



architetture in viaggio | l'europa delle città





DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

architetture in viaggio

autori dei testi

Giorgio Praderio, Andrea Luccaroni, Francesco Fulvi, Nada Balestri,
Roberto Tranquilli, Annamaria Draghetti, Simona Bernardoni

pubblicazione a cura di

Andrea Luccaroni e Francesco Fulvi

progetto grafico ed impaginazione Andrea Luccaroni

immagine di copertina Annamaria Draghetti, Erica Benini

Il Filo d'Europa

serie edita da © Centro Europe Direct

Assemblea legislativa Regione Emilia Romagna

viale Aldo Moro 36, 40127 Bologna, tel 051 527 5122

con il contributo della Commissione europea. L'autore si assume
ogni responsabilità circa il contenuto della pubblicazione.

la Commissione declina ogni responsabilità circa l'uso che può
essere fatto delle informazioni ivi contenute.

tutti i diritti sono riservati. nessuna parte di questo libro può
essere riprodotta senza previa autorizzazione scritta dell'editore.
all rights reserved. no part of this book may be reproduced in any
manner whatsoever without written permission from the publisher.

ISBN 978-88-905962-0-99

marzo 2011

stampato presso Centro Stampa della Regione Emilia Romagna



COMUNE DI BOLOGNA





contenuti

04 **premessa** | 07 **prologo: una panoramica** | 09 **europa delle città per progetti** giorgio praderio | 27 **figure della trasformazione** andrea luccaroni francesco fulvi | 43 **progetti nelle città della nuova europa** andrea luccaroni francesco fulvi | 61 **bologna città europea** roberto tranquilli nada balestri | 83 **oltre l'europa: progetto di un ospedale pediatrico in darfur** annamaria draghetti | 95 **viaggiare per perdersi e ritrovarsi: ritorno alla forma monasterii** giorgio praderio simona bernardoni | 105 **epilogo: un abitare europeo** viaggiare per architetture o architetture in viaggio?





Continua l'impegno del Centro Europe Direct Emilia-Romagna per dare voce con la collana "*Il filo d'Europa*" ad esperienze e progettualità per noi rilevanti nel dibattito e nella prospettiva della costruzione europea.

Con il VI volume della collana diamo spazio a tutti i cinque sensi in un viaggio intorno all'Europa e non solo, alla scoperta delle città e delle architetture che le abitano insieme alle persone che in esse vivono, si muovono, viaggiano ed insieme a loro le modificano continuamente, divenendo parte importante di quella che chiamiamo *identità europea*.

Stefania Fenati

Centro Europe Direct Emilia-Romagna





premessa

È un piacere per l'Assemblea Legislativa dell'Emilia Romagna accogliere il progetto del Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale dell'Università di Bologna e sostenere docenti e studenti nella realizzazione della mostra *"Architetture in viaggio"* e di questa pubblicazione.

Qui si racconta dell'Europa delle Città e delle Architetture Urbane che le compongono, in un quadro di esperienze che privilegia le loro contemporaneità.

Il tema del viaggio diviene il profilo caratterizzante di giudizio, perché le mobilità di vario segno costituiscono la cifra di rappresentazione e quindi di riconoscimento di città e architetture, paesaggi e luoghi, spazi umani e modi di vita.

È insomma l'abitare oltre confini che non reggono alla sfida dei tempi: per liberare molteplicità di fenomeni, noti e innovativi, ed espressioni sia locali che globali.

Siamo convinti che mobilità territoriali e informazioni on-line, insieme ai progetti urbani di varia natura, portata e qualità siano elementi costitutivi delle nuove *identità tecnopolitane* capaci di tradursi in *cittadinanze in movimento*. I contorni del futuro possibile tratteggiato dal disegno in rete, per flussi ed interazioni, che emerge in Europa. Per offrirli al dibattito e a confronti con altri studi conoscitivi, per un continente che vive ancora fasi di destrutturazione e ricomposizione.

Ed è importante che questo contributo originale provenga da giovani, laureandi e laureati dell'Università di Bologna, i quali dimostrano qualità e competenze importanti che la nostra istituzione intende valorizzare e far conoscere.

Luigi Benedetti
Direttore Generale Assemblea Legislativa







prologo | una panoramica

Abito, abitudine, abitazione, abitato, habitat, habitus,...: è la cantilena dell'*antropologia dell'abitare*, che accompagna chi viaggia per l'Europa visitando regioni e città, processando ambienti e contemplando paesaggi, oppure raccogliendo oggetti d'uso e di memoria. È l'atmosfera che ti prende quando si vivono spazi umani amichevoli e si incontrano indigeni e ospiti, cittadini e apolidi.

Il volume narra quest'*antropologia dell'abitare* nell'universo europeo, di cui afferra trame intelleggibili, percorribili, ed episodi di "*architetture in viaggio*" già mostrate in Aula Magna di S.Lucia (2010), e rivisitate nella mostra in Sala Borsa dell'Urban Center (2011). Sono episodi vissuti o progettati da studenti e docenti dell'Ateneo di Bologna in Architettura e Composizione Architettonica III. Sono state privilegiate architetture della contemporaneità, nei contesti dinamici che le distinguono in questo momento storico turbolento che vive l'Unione Europea. Conseguono mobilità accentuate, dilemmi irrisolti e forze che agitano i *territori dell'uomo* e muovono i *luoghi di vita* con diverse declinazioni, come si vedrà: radicamenti (identità) e movimenti (migrazioni e turismi, nomadismi e pendolarismi), ragioni (necessità) e aspirazioni (idealità), consuetudini (ricorrenze, permanenze) e sorprese (singolarità, novità).

Le *realità urbane* sono state osservate nelle loro concretezze e con spirito critico costruttivo ma anche con sentimenti d'affetto, di cui erano dotati i nostri precursori, viaggiatori della storia. Le architetture, se di qualità come abbiamo potuto constatare, sono infatti un salutare *inno alla vita*, cioè *intenzione culturale* e volontà umane espresse in fatti e atti: sono cioè organismi vitali anche negli episodi meno riusciti, perfettibili. In viaggio, dunque, ci siamo posti alla ricerca di noi stessi attraversando novità e alterità, come si dice, perché esploravamo luoghi, paesaggi e bellezze altrui per confrontarle con le nostre. Ci sentivamo gratificati nel decifrare i tanti misteri urbani incontrati e praticando la ricerca come *disvelamento di valori* e *conferimento d'ordine*: alle città e alle architetture assunte come casi di studio (laboratori urbani). Dove gli artefatti testimoniano l'incessante opera dell'umanità, sempre contemplativa e operativa, fabbricativa e relazionale, razionale e passionale. Le trame dell'abitare iniziano dai livelli elementari più intimi e a noi vicini, cioè dall'abito che indossiamo e dagli oggetti quotidiani, di cui godiamo se belli e utili, e approdano all'*habitus mentale* (cultura) che diviene principio attivo delle antropologie dell'abitare (positive e negative), quindi *piattaforma di cittadinanze* in fieri, sia storiche (identitarie, sostanziali) che recenti (relazionali, convenzionali). Abbiamo avuto conferma che le architetture della contemporaneità stanno abbandonando rigide soluzioni standard, che potremmo chiamare delle indifferenze, tipiche della modernità di massa (con l'irreale uomo medio), e stanno

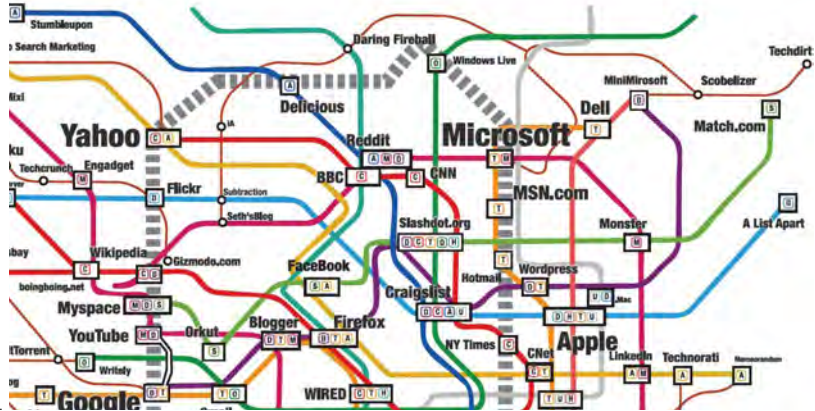


abbracciando quelle personalizzate, qui chiamate delle differenze, introdotte dalla postmodernità (con le reali persone incarnate).

