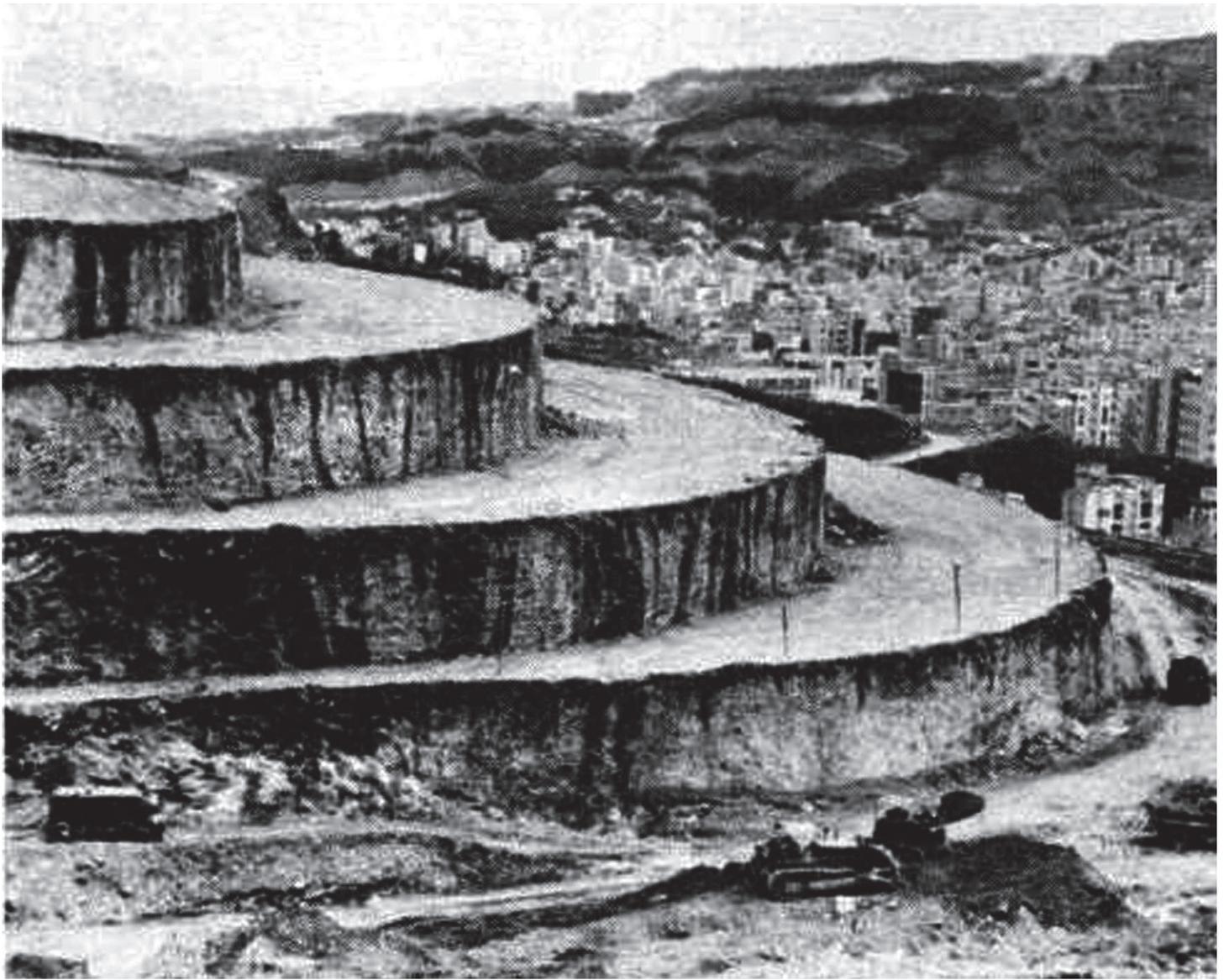
di Carlo Gasparrini

RIQUALIFICARE LA CITTÀ DIFFUSA: CONNESSIONI E PERCORRENZE

di Maurizio Morandi

RECUPERO DELLE AREE PORTUALI PER LO SVILUPPO URBANO

di Oriana Giovinazzi



Superstrade urbane: dall'alta velocità alle trasformazioni contemporanee

di Zeila Tesoriere

Al volgere del sec. XX, sotto il segno della velocità e dell'accelerazione, la modernità introduce nelle città occidentali nuove infrastrutture per i trasporti che modificano profondamente i paesaggi e le pratiche urbane. La nuova figura del sistema a rete è il denominatore comune non solo di ferrovie e linee metropolitane, ma anche di strade veloci che costruiscono dentro le città l'inedita caratteristica dell'autonomia reciproca fra tracciato e costruzioni. L'immaginario del Novecento coltiva il sogno della separazione dei flussi di traffico su carreggiate separate, che corrono a più livelli sopra e sotto il suolo, sin dal suo primo decennio. Dalla culla europea che fornì la prima elaborazione a queste ipotesi, il trasferimento alle città americane consentì di trovare gli spazi e il contesto adeguato alla costruzione dei lunghi nastri d'asfalto che scorrono liberi sul terreno.

Strade senz'arte

Le dimensioni, la scioltezza del tracciato, la capienza e la velocità del flusso di *parkways*, *highways* e *freeways* americane appaiono al viaggiatore europeo dell'inizio del Novecento l'incarnazione di un'epoca totalmente nuova.