Il volume illustra esperienze urbane considerate esemplari, non inclina a visioni pessimiste perché si nutre di *speranza progettuale*, decifra opere architettoniche di riconosciuta qualità, capaci di dare senso all'abitare se integralmente intese e possibilmente vissute. Emerge l'*infinità delle esperienze* del progetto urbano e la molteplicità delle espressioni formali, in un quadro europeo che è in forte evoluzione: alla cui *finitzza delle risorse materiali* e naturali associa, talvolta contrappone, l'*infinitzza delle facoltà umane*, irrinunciabili. Ci siamo posti alla ricerca della *Città Europea in rete*, il cui disegno sembra affiorare dalla difficile ma possibile ricomposizione del *puzzle europeo*: lavorando sulla sintesi prospettica che sta tra le città storiche di urbanità tradizionale (multicittà), e le reti di tecnopoli dove si registrano i fermenti innovativi (ipercittà globale). Abbiamo svelato euroregioni e trovato città in costruzione, come l'Euroregione Adriatica Ionica e la Città Adriatica, come l'euroregione Alpina e quella Baltica, con la risorgente Città Anseatica, e il ritorno dall'area gravitazionale austroungarica; i nuovi distretti turistici marittimi del mediterraneo e altro ancora. L'incipiente Città Europea si propone come *matrice di un abitare europeo* i cui segni stanno soprattutto in progetti internazionali, aperti a tanti linguaggi formali, ma anche percepibili nella presenza di anticorpi urbani di salutare vitalità. Il *paradigma della Città Progetto* assume in definitiva i mille volti delle illimitate sostanze ed espressioni umane delle città di terra, cielo ed acqua. Leggibili una per una nell'orchestrazione del firmamento stellato, luminoso, rispecchiato dalla bandiera dell'UE.

8

Giorgio Praderio





giorgio praderio
1 || ||| | ||| | || ||| ||| europa delle città per progetti



1 | europa delle città per progetti
finis terrae | territori amplificati e spazi contratti | ubiquità e
detritorialità (prolungamenti) | un disegno in rete di parchi porti
poli | la città progetto | il puzzle europeo tra finitezze materiali e
infinità culturali | riduzionismi relativismo secolarismo | luoghi non-
luoghi super-luoghi intra-luoghi | firmamento e costellazioni



limes

Anni or sono, al termine del Camino de Compostela, in Galizia, mi spinsi con altri a Cabo Finisterre (*finis terrae*), dalle cui alture, a occidente, si scruta l'infinito delle Indie di Colombo. La conclusione del pellegrinaggio rinviava ad altre mete, ben oltre le stesse Indie. Anche in capo al Salento, a S.Maria di Leuca, respiravo l'aria "*de finibus terrae*", in ambiente quasi coloniale che anticipa l'oltremare, da cui si sente il respiro della Magna Grecia. Nel porto di Helsinki, dove stanno grandi traghetti e potenti rompighiaccio, avvertii di stare in un luogo terminale segnato dall'extraterritorialità dell'allora cortina di ferro. Aberdeen, in Scozia, visitata per convegni, ritrova sé stessa, da borgo addormentato nella storia che era, divenendo un motore tecnopolitano grazie all'industria petrolifera del Mare del Nord e alla logistica dell'off-shore. Quest'estremo lembo di terra, con i suoi porti, è inizio di un *arcipelago extraterritoriale* di piattaforme tecnologiche che si estende sino al circolo polare artico. Parliamo di *limes nazionali* che si ripropongono come limes europeo e che dagli originari regionalismi aspirano ad orizzonti più vasti, quasi extraterritoriali. Che sono stati *riposizionati* da eventi religiosi e turistici, energetici e geopolitici: per fatti e aspirazioni che hanno trasformato assetti immobili in scenari d'opportunità, in movimento. Il *limes europeo* si è fatto *integratore di sistemi, porta del passato e ponte di futuri*.

territori amplificati e spazi contratti

Le estremità d'Europa appaiono geograficamente fissate ma istituzionalmente (politicamente) aperte, talvolta incerte nel divenire. Si sono addensate spinte e contropinte che alimentano processi di *strutturazioni e destrutturazioni* che si ripercuotono sugli assetti regionali e si riflettono nelle più recenti architetture con *fisionomie instabili e decostruite*. Sono mutamenti ancora in corso che proseguono gli assestamenti degli anni '90 del dopo Yalta, determinanti e il successivo collasso dell'URSS, proseguiti con le crisi dei Balcani, non del tutto superate, e ora con i sommovimenti che colpiscono il nord africa, limes mediterraneo d'Europa. Il fronte nord della Scandinavia, viceversa, si sta esemplarmente rafforzando nella note virtuosità aggregative, di cui sono felice conferma le architetture integrate della

in questa pagina
*firmamento e
 costellazioni in
 Europa, 2011*
 ...
 pagina precedente
*plastico di città
 Berlin, 2006*



12

sede delle ambasciate nordiche in Berlino (2005), unico caso di rappresentanze consortili in un extraterritorio diplomatico, e il lungo ponte metropolitano che lega Copenhagen e Malmö. All'interno del contorno terracqueo il continente europeo registra territori convenzionalmente noti, sorretti da ordinamenti amministrativi per *nazioni, regioni, città*, che danno origine a quadri normativi e procedure risolutive locali alquanto onerose, in attuazione di direttive e raccomandazioni UE. I contrasti tuttavia esistono, come indicano secessionismi e federalismi (spagnolo e italiano), e la stessa assenza di governo in Belgio. Questi fermenti producono frizioni e lasciano segni. Talune architetture olandesi (ad esempio EuraLille di Rem Koolhaas, che negli anni '90 anticipava la teorizzazione del *Junk Space*) negano i contesti (radicamenti), portano al limite le instabilità, abbandonano razionalità consuete, coltivano ambiguità. Con altre esse riecheggiano scuole californiane basate sull'abbandono della città disgregata perché imperniata sul frattale urbano o rifiuto di città (Thom Mayne, Los Angeles): attesa di un temuto ineluttabile *big bang sismico*.

Le sensibilità accumulate come viaggiatori, le conoscenze professionali condotte sul campo, e le curiosità che manteniamo vive, cioè le *ansie di vita*, hanno comunque accresciuto la convinzione che i territori europei si siano virtualmente amplificati al contorno (aumentati, dilatati, accelerati), per le innovazioni tecnologiche intervenute negli ultimi decenni, la cultura web e le capacità umane di andare *oltre il visibile*, il reale, la materia e gli stessi oggetti. I *vissuti regionali* a loro volta si sono spazialmente contratti, per il mutare dei rapporti tra spazio, tempo, modi e costi. Azioni di trasformazione, come oggi si dice, ed effetti collaterali si intrecciano esponenzialmente grazie ai trasporti rapidi di massa e alle crescenti interazioni tra sistemi. Mi riferisco ai nuovi fattori territoriali: voli low cost e microcrociere, treni ad alta velocità e logistica intermodale, reti comunicative on-line e linee del freddo, just in time e filiere produttive o commerciali brevi (corte). Mobilità di ogni genere e condizioni relazionali limite ormai prevalgono su usi stabiliti (quelli sanciti da regolamenti) e su morfologie stabili, perché cercano assetti transitori, ammettono scambi continui, prospettano territori fluidi, dilatano gli estremi dei comportamenti, contraggono spazi, accentuano flussi. I *turismi evoluti* (personalizzati) e le *migrazioni professionali* sono stati i precursori di questi epifenomeni, come attestano le città europee dei turismi costieri ed i grandi poli fieristici e congressuali degli affari e dei grandi eventi (Valencia, Stuttgart, Lyon).

ubiquità e deterritorialità

Il fronte europeo si è così virtualmente ampliato e traslato, grazie all'impetuoso avvento di *mobilità on-line, interfaccia relazionali e interattività diffuse*: tra soggetti e oggetti, opere e contesti, in aria-terra-mare. Siccome lo spazio umano si regge sulla

*ubiquità territoriali:
qui o altrove?*

a sinistra
*protesi tecnologiche:
sms e audioguida
Guggenheim Museum
Bilbao, 2009*

...
a destra
*nomadismi territoriali:
improbabile
condizione per
roulotte Airstream
(anni '60)*



nozione primordiale di relazione, dobbiamo registrarne l'accelerazione subita dai rapporti interpersonali, oggi tecnologicamente *mediati*, che si pongono alla base di *nuovi estetismi* e *socialità on-line*: internet e google, videoconferenze e skype, posta elettronica e sms, facebook e twitter, TV interattive e tablet in genere. Essi hanno liberato una carica dirompente, costruttiva e decostruttiva al tempo stesso, che ha generato i disequilibri. Per cui, accanto ai citati *nomadismi territoriali*, succede che le persone, grazie ad innovative *protesi tecnologiche* di cui sono sempre più dotate, si proiettano virtualmente nel tempo e spazio, prolungando corpi e menti. Mutano pertanto le consuete nozioni di sistemi abitativi e strutture urbane. Perché abbiamo raggiunto e forse superato l'alba delle *intelligenze abitative* e inciso in profondità sui rapporti spazio tempo. Proliferano organismi abitativi a più vite e sistemi urbani disseminati organizzati per isole/arcipelaghi e territori sovrapposti: alberghi diffusi, outlet sparsi, merchandising commerciali, clouding interattivo,... Le persone sono raramente consapevoli di vivere queste sovradotazioni corporee, temporali e mentali, che rendono sovrumano l'uomo (postumano?) e possibili forme di *ubiquità territoriali*, ove albergano *comportamenti al limite* e regnano *indifferenze localizzative*. Si conseguono anche risultati non desiderati, assimilabili a *forme e costumi di incipiente deterritorialità*, se non di *extraterritorialità ostile* (soggetti alieni ed architetture estranee). Veri e propri *porti franchi* dove gli uomini rischiano d'essere apolidi (estranei o somma di individualità) più che cittadini (somma di fratellanze). Tali intrecci multifattoriali identificano un abitare che va oltre il consueto e diventa un abitare altro, a sigillo di un altro *limes europeo*, legato a un diverso scenario che si intravede. Contemporaneamente si ha l'affievolirsi di storici repertori progettuali e il ridursi del ruolo dei maestri (firme), che subiscono la competizione di marchi multinazionali (*brand*: Ikea, Apple, Nike...). Le città storiche consolidate mutano nella nostra percezione, perché da modello di tutela integrale sono relegate a isole da custodire, zattere di valori ormai accerchiate dalla città globale. I cluster europei di città storiche (multicittà), sono ormai resti/relitti/rifugi per turisti, ospiti occasionali e ultimi abitanti (Venezia insegna). L'avvento della *città totale*,





qui condensata nella formula di ipercittà, ha visto il succedersi di metropoli, poi tecnopoli, quindi della città globale, ben oltre le città regioni (si vedano le saldature urbane nell'Alto milanese e Brianza, oppure nella Ruhr tedesca). Gli opposti dell'abitare (natura e artificio, stanziale e dinamico, ecc.) si divaricano sotto la spinta di urgenze normative, come qualità e sostenibilità, e aspirazioni verso arte e bellezza. Nel frattempo prendono consistenza *deviazioni culturali dovute a fenomeni di criminalità*: dalle microviolenze urbane ai rave party nichilisti, dalle tifoserie violente alle anarchie abitative. Segni controversi e contrastanti delle nuove urbanità.



molteplicità e inesauribilità

Se i territori si dilatano e gli spazi si contraggono, se i limiti si divaricano e si sovrappongono, luogo per luogo e istante per istante, si producono continue opzioni e ampie condizioni abitative. L'assenza in Europa di un linguaggio postmoderno unificante, pone l'interrogativo di quali ne siano i motivi, nel momento in cui ci si protende verso traguardi europei unificati, come la federazione degli stati uniti d'Europa. Lo scenario che si profila in Italia colloca il Paese tra il tramutarsi del tutto in parco europeo (effetto Gardaland, si dice in Lombardia), di beni artistici e culturali, e il suo vivace proporsi come città diffusa, di *istanze abitative promiscue*, in cui prevalgano reti di PMI, di trasformazione di beni e servizi sparsi, di qualità, di design ed eccellenze. Sarebbe l'insorgere di un'articolata città in rete di Parchi e Poli della *molteplicità abitativa e inesauribilità espressiva*: contemporaneamente integrata, per convergenze e concentrazioni, e disintegrata, per divergenze e rarefazioni.

sopra a sinistra
volare low cost
immagine dal web
2007

...
a destra
trasporto pubblico:
Bologna o Bilbao?
2009

...
pagina a fianco
relaxing in Copenhagen
2010



La storica abitudine di *andare in centro* città per acquisti, vivere l'effetto urbano e godere di visibilità, era divenuto week end automobilistico, oggi è sostituita dalla pratica del *viaggiare low cost* in competizione con l'alta velocità ferroviaria, combinati con il metro (U-Bahn/Subway). Abitando in Normandia e lavorando a Parigi, oppure risiedendo a Milano e scendendo a Roma, si vive una quotidianità diversa, perché il mezzo di trasporto non è più solo relazione tra momenti abitativi ma, pur nella brevità, è esso stesso attimo dell'abitare. Si conferma dunque l'*ubiquità territoriale come modalità di vita sparsa* in territori sia fisici e reali (originali) che virtuali e irreali (per cloni e copie, ripetibilità e trasferibilità). Il diorama alle finestre del modulo abitativo campione che abbiamo visitato in Barcellona (anni '90) nella Diagonal Mar, è stato illuminante. Il turista vive l'albergo di qualità come destinazione turistica e non più come sola ricettività. Il viaggiatore si muove come merce: intermodale, protetto, sempre al chiuso o al coperto, assicurato e informato. Marketing e pubblicità, allestimenti e assicurazioni, teatralità ed eventi effimeri, rapporti umani instabili, tracciabilità di fatti e rintracciabilità di oggetti, concorrono a determinare il repertorio strumentale e procedurale di quell'iperurbanità. Di cui si attenua il profilo deterministico e macchinistico per rendere prevalente quello comunicativo e informativo, web/cibernetico. Non è il solo turismo a soggiacere a questo sviluppo, ma anche la stessa agricoltura, oggi industria agricola (terza città?).

Si vivono dunque *condizioni abitative sovrapposte*, ove gli estremi si toccano e si invertono ruoli. Così nella Mitteleuropa o in Scandinavia si adottano tipologie





a fianco
Porsche Museum
Stoccarda, Germania
Delugan Meissl
Associated Architects
2005/2009
veduta esterna

Mercedes Museum
Stoccarda, Germania
UN Studio Architects
2008

dettaglio di interno

pagina a destra
rete degli

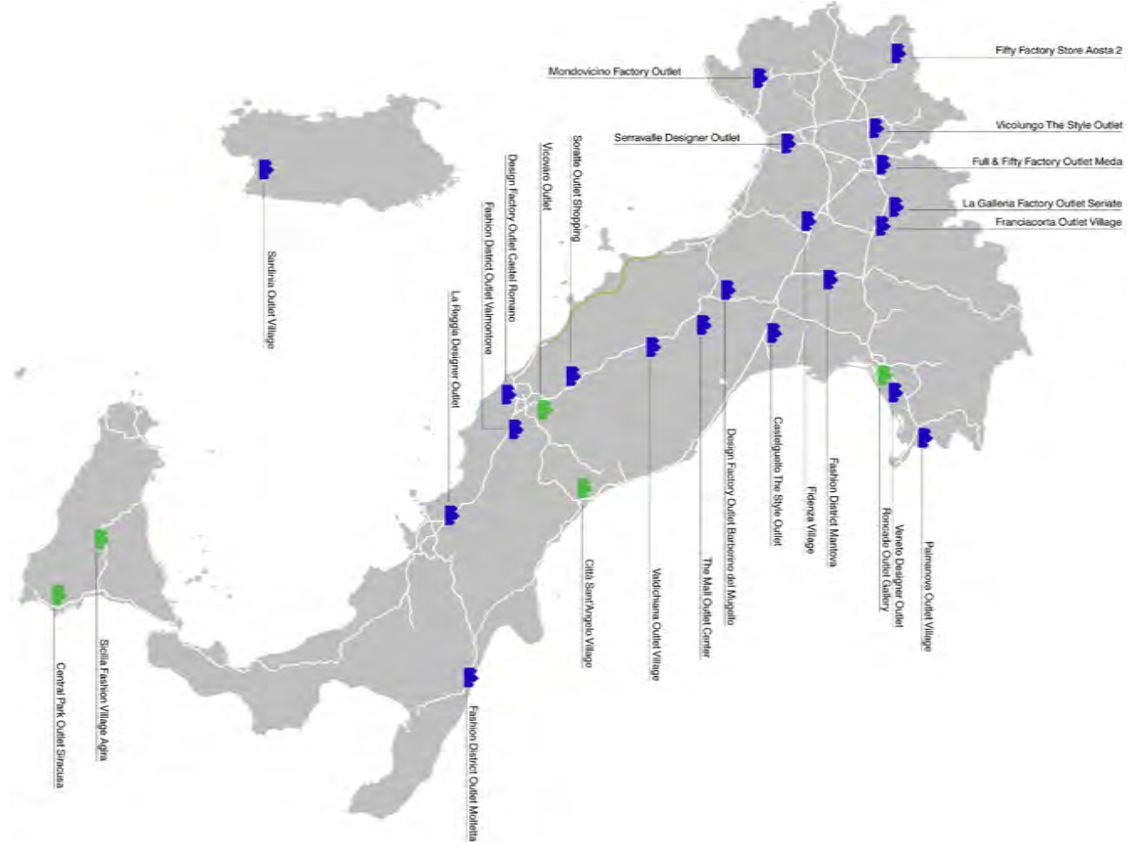
Outlet Village in Italia
fra mall e fiction urbane
(in verde gli outlet in progetto)
immagine di Gabriele Gatti
2011



mediterranea, con la diffusione di piazze/plazas e del bar caffè latino all'aperto, e di spazi pubblici con illuminazioni da luna park o sagre paesane. Il mangiare mediterraneo è dovunque e la pizza è la *food-star* della gastronomia. Si creano *fuori città*, nuovi centri di spesa e di consumo nelle campagne, si riducono le presenze nei centri urbani minori (outlet sparsi all'esterno, multiplex, agriturismi in campagna, percorsi enogastronomici, ...); si creano centri multiculturali, di incerta identità, disseminati in un'Europa che accetta contenitori di genere, di intrattenimenti indecifrabili, per incontri ravvicinati e mediati. Ad un livello inferiore operativo vi è l'assuefazione al *copia e incolla*, che condiziona i progetti perché restituisce modalità progettuali clonate, contrassegnando abitudini



abitative che mescolano impropriamente il *qui con l'altrove*, il reale con l'irreale, il costruito con il solo disegnato, complici le sofisticazioni del *rendering*. L'autentico architettonico (il vero) cede il passo al verosimile. Che, con più *maquillage* computergrafico, si fa teatrale. Alle architetture vengono assegnati ruoli di prime attrici o comparse nelle *fiction urbane*. L'identità dunque si frantuma in parti da assegnare in spettacoli urbani che vanno in scena sovente in mancanza di registi o coreografi (paesaggisti?, animatori urbani?). La crescita di *architetture aliene*, estranee ai contesti, che sembrano piovute da ultraspazi testimonia il fenomeno. Emblematici appaiono i musei automobilistici, futuribili, clonati da paradossali ultracorpi (musei Porsche e Mercedes di Stoccarda); oppure gli effetti speciali in 3D





dei *cinema IMAX* sorti ovunque nei grandi centri di cultura mediatica e scientifica. È la *multitudine urbana che si fa avanti e che diviene regno della molteplicità architettonica e inesauribilità di esperienze*. Dove le *architetture si presentano di genere*, quando mantengono un principio che le rende partecipi dell'orchestrazione urbana.