Durante la prima metà degli anni Trenta, Le Corbusier troverà in New York "il primo luogo al mondo alla scala dei tempi nuovi", "una capitale del mondo", città che "non ha frontiere", "il nuovo paesaggio del nostro tempo", "il tempio della tecnica"¹. Tale carattere di piena aderenza delle forme della città alle capacità tecniche e economiche del nuovo secolo è insieme attraente e perturbante e viene trasmesso non solo dai grattacieli, ma soprattutto da strade che in Europa non si sono ancora mai viste in contesti urbani. È anche a causa della caoticità e della rapidità dei suoi trasporti che New York appare a Le Corbusier una "Catastrophe féérique"², luogo in cui l'esperienza spaziale della città

1 Cfr. Le Corbusier : 1937, p. 3, 4, 52, 67, 128.

2 In *Quando le cattedrali erano bianche* Le Corbusier descrive a più riprese Manhattan come "Catastrofe incantata", in ragione delle sue strade. A p. 67 si legge: "Quel pomeriggio avevo percorso ... la Sky-way, autostrada chiamata appunto il cammino del cielo tanto il suo interminabile snodarsi al di sopra delle zone industriali, dei bracci di mare, delle ferrovie e delle strade si innalza sui viadotti o le arcate. Strada senz'arte, perché si è dimenticato di pensarci, ma strumento prodigioso". L'intero capitolo 17 è intitolato al tema. Si legge in particolare a p. 134-135: "Poiché la strada costiera era intasata, impraticabile, ci si decise e si è costruito, finora solo in parte, il mezzo che rappresenta la salvezza di tutta l'urbanistica moderna: l'autostrada su piloni, ardita, che si libra nell'aria, raccordata per mezzo di rampe al piano delle stazioni, l'autostrada dove le automobili filano a tutta velocità. In quest'inferno della circolazione ci si lancia a tutto gas, in una reale allegrezza, si evade sull'autostra-

Urban freeways: from high speed to contemporary transformations

by Zeila Tesoriere

This article focuses on urban freeway deconstruction processes that recognize this infrastructure as a resource to be reclaimed for urban regeneration.

Since they first appeared, freeways have been more than simple carriers of traffic flow. Following the suggestions provided by Le Corbusier, Drexler and Rudofsky in their "ROADS" exhibition, Lawrence Halprin, Reyner Banham, particular attention is paid to the shift towards a larger set of aesthetic assumptions applied to highways. Fifty years after the iconic evocation of Autopia, urban freeways no longer embody the modern value of speed: they must increasingly deal with ecological challenges and re-cycling processes.

The nodes where infrastructure comes together with architecture and public space are explored in a rapid survey of case studies. At a metropolitan scale, the recent cases of the Central Artery in Boston or the Cheongyecheon expressway in Seoul, demonstrate unprecedented efforts in urban design, in which at the core of a multifaceted redevelopment project the highway disappears, replaced by a ground-level boulevard. This trend, seen earlier in San Francisco or Portland, differs from the situation in Europe, which raises a case-to-case approach. The Concrete Collar in Birmingham, or the many studies on the Périphérique in Paris, seek to implement specific actions the purpose of which is to resolve fractures in the urban fabric, issues involving linear voids along the edges, and lacerations in the urban continuity, in an attempt to reinvent the often adverse qualities of this infrastructure by relying on the architectural ambition of infrastructural design.

Nella pagina a fianco, in alto: Caracas, Venezuela, la modifica de La Roca Tarpeya nel 1959, modellata a tornanti per la costruzione de l'Helicoide. Documento pubblicato su *Popular Mechanics* del febbraio 1959. In basso: San Francisco, California, un'immagine delle contestazioni cittadine durante le *Freeway Revolts*, pubblicata da Lawrence Halprin in *Freeways* con la didascalia: "Cittadini di San Francisco mentre esercitano la loro responsabilità civile. Un gruppo di oppositori ad una delle freeway previste dentro la città manifesta davanti alla Commissione dei Supervisor nel febbraio 1966. Il progetto venne poi respinto."

permette a ciascun guidatore di vivere quotidianamente l'emozione futurista dell'accelerazione. Per lunghi anni la sola categoria estetica attribuita a queste costruzioni sarà quella avanguardista di tramite che permette di provare la sensazione fisica della velocità, persistendo la convinzione già affermata dallo stesso Le Corbusier che, per il resto, fossero "strade senz'arte"³.

Nel corso del Novecento, la rapida diffusione di queste infrastrutture si compie dunque replicandole in città di ogni latitudine e dimensione sullo sfondo dell'assunto generale che la via rapida di attraversamento o la circonvallazione fossero un attributo irrinunciabile per qualsiasi città moderna. Mentre il disegno di queste strade si codificava progressivamente in omogenei termini manualistici, attraverso il controllo delle sezioni trasversali, dei raggi di curvatura, delle pendenze, delle bretelle di collegamento, esse si affermavano come garanzia di spostamenti ininterrotti e di un relativo isolamento dei diversi tipi di traffico, allontanando i veicoli pesanti e ingombranti dalle parti più interne - e antiche - delle città. Il loro impiego si è quindi moltiplicato, mantenendo però invariato il carattere di indifferenza del tracciato rispetto ai contesti attraversati, e continuando a declinare un'idea di infrastruttura intesa come strumento di ordine superiore ed espansione territoriale, che durerà invariata "per sempre".