arcipelaghi di poli, porti e parchi

Nel ribollire europeo di rinnovati fattori urbani hanno preso consistenza *fronti terracquee* (waterfront), di attrattiva turistica e ospitalità diffusa a misura di stagionalità: pensionati in Liguria e Costa Azzurra, residence nelle coste catalane e valenciane, studenti fuori sede nelle città universitarie, operatori fieristici e congressuali, manifestazioni sportive e grandi eventi. Si sono sviluppate *città lineari, oscillanti nel tempo e a geometrie variabili* e configurazioni instabili, assimilabili a *sistemi abitati diffusi* di varia titolazione (città turistica diffusa, distretti produttivi). Vengono chiamate *città liquide*, dove prevalgono *spazi ibridi* (di genere). Il loro metabolismo si regge sempre sulle infrastrutture della mobilità, anch'esse con il ruolo di attrattori o di destinazioni d'uso: *corridoi e ponti europei, porti di approdo* e scambio.

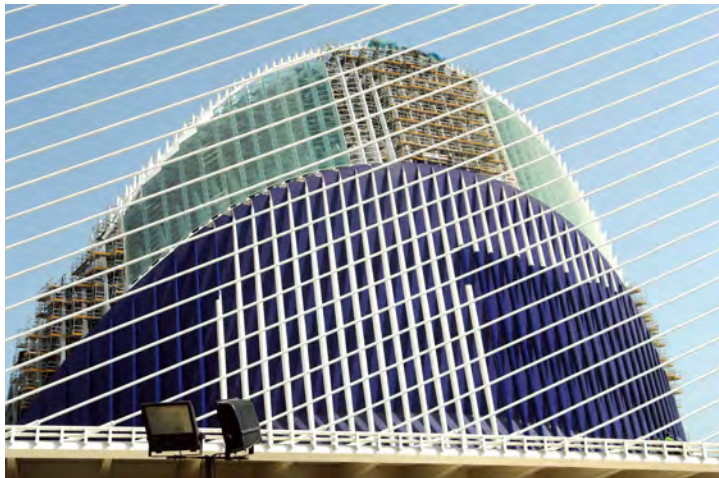
- 18 Riprendo e qui registro in via definitiva il mix di fattori che genera entità ancora sfuggenti nelle loro esatte determinazioni ma che sono promettenti nel favorire l'insorgere di un *disegno europeo in rete*: reti di parchi di tutela e deposito di valori custoditi (storici, culturali e artistici, tematici in generale), percorsi e rotte verso porti di intermodalità e scambio e cluster di poli di attrattività e di generazione di

da sinistra
Ciudad de las Artes
y de las Ciencias
Valencia, Spagna
Santiago Calatrava
2002/2009

Agorà tennis arena
e veduta complessiva

...
Sony Center Tower
Potsdamer Platz
Berlino, Germania
Murphy/Jahn Architects
2000

...
Expo 2008
Zaragoza
padiglione spagnolo
Francisco Jose
Mangado Belouqui





eventi (motori). A Strasbourg, sede del Parlamento europeo, ospite a fine anni '90 della struttura tecnica della Città, constatavo che il *master plan* per il riassetto del centro urbano si spingeva a comprendere la sponda tedesca, superando il fiume Reno, ormai sgombrato di dogane in seguito al trattato di Schengen. Si trattava di un master plan internazionale attuato per concorsi di progetti e contenuti strategici. Apprezzai anche la lungimiranza e tempestività con cui i finlandesi, nei primi anni '90 e dopo il crollo della cortina di ferro, che li riguardava da vicino, si erano affrettati alla realizzazione della linea ad Alta Velocità Helsinki-San Pietroburgo (inaugurata in questo inizio di 2011) e a fondare un centro di ricerca e sviluppo per le comunicazioni mobili satellitari (Nokia, con i successi ottenuti). È famoso l'esempio di Barcellona che, approfittando dei finanziamenti olimpici (anni '80), ha riqualificato l'assetto viario della Città. Valencia ha mescolato marketing urbano, sport, cultura e scienza (la Ciudad de las Artes y de las Ciencias di Santiago Calatrava ed il Porto per l'America's Cup, con Formula Uno). Sono solo alcuni dei tanti episodi di successo, artefice l'UE nell'erogare fondi. L' *Europa iperurbana* è costellata di grandi operazioni di marketing urbano aventi come supporti master plan strategici. Che formano una costellazione di progetti europei d'ordine superiore: è appunto il *sistema Europa di parchi urbani, porti intermodali, poli generatori*. Nuovi approcci progettuali e diversi repertori tecnici confortano questo disegno in rete, dove i grandi concorsi internazionali e le maggiori operazioni di trasformazione urbana muovono in una logica di contenimento del dirigismo dei piani territoriali totalizzanti di vecchia generazione. Si accentuano aperture verso grandi opere e grandi eventi (Expo, Mondiali, Olimpiadi, ...). Il





20

progetto è considerato più flessibile del piano. Si privilegia la logica concorsuale, si ammettono finanziamenti pubblici e privati combinati (project financing), si opta sempre più per partenariati destinati a creare valore aggiunto, più adatti ai tempi stretti e alle procedure di controllo delle qualità.

Il progetto infatti ammette opzioni e varietà di soluzioni, un confronto di idee e opinioni partecipate, sino alla valutazione sui *costi del non fare*. Esempio è stato il concorso per la stazione di Stoccarda, malgrado le persistenti difficoltà attuative, dove si è fatto ricorso ad un referendum tra cittadini per decidere la soluzione da varare. Gli interventi assoggettati a master plan, frutto di concorsi internazionali d'architettura, sono preferiti in occidente, specie in Francia e Inghilterra, poco in Italia. I nuovi repertori formali di recupero urbano, spesso ambigui, ibridi, imperfetti, vengono muniti di specifiche procedure autorizzative e attuative, con flessibilità e compensazioni. Resta il fatto che il progetto urbano di riqualificazione delle città ha adottato un approccio pragmatico di marca anglosassone, veicolato dalla cultura della qualità e sostenibilità, che gli ha fatto superare la originaria soglia artigianale a favore di modalità industriali e manageriali: criteri di qualità totale, sostenibilità matura, procedure straordinarie, fattibilità e collaudi, forme assicurative collaudate. Si liberano del tutto usi e morfologie, mentre le attenzioni si rivolgono ai comportamenti urbani e ai cicli di vita delle opere, con design accattivante. Questo spettro di possibilità contribuisce all'assenza di un linguaggio unitario. Insomma l'*unitarietà di prodotto* si rivolge alle procedure di controllo e diviene *unitarietà di processo*. Le forme, anziché irrigidirsi come in una macchina, si liberano come in un organismo in crescita. Le rappresentazioni di progetto e le informazioni complesse che sono richieste si fanno sofisticate e tendono a integrare o sostituire le storiche modalità partecipative: nascono gli *infobox*, (famoso è rimasto quello di Berlino per Potsdamer Platz); si fondano gli *urban center* diffusi anche in Regione ER e Italia, si installano in tutte le città europee capoluogo i *plastici di città* per le commissioni autorizzative e il pubblico (grandioso è il plastico

sopra
*Infobox Berlin, Leipziger Platz
 Berlino, Germania
 Schneider & Schumacher
 1998/1999*
*realizzato come punto
 di osservazione e centro
 informazioni durante la
 fase di costruzione degli
 interventi urbanistici
 ed architettonici di
 Potsdamer Platz,
 è stato rimosso nel 2005*

...
 pagina a destra
*master plan La Confluence
 Lione, Francia*
 ...
*Cité Internationale
 Lione, Francia
 Renzo Piano
 Building Workshop
 1998/2006*
 ...
 pagina seguente
*"il puzzle europeo"
 illustrazione di
 Simona Bernardoni*



di Berlino, ma anche altri di città francesi e spagnole), i rendering di esterni e interni sono ormai prassi professionale, insieme ai diorama installati nelle aree in trasformazione, che esemplificano effetti urbani e simulano processi ambientali in modo sempre più realistico.

Possiamo dimostrare che tali procedure mantengono una razionalità progettuale di fondo, irrinunciabile in questa Europa che vede al tramonto la stagione dei lumi, che pertanto si arricchisce o è temperata da *contaminazioni formali*, o meglio *citazioni letterarie di architetture importate* accettabili solo se elevano qualità, personalizzano soluzioni, nobilitano espressioni, ancorano le identità a valori in campo. I grandi episodi di riqualificazione urbana, che abbiamo potuto osservare nel centro Europa, disposti lungo le sue principali dorsali, attestano questo scenario evolutivo che si combina con i grandi eventi che ho citato: Olimpiadi, Expo, Mondiali, abbattimenti di muri storici, superamento di confini nazionali, creazione di porti franchi. Ricordo La Confluence e la Cité International in Lyon, il quartiere olimpico in Barcellona, le Expo in Siviglia e Lisbona, Manufaktura in Lodz, Potsdamer Platz in Berlino, il progetto per la nuova Stazione di Stuttgart, per citarne alcuni. La stessa politica premiale ha favorito concorsi riservati a giovani laureati. Tale quadro progettuale riconosce come irrinunciabili gli studi dei contesti urbani e degli effetti indotti dalle azioni progettuali. Sono state introdotte le regole delle conformità alle aspettative (un tempo si parlava di soluzioni giuste) e le garanzie da assicurare (oggi si chiama qualità).

il puzzle europeo

Numerosi ostacoli si frappongono all'emergere di un disegno europeo compiuto, che va dalle nazioni alle regioni, e si spinge alle fattezze territoriali e alle città. È un disegno che si percepisce nel *puzzle europeo* che parte da tessere (moduli regionali?) che si agitano: per i continui movimenti in corso (oscillazioni di campo), per la riduzione temporale dei cicli vitali assegnati ai complessi funzionalizzati (da anni a decenni), per le inevitabili casualità e incertezze ermeneutiche, e altro ancora. I fenomeni de-costruttivi portano sempre a soluzioni ibride, al progressivo abbandono di una pur necessaria razionalità critica o matura, introducono sottotraccia uno stato latente di ambiguità nelle parti nuove delle città. È dunque incerta la ricomposizione del puzzle europeo. Il disegno che si intravede nella lettura delle singole tessere, affida le proprie riuscite a percorsi decisionali labirintici (burocratizzati), compresi tra progetti e norme, idealità e prassi, ordinamenti e realtà.

Del resto si sa che gli strumenti condizionano gli esiti, gli eventi ribaltano significati, le scuole di pensiero accentuano dualismi e antinomie, i poteri





costituiti amplificano o ribaltano a piacimento le letture dei fenomeni, in un continuo confronto tra squadre in campo. La vicenda dei completamenti infrastrutturali in Europa sono ormai casi di studio. Il problematico progetto di recupero della stazione di Stuttgart è paragonabile alle difficoltà incontrate dai progetti e concorsi per la stazione di Bologna. Dalle tradizionali dicotomie stabili (pubblico e privato, ad esempio, oppure interno ed esterno) si è passati ad ambigue alterità, alla distruzione delle immagini e alla decostruzione di morfologie. Si è passati da territori amministrativamente acquisiti e politicamente stabili alla loro scomposizione, con formule regressive che preludono alla loro negazione (relativismo, riduzionismi, secolarismo, sincretismi). In Europa abbiamo processi di scomposizioni territoriali che dovrebbero preludere a ricomposizioni e non danno i frutti attesi. Se si adotta il metodo sperimentale, se si osservano le concrete modalità di vita delle genti e si decidono fatti ed accadimenti reali, si può dare senso e sostanza ad esperienze proprie ed altrui condotte *hic et nunc*. Si può constatare che astratte nozioni di territori, luoghi e spazi, di forme, figure e paesaggi, possono tramutarsi in modalità pulsanti se misurate sull'uomo, intrinseche al suo vissuto antropologico. L'infinità espressiva che l'uomo pretende possiamo considerarla una personalizzazione delle modalità abitative, dei livelli di oggetti e delle stesse architetture.

- 22 È ciò che si osserva in Europa, dove le tendenze de-costruttive trovano un argine alle esigenze di identità, orientamento, varietà e differenze intelleggibili. Si tratta dunque di riconoscere l'infinita attitudine dell'uomo all'autorappresentazione, che si accompagna a *illimitate capacità di modellazione* dei propri luoghi di vita: autoreferenza umana come sigillo degli spazi abitati. Al tema della *finitzza* di risorse materiali, obiettivo della sostenibilità, possiamo chiedere che all'architettura sia riconosciuta l'*infinità* della cultura, nella diversità di soluzioni: architetture delle inesauribili differenze.

luoghi e non luoghi, superluoghi e intraluoghi

Tra finitezze da considerare, ovvero i principi di sostenibilità, e infinità da ritrovare, cioè le aspirazioni culturali e ideali, dobbiamo riconoscere e collocare i principali profili costitutivi dello spazio umano, vera e propria filiera che si dispone allo snodo tra territori convenzionali (amministrativi) e spazi umani (ambiti di vita). Sono profili che investono direttamente i fondamenti dell'architettura. Mi riferisco innanzitutto all'importante nozione di *luogo urbano*, alla base di teorie e qui declinata nelle versioni incontrate nelle città europee. Dove conoscenze scolastiche ed esperienze sul campo si sono fuse. La modernità ci ha consegnato una nozione di luogo in crisi di autostima, aversata com'è da dottrine, qui già menzionate,







che la confinano in partenza in indirizzi de-costruiti, di contrasto di estremi, in un limbo di desuetudine e infertilità architettonica: il *non luogo* (M.Augé). Il non luogo può essere accettato come interrogativo critico sul passaggio tra localismi e globalità, come rinuncia culturale o assenza urbana, come utopia avversa (u-topia) alla pratica del reale. Questa nozione negativa si contrappone a quella identitaria di luogo perché, per coglierne il dato dinamico, finisce se malintesa con lo scadere nell'interpretazione volgare nullista, antropologicamente sradicata e di insediamento umano disperso più che diffuso: che non si abbevera ai contesti, che anzi avversa. Abbiamo invece accertato che non solo la nozione di luogo resiste, pur mutando dinamicamente (shiftando vero il paradigma ambientalista) ma che permane in una logica movimentista, perciò evolutiva. In molti casi essa si avvale di una logica rafforzativa che individua nel *superluogo* l'attrattore e moltiplicatore di una nuova e privilegiata tipologia di insediamenti, generatore di eventi e situazioni. È basata su grandi attrezzature urbane, di rango iperurbano, corredate da stratificate reti infrastrutturali, di accesso e mobilità integrata e potenti nuclei di attività produttive e di servizi, spettacolari e ospitali. Il caso di Valencia, già richiamato, è forse il più evidente (Ciudad de las Artes y de las Ciencias, di S.Calatrava, con il museo delle arti e la più recente Agorà). Potremmo ricordare Potsdamer Platz in Berlino, e la serie di polarità che gravita a sud est di Stoccarda (Stadio olimpico, Fiera/Messe internazionale, aeroporto, Metzingen capitale tedesca degli outlets). È la logica che presiede alla nuova generazione di stadi europei del football, posti al centro di autentici villaggi integrati, di intrattenimento sportivo, nuova proiezione dei parchi tematici d'un tempo.

Possiamo poi considerare il quarto lato delle declinazioni del luogo: cioè gli *intrauoghi*, come li ho chiamati. Trattasi di quegli interstizi vitali di multi titolarità funzionale, annidati nelle pieghe dei tessuti urbani, capaci di diffusività e penetrazione, e quindi di agire come catalizzatori e anticorpi urbani, forse non del tutto visibili ma potenti nel portare vitalità e conferire vivibilità, ravvivare atmosfere, alimentare reti di attrattività e servizi sparsi di qualità secondo modalità libere, occasionali, ludiche, sane. Mi riferisco a spazi annidati là ove l'abitante, l'ospite e l'operatore finiscono informalmente la giornata con intrattenimenti musicali e sociali complessi, nella città interstiziale e sotterranea, spesso notturna ma non solo. Dopo aver vissuto la città ufficiale e convenzionale: bar e sedi associative, happy hour e microattività hobbistiche, associazionismi e volontariati, culture creative affrancate da dirette finalità (arti applicate?). Intrauoghi, insomma, dove agiscono anticorpi che fecondano tessuti urbani tradizionali o, viceversa, dove agiscono i corpi sani dell'urbanità, dispersi nella globalità omologante. Questo riconoscimento multiplo di strati urbani, oltre il modello urbano piatto, dovrebbe riempire di ricchezza cognitiva chi viaggia con occhi aperti e orecchie tese. Ancora



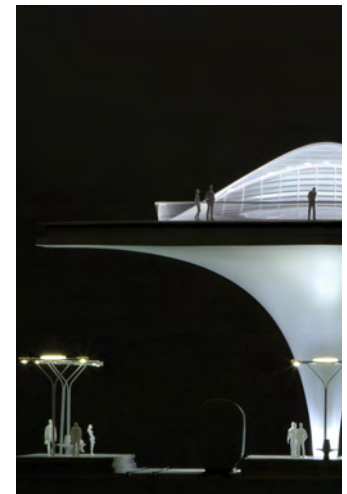
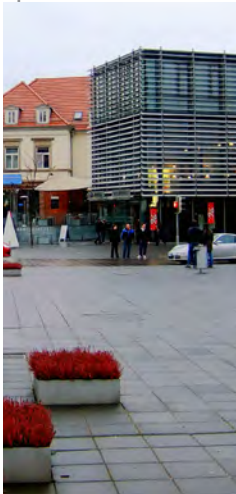
una volta se si ammette una pluralità di voci e forme, di manifestazioni alterne, si alimenta la serie di motivi che frena uno stile architettonico unitario nell'Europa. Lo stile unitario tuttavia resiste nelle versioni regionali (permanenze di architetture regionali), che conobbero un periodo florido a cavallo dei due precedenti secoli. Avrebbe senso oggi ricorrere a soluzioni architettoniche unitarie, magari limitate ai nuovi palazzi del potere ed ai *luoghi deputati all'identità europea*. Come si fece ai tempi dell'unità d'Italia, con stazioni ferroviarie, torri civiche, scuole, poste. Ma lo spirito europeo sembra più convenientemente affidato alla illimitata capacità delle persone di vivere al plurale i propri ambienti, di autorappresentarsi simbolicamente in valori consapevoli e ordini intellegibili. siglati nei propri mondi abitati e nelle proprie sicure stanze.