1 e 2 - Seoul, Corea, la Cheong Gye Cheon Elevated Highway (progetto: 1967-1976; demolita a partire dal 2001) e l'antico fiume Cheong Gye Cheon ripristinato, dopo la demolizione della Highway (2003-2005).

La conquista della bellezza

Alla metà del secolo la mancata interazione fra queste infrastrutture e le parti di città attraversate è ormai evidente come esito costante del loro impiego. Le città hanno infatti continuato a crescere, trovando nelle circonvallazioni, tangenziali o superstrade delle trincee che ne hanno inciso il tessuto o delle barriere che lo hanno intercluso. In altri casi, l'infrastruttura si assimila a un'enorme preesistenza di cui sfruttare impalcato e piloni come supporto per nuove, minori, costruzioni. Sono questi gli anni dell'affermazione di una percezione nuova, che attribuisce a questi manufatti una natura complessa, prima ignorata. La mostra *ROADS*, curata da Bernard Rudofsky e Arthur Drexler ed esposta al MoMA nell'agosto del 1961⁴, afferma questo nuovo sguardo attraverso l'autorevolezza dell'istituzione newyorkese. L'immagine dell'autostrada metropolitana di Tokio che scorre sopraelevata su quattro livelli di commerci e servizi⁵, o quella del gigantesco Helicoide di La Roca Tarpeya, che a Caracas modella a spirale un'intera montagna per potere sovrapporre lungo i suoi 22 tornanti una strada e uno shopping center, fondendo geografia, edilizia e infrastruttura, appartengono a un orizzonte estetico ormai irrinunciabile, che si regola sugli scambi sempre all'opera fra la cultura alta e l'ordinario. Accanto al tema

da sopraelevata: si vedono le imbarcazioni, le distese d'acqua, i grattacieli, il cielo: si è liberi!"

3 Cfr. supra.

4 La mostra *ROADS*, tenutasi dal 14 agosto al 17 settembre 1971 presso il piano interrato del Museum of Modern Art di New York consisteva in 70 pannelli fotografici. In seguito, e sino al 1964, una versione ridotta della mostra venne esposta in numerose città degli USA, e successivamente in altri stati americani.

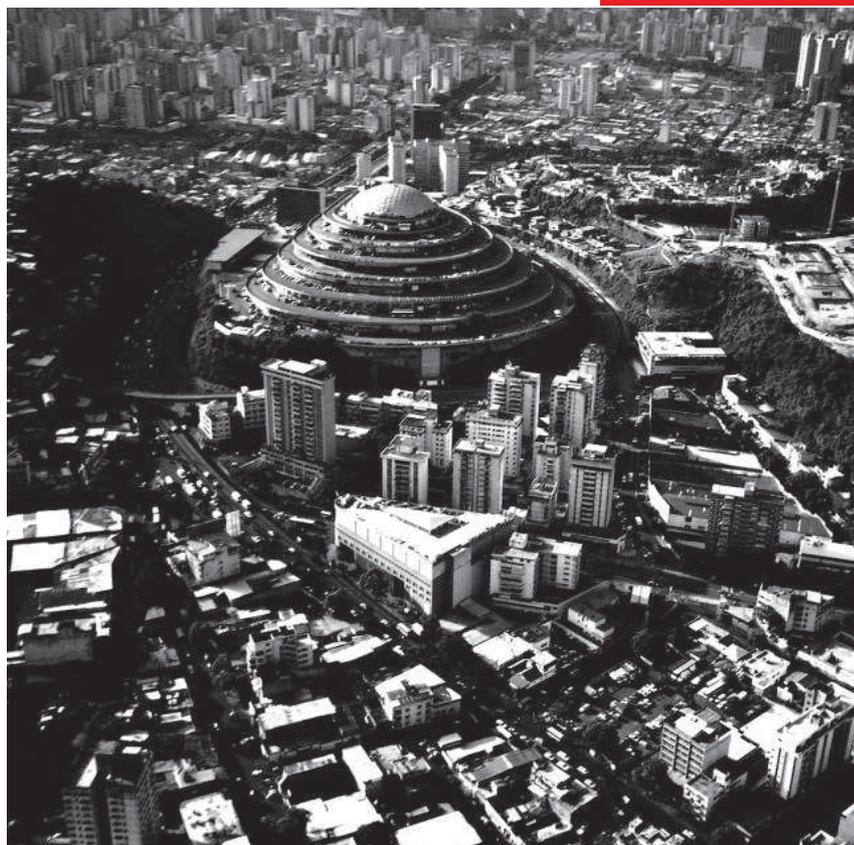
5 Quattro diverse teorie architettoniche attivate dall'autostrada urbana di Tokio sono brillantemente esposte nel densissimo saggio "Un hybride métropolitain à Tokyo", di Dominique Rouillard, in *La métropole des infrastructures*, Paris, Picard, 2009, p. 167-177.



militante dell'architettura senza architetti - caro a Drexler e Rudofsky in quegli anni - che permette di riconoscere infine valore estetico ai manufatti tecnici (e che lascia spazio per converso al leit-motif dell'arte degli ingegneri), l'esposizione afferma le contraddizioni di questi enormi *objets trouvés*, cui si riconosce la capacità di attivare processi di definizione delle forme architettoniche, ma anche l'azione devastante sui tessuti e le pratiche urbane. È sulla stessa condizione controversa che insiste Lawrence Halprin a partire dal 1966, componendo nel volume *Freeways* un panorama articolato in cui queste infrastrutture sono classificate, analizzate, ridisegnate. Le didascalie del ricchissimo apparato icono e fotografico del volume, snodandosi come un testo parallelo, dimostrano la necessità di una modifica nell'approccio alla progettazione di questi manufatti, che devono costruire l'interazione con la città e le sue forme facendo appello a quella ibridazione fra più usi, più scale e più temporalità che molti anni dopo Bruno Latour affermerà come segno dei territori post-moderni in cui prevalgono caratteri relazionali di natura topologica⁶.