firmamento e costellazioni

Navigando in Adriatico per UniAdrion (2004), scoprimmo l'esistenza della regione Adriatica Ionica (Adrion), che veniva formandosi e rivelandosi dopo l'abbattimento dei confini politici. L'Adriatico da fondale turistico diveniva autostrada del mare e baricentro di eventi terracquei: l'abbiamo chiamata EuroRegione Adrion, per meglio rappresentare uno degli esiti principali della ricerca commessa dal Ministero agli Esteri e dall'allora MIUR. Ne anticipammo il riconoscimento formale, avvenuto due anni dopo, da parte degli stati confinanti. La nuova euroregione era peraltro già vissuta, dopo l'epoca romana, come Golfo di Venezia, di cui era viva l'eredità. Ebbi la netta sensazione, oggi convinzione, che a tale euroregione si accompagnasse il

in basso, da sinistra
*Metzingen Outlet Center:
 un fashion outlet
 integrato nel centro
 storico della cittadina
 alle porte di Stoccarda*

...
*progetto per la nuova
 stazione di Stoccarda
 Ingenhoven Architects
 progetto vincitore del
 concorso internazionale* 25
*nel 1997
 rendering e modello del
 sistema a scocca portante*





26

sostegno di un'altrettanto importante scoperta circa l'insorgente Città Adriatica in rete, dislocata sulle due coste, balcanica e italiana, tra loro complementari. Abbiamo rappresentato questa *Città Adriatica come un firmamento di stelle urbane*; ovvero come insieme interrelato in rete, di borghi storici e porti marinari, di monasteri e abbazie, castelli e torri, isole veneziane munite e campanili di S.Marco. La Città Adriatica, senza capitale (di nuovo Venezia?) è fissata oggi nelle conclusioni strategiche dello studio, ed ha sollevato l'interesse crescente di politici e studiosi, essendo agli atti e presentata dallo scrivente in ambito internazionale (Forum delle Città Adriatiche in Koper, 2009). Ho scoperto anche la sua corrispondenza con il sistema interurbano del mar Baltico, analogo per vicende (cfr VASAB 2010 e atti successivi) e altra costellazione europea, questa volta nordica, sempre di brillanti stelle urbane e attrezzati porti della rinata Città Anseatica, senza capitale (S.Pietroburgo?). In Adrion la Città Adriatica è basata sulla risorgenza del modello veneziano (genovese, nel Mediterraneo), retto da piazzaforti isolate, da intensi flussi commerciali e dalle capacità di esercitare diplomazia, più che sul ricorso alle armi e all'occupazione fisica di macroterritori terrestri.

Il modello si è poi affrancato da vincoli residui, ha rivalutato memorie, accetta persistenze e tutela le presenze rimaste, dopo la caduta della cortina di ferro. Accetta novità rinfrancanti, malgrado le pressioni turistiche, e salutarie compromissioni, come abbiamo verificato navigando per isole dalmate. La scoperta dell'euroregione e città adriatiche mi ha indotto a proseguire i confronti con le regioni toccate da altri mari (mar Nero, il terzo dei tre), a organizzare viaggi a Gotheborg e Copenhagen, dove esiste l'unica linea metropolitana leggera europea tra due città che si fronteggiano (Copenhagen e Malmö). Abbiamo incontrato colleghi ucraini di Crimea (Odessa), interessati a simili accadimenti e riscoperte. Se dunque mutano confini e limiti europei, e si sostanziano diversamente le componenti geopolitiche, come territori e ambienti, luoghi e spazi, si profila uno scenario stratificato di ulteriori livelli organizzativi da valutare in profondità. Che chiamerò dell'Europa delle nazioni, delle regioni, delle città, secondo tre visioni distinte ma compenstrate, tra loro interdipendenti, che comportano numerose riflessioni geopolitiche, culturali e disciplinari. Abbiamo privilegiato l'Europa delle città, più vicina ai nostri interessi e più operabile (progettabile) per concretezze offerte e ricchezza di significati, nel paradigma urbano che l'accoglie e fa matrice delle architetture e nutrice di eventi. Anche l'*Europa delle città* si dispone in un disegno assimilabile ad un firmamento rappresentato nelle stelle della bandiera UE: ove ogni stella è anche città, di antica o nuova, dentro l'urbanesimo globale totale che ci circonda.





andrea luccaroni
francesco fulvi

2 || ||| || ||| ||| ||| ||| ||| figure della trasformazione





2 | figure della trasformazione
intro | presenza | il passato, il presente e la logica dell'innesto |
connessioni e porosità | lo spazio relazionale aumentato | marginalità |
progetti nelle città della nuova europa | energie e sostenibilità | le
opportunità dell'acqua | i laboratori urbani in Polonia



La città, nel senso letterale e storico del termine, è punto di riferimento per la costruzione e la modificazione del territorio: centro ordinatore, motore economico, luogo sicuro. Dopo ogni conquista i romani costruivano città di fondazione per procedere alla colonizzazione: il vocabolo d'altronde deriva dal latino *civitas*, che ha dato origine anche alla parola *civiltà*.

La città, nella sua accezione politico-amministrativa di *municipio*, è sede del governo locale per eccellenza. Non a caso è potuto esistere (non solo in Italia) un sistema politico completamente basato sul potere dei Comuni. Anzi: quando si è trattato di uscire dall'impasse generata dalla caduta dell'impero romano, è dal governorato locale che si è ricostituita poco a poco una stabilità.

La famiglia è comunemente intesa come cellula della società, poiché vi si sperimentano, a livello elementare, la maggior parte delle forme di interazione sociale. Allo stesso modo nella realtà urbana trovano applicazione le dinamiche della relazione sociale allargata e del governo del territorio. La città è dove i nodi vengono al pettine, dove i problemi vanno risolti subito o se ne scontano le immediate conseguenze, dove si concretizza il radicamento.

Dunque non è stupido sostenere che l'Europa, che tuttora molti considerano un'istituzione imposta dall'alto, governata in modo farraginoso e troppo subordinato ai governi nazionali, sarà costruita concretamente dalle città e nelle città.

Si tratta di un lavoro *dal basso*, che deve essere fatto nel piccolo, nel particolare, nello specifico: il confronto su questioni transnazionali non può che trovare terreno fertile là dove le comunità locali collaborano, stringono relazioni alla ricerca di soluzioni per problemi concreti, fino a scoprirsi parte di una comunità allargata.

Questo testo ed il seguente sono un tentativo di esplorare, in modo non sistematico (ma le sistematizzazioni sono spesso nemiche dell'intuito), una realtà di microcosmi e di relazioni in cerca di unità, nella dimensione europea. Uno sforzo per estrarre, dalle esperienze di viaggio e dai laboratori progettuali dei corsi di Composizione Architettonica ed Urbana, alcune considerazioni trasversali utili a fare sintesi dei processi in corso nella città.

in questa pagina
*segni, comunicazione
 e crittografia urbana*

Madrid, 2010

...

pagina precedente

Caixa Forum

Madrid, Spagna

Herzog & de Meuron

2008

dettaglio



presenza

Ragionare sull'Europa delle città significa fare una riflessione sulla presenza. Quella europea è sopra tutto una città consolidata, spesso, di grande fisicità e profonde stratificazioni storiche, culturali, sociali, che anche in realtà urbane al limite del fallimento restano a far da sfondo agli eventi.

Non è la *città della dispersione* e dello *sprawl* metropolitano, la cui tendenza alla crescita orizzontale rapida, disordinata, onnivora, consuma il territorio e dà origine a un sottobosco continuo di *casette monofamiliari con giardino e piscina*, che potremmo senza difficoltà immaginare infinito.

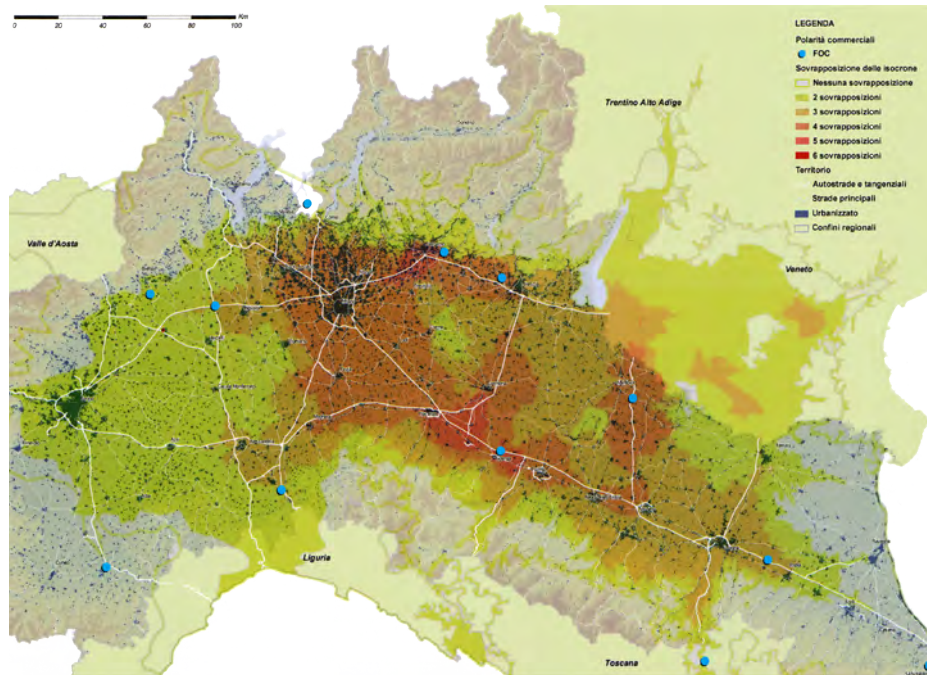
Non è la *città indifferente*, agglomerato senza identità (e senza l'orgoglio di averne una) abbastanza grande per tutti, ugualmente interessante, ugualmente privo di interesse: ugualmente uguale. "*Post-città in allestimento sul sito della ex città, [...] città affrancata dall'asservimento al centro, liberata dalla camicia di forza dell'identità. La città generica spezza il ciclo distruttivo della dipendenza: essa non è nient'altro che il riflesso delle necessità del momento e delle capacità presenti. È la città senza storia*" (Rem Koolhaas, *La ville générique*, 1994). La città europea ha, al contrario, una virtù: che ancora resiste alla tentazione di nutrirsi di se stessa, e comunque non riesce ad ignorare il fatto di vivere sopra ed intorno al proprio passato.

30

Non è la *città dell'assenza*, in cui la crisi di un apparato possa generare un fenomeno di abbandono di massa, qualcosa di simile ad un vero e proprio fallimento insediativo: nella Detroit di Henry Ford e della Motown, di Eminem e del *ghetto* urbano, la crisi dell'industria automobilistica ha causato, dai '60 ad oggi, il dimezzamento statistico della popolazione e l'azzeramento di intere porzioni di città, prima abbandonate poi demolite, fino a diventare una specie di *prateria urbana*; Lodz, seconda città polacca paragonabile per popolazione alla metropoli del Michigan, di fronte alla crisi della manifattura tessile che ne ha minato i fondamenti

in questa pagina
periferie
Copenhagen, 2010
Lione, 2007
Madrid, 2008





di crescita, risponde con una politica di rivalutazione del proprio passato in relazione alle *opzioni di futuro*: così il grande complesso industriale Manufattura viene recuperato e diventa generatore di urbanità; così si progetta una rete di spazi pubblici come collegamento fra lo storico asse pedonale e la nuova stazione; così la tradizione di multiculturalità viene elevata a strumento qualificante per una riconversione complessiva del sistema città.

Dunque ecco una prima costante. Il fatto di esserci, stabilmente.

Quello che sta cambiando rapidamente è il quadro delle relazioni. Con l'integrazione delle reti europee di trasporto veloce la distanza fra nuclei urbani si rattrappisce, ed i centri consolidati si trovano in competizione con le nuove *comunità infrastrutturali*. Prendiamo ad esempio la *città dell'autostrada*: da Milano a Verona, Bologna, Rimini, percorrendo il tracciato della rete autostradale si scopre l'esistenza di una città dilatata e sovra-territoriale. Ha strade proprie che garantiscono il movimento rapido da un nodo all'altro, paragonabile in termini

sopra
la città dell'autostrada
mappa delle isocrone a
90 minuti dai
Factory Outlet Center
in Nord Italia
i toni più scuri indicano
una maggiore densità
degli insediamenti
commerciali
tratta da
"Polarità commerciali e
trasformazioni territoriali"
2009



di tempo agli spostamenti all'interno di un'area metropolitana. Ha i propri centri di aggregazione (shopping mall, multiplex, parchi tematici), attività commerciali proprie (outlet cities, centri per la logistica, catene commerciali monotematiche modello Ikea), spazi per la ristorazione dedicati. La sue porte di accesso privilegiate sono gli aeroporti: dislocati nei nodi strategici della rete, diventano centri *quasi-urbani* autonomi, varchi per la dimensione europea della sovra-città infrastrutturale. L'opposizione fra questa nuova presenza invadente e la città consolidata è un fatto assodato: lo spazio è poco, il mercato saturo. È però fin troppo facile accusarla di concorrenza sleale ai centri storici. Bisognerebbe invece esplorarne le potenzialità come occasione propositiva per rinegoziare i rapporti e trovare nuovi slanci.



il passato, il presente e la logica dell'innesto

Lo sappiamo bene, la nostra eredità storica, culturale e sociale è depositata nei tessuti consolidati delle nostre città. I centri storici ne sono la figura emblematica, ma non unica. Proviamo a pensare alle numerose periferie che sono poco a poco entrate nella consapevolezza collettiva dei cittadini, e sono comunemente accettate e vissute come supporto stabile di vita e relazioni.

Una generalizzazione forse eccessiva sul tema delle *banlieues* e dei quartieri dormitorio, estremizzata negli ultimi anni dalle rivolte avvenute nei sobborghi parigini e dal dibattito mediatico che ne è seguito, ha portato spesso a fare di tutt'erba un fascio. Al contrario molte città europee che abbiamo avuto occasione di incontrare vivono di una contemporaneità positiva anche in quartieri periferici, dove la vitalità urbana si accompagna alla rigenerazione del tessuto sociale, e si respira una certa serenità. Penso a molte espansioni tardo ottocentesche, alle città giardino



di inizio secolo, ma anche ai borghi ricompresi nel perimetro metropolitano, o ai quartieri residenziali che la comunità considera come parte viva, e che contribuisce a rendere dinamici.

L'energia urbana di *Nørrebro*: nella storica espansione a Nord-Ovest di Copenhagen le ampie corti degli isolati a blocco, siano esse private o pubbliche, sono invase dalle persone; la vitalità notturna dei locali si interseca alle feste studentesche aperte alla città; le attività imprenditoriali e creative si insediano nei fabbricati industriali riconvertiti.

La nitida lentezza di *Tempelhof* e *Neukolln*: passeggiando per le strade di due quartieri periferici berlinesi (non fu per scelta: l'albergo a cui eravamo destinati si trovava lì) scopriamo piacevolmente che la distanza dal centro non impedisce di sentirci parte integrante della città.

Il senso dell'accoglienza a *Villaverde*: una decina di chilometri a Sud della capitale spagnola, ad un gruppo di persone disperatamente in cerca di un'opera di architettura (quanta fatica per qualche fotografia, ma in realtà sono queste mete impossibili a spingerci in frange urbane dove si può trovare l'inaspettato) accade di imbattersi in un sobborgo popolare fatto di edifici mediocri ed abitato da persone modeste, eppure incredibilmente ospitali.

Dai centri a queste *periferie vive*, si indovina qualcosa che va oltre la semplice qualità architettonica ed urbana.

Si intuisce che il contesto sociale ed ambientale può essere oggetto di valorizzazione e conservazione al pari di un'opera prima.

Il tema dell'eredità del passato non si esaurisce nella ossessione conservatrice e documentaristica, tipica nostra italiana, per cui qualsiasi manufatto appena invecchiato debba essere mantenuto, ingessato, sacralizzato indipendentemente dal proprio valore. È necessario saper riconoscere il valore del presente anche in brani meno significativi dal punto di vista dell'architettura: nella loro caratterizzazione sociale, nella carica di significati, nelle potenzialità aggreganti e di stimolo per la vita della città.

E d'altra parte non possiamo ostinarci a considerare il valore architettonico intrinseco di un episodio o di un tessuto urbano storico come un impedimento invalicabile all'inserimento di elementi di novità e di rigenerazione: così l'*innesto* strategico di architetture nuove su un supporto consolidato può diventare, a seconda del caso, strumento di ripensamento concreto per situazioni al limite, catalizzatore di energie, punto di connessione al sistema città.

Il procedimento botanico di innesto ha uno scopo ben preciso. Si parte da un esemplare selvatico *pre-esistente*; è già maturo e si è dimostrato robusto e adatto all'ambiente particolare in cui è germogliato. Il semplice fatto di essere sopravvissuto agli altri ne giustifica l'esistenza e ne testimonia le attitudini.

a sinistra
*ospitalità in viaggio
 a Villaverde
 Madrid, 2010*
 ...
*centro parrocchiale
 nella prima periferia di
 Copenhagen, 2008*



34



A questo punto la pianta selezionata viene incrociata con un esemplare domestico, in modo da renderla in grado di portare frutto. L'innesto prevede l'incisione dell'apparato vegetale e l'inserimento di una gemma nuova: per farlo si deve esaminare la struttura dell'albero, capire il suo modo di crescere, individuare il punto giusto, curare l'attecchimento.