La parabola contratta che in un solo decennio compirà definitivamente l'inclusione di questi giganti della viabilità nel novero degli strumenti capaci di governare le valenze formali degli spazi urbani, si chiude nel 1971 sotto il segno di Auto-pia, la quarta ecologia di Los Angeles nell'interpretazione di Reyner Banham. Costituendo l'infinito groviglio delle freeways in un contesto stabile che dà ruolo alle reali componenti polimorfe di un sistema interamente retto dalla mobilità e dalla dispersione, Banham compie il passo successivo e rivela definitivamente che queste enormi infrastrutture non sono mai di natura esclusivamente tecnica, ma che esse esprimono sempre una più

6 Cfr. Bruno Latour : 1991, p. 158-161 ; la fig. 14 a p. 184.



profonda corrispondenza alle componenti culturali, alle forze economiche, ai valori e alle aspirazioni delle società che le ha prodotte.

Per trasformare le superstrade urbane

All'inizio del sec. XXI, la teorizzazione relativa alle superstrade urbane ci ha reso ormai familiare la loro natura contraddittoria. Alle letture dei loro parametri tecnici e delle loro inattese potenzialità formali si sono intanto sommate quelle relative al loro impatto sulle pratiche urbane, al loro effetto sulla qualità dell'aria, sull'azione di taglio e isolamento che esercitano sui tessuti della città e sugli abitanti. Di questi contro-modelli, però, sono piene le città del mondo. La loro costruzione ha luogo ancora oggi in massima parte attraverso la stessa negazione del circostante che ha già agito accrescendo in modo determinante il numero di figure della frammentarietà prodotto nel secolo XX dalla relazione fra infrastrutture e città. Si tratta di un impianto che materializza ancora il futuro come accelerazione, incremento dei fattori economici e delle dimensioni dei fatti urbani, proprio mentre questo stesso paradigma è in profonda ridefinizione. Nel nuovo scenario della sostenibilità e della decrescita trova ora il suo ruolo un'idea di progresso che non consiste più nell'automatizzato miglioramento e accrescimento dell'esistente, quanto piuttosto nell'accordo con le nuove dimensioni della contrazione, della decelerazione, della riduzione della produzione. Settanta anni fa, Drexler e Rudosky stemperavano il loro tono monitorio di fronte all'inebriante faraonismo degli enormi *roadbuildings*, dai quali auspicavano "un tipo di architettura totalmente nuovo, ispirato e

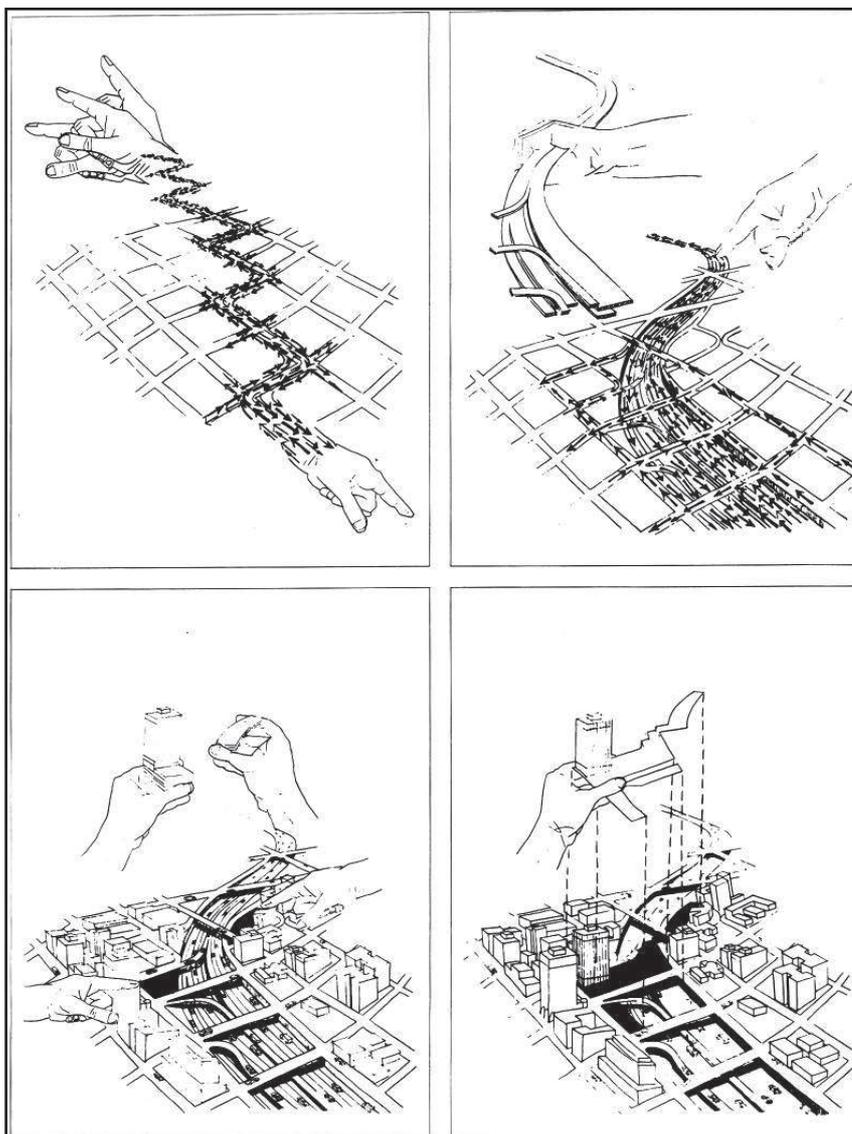
condizionato dalla strada"⁷. Oggi, in accordo con una trasformazione del quadro di fondo che oppone le energie rinnovabili all'emissione dei gas di scarico, che corregge la monofunzione ad alta velocità con una vantaggiosa integrazione delle mobilità dolci (pedonali e ciclabili), che traspone la cura per l'ambiente nelle politiche urbane, si moltiplicano processi di rigenerazione urbana che vedono queste infrastrutture come nuova straordinaria risorsa. In un'era nella quale gli interventi che mirano a recuperare, rigenerare, trasformare l'esistente costituiranno un banco consistente per l'architettura, le autostrade urbane, le tangenziali, le circonvallazioni si mostrano ormai da anni al centro di imponenti processi di trasformazione che mirano definitivamente a convertirle in modelli.

La comparazione di una selezione dei numerosissimi casi attuali mostra che ciò viene perseguito sulla base di un presupposto condiviso. Appare chiaro che bisogna ormai considerare i bordi costruiti di queste strade come loro parti integranti. Ciò compone un insieme eterogeneo in cui lo spazio e le costruzioni lungo i fianchi si associano ai nastri carrabili. Queste materie appaiono coinvolte in processi oscillatori diversi, in cui le componenti si diversificano per durata e morfologia. Alla ricostruzione delle grandi autostrade urbane quindi partecipano elementi i cui processi d'uso sono ciclici e spesso caratterizzati da intervalli e riprese. Si tratta di variazioni periodiche che de-costruiscono e riformulano il senso degli spazi. Gli scarti prodotti dalla successione di questi cicli d'uso non hanno solo una dimensione economica, legata per esempio alla durata delle attività

3 - San Francisco, un'immagine dell'Embarcadero Freeway pubblicata da Lawrence Halprin in *Freeways* con la didascalia "L'Embarcadero Freeway, San Francisco, ha isolato visualmente la città dal suo waterfront."

4 - L'Helicoide nel contesto contemporaneo di Caracas. Documento disponibile su: <http://caracascaos.tumblr.com/post/34043534838>.

7 Cfr. Rudosky, B.; Drexler, A. "...a wholly new kind of architecture, road-inspired and road-conditioned", dal testo di apertura dell'esposizione *Roads*, poi in *ROADS. New exhibition at Museum of Modern Art*, MoMA Press Archive 2878_1961.



5 - Lawrence Halprin, disegno del programma del Freeway Park, Seattle, 1968. Documento pubblicato su: Burns, Jim, *Lawrence Halprin paesaggista*, Bari, Dedalo, 1982.

commerciali o produttive sempre presenti lungo queste grandi strade, o alle fluttuazioni del valore dei suoli. Hanno anche una dimensione formale, il cui valore interessa simultaneamente le due scale diverse del vicino e del lontano.

L'infrastruttura scomparsa

In questo quadro si articolano almeno due declinazioni principali, che vedono differenze significative in ragione della scala complessiva delle operazioni. Nelle metropoli grandi o grandissime, rigenerare l'infrastruttura significa operare su enormi sistemi lineari che si estendono a porzioni consistenti dell'intero territorio urbano. Prevale in questi casi un'attitudine che alla grande scala trasforma l'arteria stradale sino a farla scomparire, e che con gli interventi legati ai sistemi più piccoli realizza l'obiettivo di ricucire il tessuto e ricostruire la continuità degli spazi e delle pratiche.

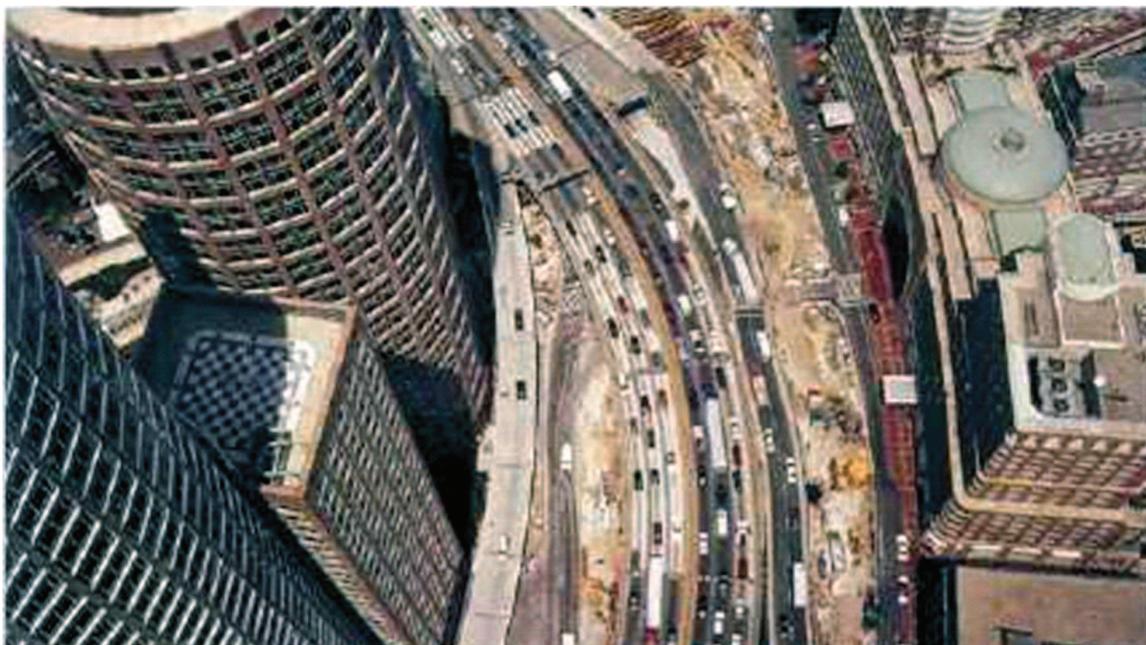
La principale tendenza verso questi interventi si registra nelle grandi città degli Stati Uniti d'America. La pionieristica attenzione per l'ambiente che nel 1968 aveva condotto Lawrence Halprin a coprire un piccolo tratto della Interstate Five con il Freeway Park a Seattle, si trova oggi incoraggiata dall'indotto di queste operazioni sulle dinamiche immobiliari e viene trasposta in un sistema di in-

terventi annoverati fra gli strumenti ordinari delle grandi municipalità. Negli anni '70, la demolizione dell'Harbor Drive Freeway di Portland, sostituita da un Waterfront Park ampio 1500 ettari e aperto alla bassa velocità fu un progetto anticipatore in questo senso, comparabile per dimensioni solo a quello, fra il 1996 e il 2000, dell'interramento del mastodontico Big Dig - la Central Artery - di Boston. La trasformazione in tunnel di queste enormi arterie, sostituite in superficie da parchi ciclopedonali lineari, ha ovviamente la conseguenza principale di dotare di nuovi terreni costruibili quelle parti centrali delle città da anni in attesa di una nuova congiuntura fra orizzonti politici e di sviluppo che permettesse di riqualificarle.

Nel corso degli anni 1960, San Francisco assunse un ruolo di riferimento nell'elaborazione di ipotesi alternative alle highways urbane, quando le associazioni di cittadini si opposero con determinazione alla costruzione di un intero anello in sopraelevata che avrebbe prolungato la già esistente Embarcadero Freeway unendo il Bay Bridge⁸ al Golden Gate Bridge. L'opposizione degli abitanti al progetto ne causò l'abbandono, e pose le basi per la più tarda demolizione delle due sopraelevate Embarcadero Freeway e Central Freeway, che già il testo di Halprin ritraeva fra le più invasive infrastrutture-barriera. La loro sostituzione con un sistema lineare di boulevard a bassa velocità, con parti centrali riccamente alberate, ha dato luogo a un'area in cui il nuovo mercato immobiliare consentiva sia l'accesso a sistemi multimodali di trasporto, che a grandi aree verdi attrezzate per la mobilità lenta e il tempo libero. Nei vent'anni successivi, questo esempio si è posto come guida per stimare il rapporto fra le nuove dotazioni e la ripresa economica delle aree, dimostrando il vantaggio connesso a questi interventi e sostenendone la diffusione⁹. La demolizione di grandi arterie sopraelevate o a raso che vengono coperte o trasformate per lasciare il posto a tracciati di fruizione pedonale e ciclabile ha oggi luogo in ogni parte del globo. In soli due anni, dal 2003 al 2005, a Seul è stata interamente condotta in sottoterra la Cheong Gye Cheon Expressway, autostrada urbana a otto corsie in parte sopraelevata costruita fra il 1967 e il 1976 sul letto dell'antico fiume omonimo, che la trasformazione dell'infrastruttura ha poi ripristinato. In questo caso, la rigenerazione urbana si incrocia a misure compensatrici che risarciscono la città attraverso il ripristino di pregresse condizioni naturali. È l'attitudine che in Francia viene definita *renaturation*, indicando un approccio alla trasformazione del preesistente che estende l'azione restauratrice dal costruito alle condizioni biologiche e ecologiche del contesto oggetto di intervento. Tali temi sono egualmente presenti nel caso della demolizione della West Side Elevated Highway a Manhattan, sostituita da un tracciato multimodale a bassa velocità integrato all'Hudson Riverpark, e che si pone nel segno delle proposte di Robert Moses per la dotazione

8 Nelle città degli USA, a partire dalla metà degli anni 1950 si contano numerose manifestazioni di opposizione alla costruzione di queste infrastrutture in ambito urbano, anche in risposta al piano nazionale di costruzione della rete delle Interstate Highways. Fra le *Freeway revolts* più efficaci e sostenute dalla stampa si ricorda quella di San Francisco, che dopo quindici anni di proteste ottenne la cancellazione dei progetti di numerose autostrade urbane.

9 In ambito USA, a proposito dei rapporti fra traffico veicolare, tracciati infrastrutturali e sistemi urbani non si può non fare riferimento alla copiosissima produzione di Robert Cervero, per cui si rinvia alla bibliografia.



6 - Boston, Massachussets. Interramento della Central Artery (1996-2000) poi sostituita a raso dal Rose Kennedy Greenway.

del bordo dell'Hudson di una lunga concatenazione di parchi urbani lineari¹⁰.

Trasformare per frammenti

Nelle metropoli e città europee, meno estese, la presenza delle grandi autostrade urbane consiste in genere nelle tangenziali, nelle circonvallazioni o negli anelli di raccordo anulare. I casi, pur presenti, di strade urbane interne sopraelevate su viadotti non raggiungono la numerosità e le dimensioni che hanno reso le highways americane una delle declinazioni rappresentative delle superstrade. L'eco degli interventi d'oltreoceano in Europa è consistita soprattutto nell'affermare l'ipotesi che questi enormi tracciati possano essere oggetto di profonde trasformazioni e vettori di rigenerazione urbana, e che costruire sul costruito nella città

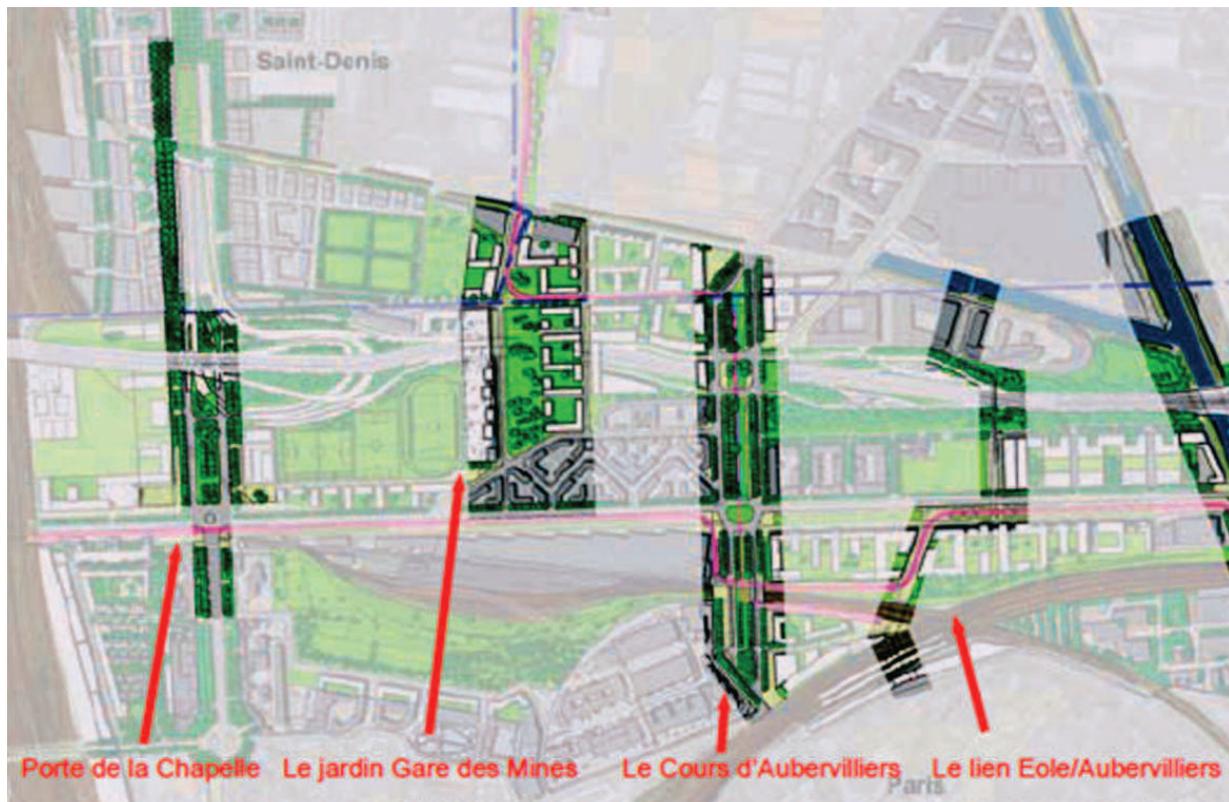
densa sia possibile rigenerando le infrastrutture con la multimodalità e associandone la trasformazione a un'attenta progettazione dello spazio pubblico.

Una lettura comparata dei numerosi casi mostra che la metamorfosi dell'infrastruttura avviene più spesso in maniera puntuale che estensiva, su stralci che intercettano le arterie trasversalmente, e appartengono a sistemi urbani ancorati alla città retrostante. Negli anni 1990, la Ronda de Dalt di Barcellona ha costituito un esempio di riferimento fra le autostrade dentro la città. Progettata in un'ottica interscalare, essa affida alle sue qualità di architettura urbana il carico di incrociare una pluralità di contesti lungo il suo svolgimento e di rendersi supporto per l'attivazione di ulteriori trasformazioni. Anni dopo, la demolizione del Concrete Collar formato dalle queensway intorno al centro di Birmingham, ha eliminato l'anello sopraelevato di cemento fra la parte antica della città e il quartiere Digbeth. La demolizione del Masshouse Cir-

¹⁰ Cfr. Tesoriere, Zeila: 2010; 2013.



7, 8 e 9 (in alto e al centro) - Birmingham, UK. Il New City Eastside Park, il Park Gate e l'Esplanade, costruiti in parziale sostituzione delle sopraelevate del "Concrete Collar" (costruzione: 1960-1971), demolite fra gli anni 1990 e 2000.



10 - Parigi. Area d'intervento per la riqualificazione di Paris Nord-est. Localizzazione degli interventi trasversali al Boulevard Périphérique. (© Municipalità di Parigi).

TRASPORTI & CULTURA N.36

cus, sulla cui area è stato realizzato l'Eastside Park¹¹, mostra che qui si è istituita una sorta di giurisprudenza della trasformabilità, operando su una varietà di condizioni urbane colte nelle loro effettive potenzialità e articolazioni.

Emblematico è in tal senso il caso del Boulevard Périphérique di Parigi. Costruito fra il 1960 e il 1990 sulla zona *non aedificandi* prospiciente l'ultima cinta di mura della capitale, il Périphérique riveste per i parigini lo stesso ruolo di limite fisico della città prima svolto dalle mura. Sin dalla fine della sua realizzazione è oggetto di studi, esposizioni e elaborazioni scientifiche¹² che non solo attribuiscono all'opera qualità estetiche, ma la osservano, la descrivono e la indagano prefigurando già un interesse per le potenzialità architettoniche di quest'infrastruttura monumentale. Da più di un decennio si elaborano studi prospettivi ed elaborazioni pilota di "insertion urbaine" per il Périphérique, sia da parte di istituzioni di ricerca che attraverso incarichi esplorativi conferiti direttamente. Le analisi preliminari hanno orientato la municipalità verso la trasformazione per parti dei bordi dell'infrastruttura, che raramente si svolge a raso ed è più frequentemente sopraelevata o in trincea. Ove la continuità delle quote e la disponibilità di spazio lo permette, il Périphérique si pone come perno di una sequenza di riqualificazioni di settore indipendenti fra di loro, ma suscettibili di essere percepite nell'insieme come una trasformazione insieme omogenea e frammentaria dei bordi dell'infrastruttura. Tale orientamento è con chiarezza rintracciabile nelle proposte per la trasformazione del Périphérique elaborate nel più

ampio quadro del Grand Paris. La consultazione internazionale sul futuro di Parigi sollecitata in prima fase nel 2007 dall'allora Presidente N. Sarkozy, recentemente rilanciata dall'attuale presidente F. Hollande, ha esteso l'invito per elaborare il futuro della capitale a 10 gruppi internazionali. L'imponente quantità di descrizioni e progetti prodotti in quest'occasione mostra un interesse ricorrente per la metamorfosi delle infrastrutture di trasporto stradale, intese come indissociabili dall'evoluzione dello spazio urbano. Su questo sfondo, l'insieme delle ipotesi per il Périphérique mostra che oggi non si tratta più solo di chiedersi attraverso quale trasformazione delle materie urbane si debbano ricucire parti interrotte di tessuto lungo le due rive opposte dell'infrastruttura. Si tratta piuttosto di affrontare la rigenerazione delle forme costruite attraverso l'implementazione dei loro caratteri in punti precisi, modificando la natura di questi sistemi che sono spesso la sommatoria di diversi approcci esclusivi e mutuamente indifferenti (solo tecnico-ingegneristico, solo speculativo), per costruire una mixité di pratiche e temporalità in cui l'architettura operi la mediazione e l'articolazione necessaria.

Riproduzione riservata ©

Bibliografia

Banham, Reyner, *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Torino, Einaudi, 2009 (ed. or. Los Angeles. *The architecture of four ecologies*, 1971).

Latour, Bruno, *Nous n'avons jamais été modernes, essai d'anthropologie symétrique*, Paris, la découverte, 1991.

Le Corbusier, *Quando le cattedrali erano bianche. Viaggio nel paese dei timidi*, Milano, Christian Marinotti Edizioni, 2003 (ed. or. *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, 1937).

Canaday, John Art: *Roads photo show is at Museum*, in The New York Times, 15 agosto 1961.

Halprin, Lawrence, *Freeways*, New York, Reinhold Publishing Corporation, 1966.

Tesoriere, Zeila, *L'High Line Elevated Parkway: metamorfosi di un'infrastruttura in riconversione in Trasporti e Cultura n. 35*, maggio 2013, pp. 76-85.

Tesoriere, Zeila, *Recuperare l'infrastruttura: L'High Line di New York, 1929-2009*, in "Agathón", 2010/2, dicembre 2010, p. 17- 22. Palermo, Offset Studio, p. 17- 22.

Siti internet

APUR - Atelier Parisien d'Urbanisme : <http://www.apur.org/>

Robert Cervero: http://www.ced.berkeley.edu/faculty/cervero_robert/robertcv.htm

Grand Paris: <http://observatoiregrandparis.org/>

<http://www.ateliergrandparis.fr/>

Pavillon de l'Arsenal : <http://www.pavillon-arsenal.com>



11 Si confrontino in particolare la congiunzione con le preesistenze del Parkgate e la definizione architettonica lungo l'espansione.
 12 Nel 1992, subito dopo il completamento degli ultimi tratti del Boulevard Périphérique, il Pavillon de l'Arsenal ha ospitato l'esposizione "Les seuils de la ville de Paris", curata da Jean-Louis Cohen e André Corfidi. Questa è seguita dalla pubblicazione del catalogo omonimo.