Questa operazione, mutuata dalla pratica agronomica, rappresenta un'ottima metafora di quello che intendiamo per *contestualizzazione*: l'intervento coraggioso sull'esistente è in grado di portare linfa nuova alla città, purchè ne sia in grado di leggere ed innescare le potenzialità passate e presenti.

La questione del rispetto va vista in termini propositivi.

Torniamo a Madrid. Un'interruzione della quinta urbana lungo il Paseo del Prado, una struttura industriale fatiscente di inizio secolo, un distributore di benzina dismesso diventano il pretesto per attivare un serbatoio di socialità. Il *Caixa Forum* doveva essere inizialmente un centro culturale. I progettisti Herzog & deMeuron ne fanno qualcosa in più: un monumento post-industriale alla contemporaneità, uno spazio pubblico *inside-out* che ribalta i propri contenuti sulla piazzetta ricavata dalla spianata del distributore. Invece di occupare tutta l'area a disposizione, il volume resta arretrato ed enfatizza la discontinuità trasformandola in punto di sosta e luogo di incontro.

connessioni e porosità

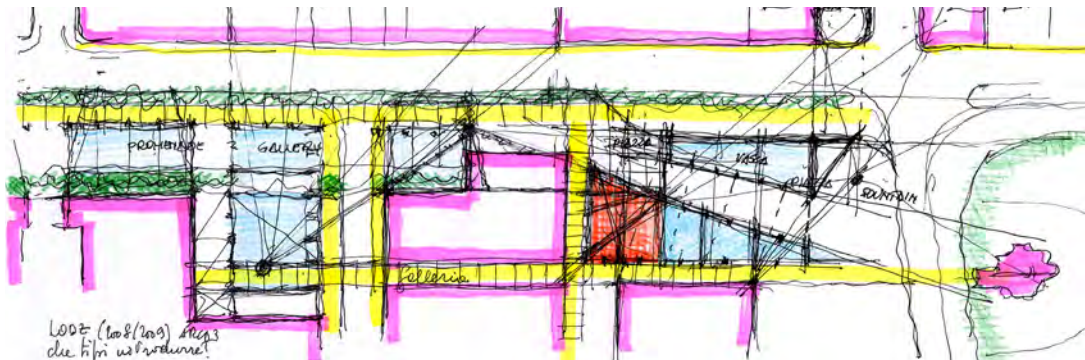
Le città vivono principalmente di connessioni.

Quando si parla di collegamenti ci si tende a focalizzare specialmente su questioni infrastrutturali. La soluzione dei problemi di trasporto, spostamento ed accessibilità è un antecedente necessario al dipanarsi del discorso urbano, ma non è una condizione sufficiente: il livello ulteriore è l'incremento della sfera relazionale e delle opzioni per la socialità.

Significa trovare o costruire concretamente spazi, pubblici o privati che siano, e metterli a loro volta in relazione sostanziale, visiva, mentale. Un ponte, un passaggio, una piazza, un'interruzione del percorso che offra spazio alla sosta, uno slargo fra due edifici da cui percepire che c'è un oltre: la variabilità lessicale è amplissima.

a sinistra
Caixa Forum
 exhibition center
 Madrid, Spagna
 Herzog & de Meuron
 2008
 muro vegetale di
 Patrick Blanc, 2007
 ...
 in basso
 "costellazione
 urbana"
 progetto di
 riqualificazione del
 Boulevard Narutowicz
 Lodz, Polonia
 2008

35





Un obiettivo chiaro a chiunque intenda intervenire in un contesto urbano è leggere, capire, valorizzare e incrementare la rete di connessioni.

In questo modo il tema dell'innesto, per sua natura puntuale, si accompagna a quello del *network*: dove si legge la parte per il tutto ed è ampliata la possibilità di scegliere. In questo modo il tessuto delle parti accessibili a tutti e destinate alla socialità, quello che comunemente chiamiamo *spazio pubblico*, si fa poroso ed innerva la città.

La municipalità della città polacca di Lodz, cui abbiamo già fatto cenno, ci ha chiesto alcuni anni or sono di indagare, attraverso il progetto di quattro nuovi edifici, le possibilità di trasformazione di alcune piccole aree dislocate intorno ad un ampio corridoio urbano, insolitamente largo per essere una strada, insolitamente lungo per essere una piazza. L'analisi ha evidenziato come tutta l'area nel suo complesso costituisca un potenziale collegamento ad alto valore aggiunto fra il centro e le zone principalmente interessate dai futuri progetti di riconversione industriale, fra tradizione ed innovazione, fra passato e futuro della città. Una domanda puntuale veniva così ad esigere una risposta in grado di *fare rete*, e la conseguenza naturale è stata la proposta di coinvolgere tutto il comparto in un progetto unitario, in cui gli edifici potessero giocare il ruolo di stimolatori ed offrire una serie di opzioni diversificate per la fruizione pubblica. Agopuntura urbana.

Con un atteggiamento più radicale siamo andati oltre, fino ad immaginare un intervento di perforazione estesa della sfera privata: facendo leva sulla potenziale permeabilità del tessuto, fatto di androni e cortili condominiali che assomigliano a strade interne, perlopiù già accessibili e collegate fra loro, è possibile pensare ad una città porosa in cui lo spazio pubblico è diffuso, spalmato in un continuum sequenziale ed ininterrotto di situazioni. Si rimanda all'ultimo paragrafo per alcuni progetti esemplificativi.

In alcuni casi è utile che una rete di connessioni si stabilisca prevalentemente in modo astratto, così che sia possibile lavorare su livelli sovrapposti: dallo spazio corporeo e tangibile occupato dalle persone a quello soggettivo della percezione (aperture, chiusure, visuali, sensazioni); dalla sceneggiatura urbana che si legge nella sequenza dei luoghi (non a caso il termine *trama* si addice ugualmente alla *forma urbis* come ad un'opera cinematografica), allo spazio trasposto ed immateriale del significato e della metafora.

Ad esempio, al progetto per le sei fermate centrali della linea metropolitana sotterranea di Bologna (idea peraltro abbandonata in seguito dagli amministratori) è stata sovrapposta la funzione espositiva. Ogni stazione, luogo per antonomasia del passaggio, "*cattedrale degli arrivi e delle partenze*", diventa potenzialmente uno spazio per l'arte e la comunicazione, una incarnazione *in pillole* delle

a destra
"Bologna a testa in su:
la stazione"
illustrazione di
Joëlle Jolivet
Bologna, 2010







- 38 istituzioni museali dentro la città. Si stabiliscono così legami trasversali fra mondi normalmente estranei, che danno origine a una rete invisibile di significati intorno ad un universo comune: il flusso non è più solamente quello dei viaggiatori, ma quello delle informazioni e delle idee, il viaggio si trasforma lungo il percorso in un'esperienza formativa. Siamo di fronte ad un'operazione di marketing culturale su scala urbana, in cui i varchi di accesso alle fermate diventano totem simbolici riconoscibili da tutti: una *Galleria d'Arte Diffusa* (da cui l'acronimo GAD). Parafrasando il gergo informatico, "*what you see is what you get*", ottieni esattamente ciò che vedi. Il fatto interessante è che questa aggiunta di contenuti viene applicata ad una infrastruttura che normalmente appartiene all'universo della pura funzionalità: la rete di trasporto.

lo spazio relazionale aumentato e le infrastrutture

Il termine *realtà aumentata* (in inglese *augmented reality*, abbreviato AR) individua un argomento ben preciso, che ha a che fare con l'interazione fra applicazioni informatiche e realtà concreta. Una sorta di realtà virtuale applicata. È la sovrapposizione di livelli informativi virtuali e multimediali alla realtà di tutti i giorni, ottenuta attraverso l'utilizzo di dispositivi mobili che hanno la capacità di interpretare la realtà (capire l'orientamento e la posizione attraverso un sistema GPS, vedere attraverso una telecamera, essere in grado di leggere e capire le forme



inquadrate tramite un software, ecc.) e di aggiungere ad essa un contenuto di informazioni, che normalmente sono scaricati dal web in tempo reale. Il concetto, per le sue evidenti applicazioni dirette alla sfera urbana, è stato rapidamente trasferito a connotare lo spazio fisico delle relazioni sociali: considerando la diffusione ormai ubiqua e pervasiva di connettività wireless, telefonia mobile e capacità computazionale, e l'accettazione del web come parte significativa della nostra vita quotidiana, lo *spazio pubblico* viene *aumentato* in modo pressoché automatico.

I telefonini di ultima generazione sono l'esempio più semplice. In questo modo l'esperienza dello spazio, in particolare dello spazio urbano, è letteralmente incrementata di dati ed informazioni: è possibile trovare indicazioni rispetto al luogo in cui ci si trova e visualizzarle sul monitor, vedere voci esplicative e lemmi sovrapposte all'immagine della città che stiamo inquadrando, ritrovare la macchina parcheggiata, *taggare* luoghi, inserire dati personalizzabili. I teenager giapponesi inseriscono messaggini in realtà aumentata (una sorta di post-it virtuale) per darsi appuntamenti ed incontrarsi.

Andiamo oltre: quello che ci interessa rispetto alle modificazioni urbane e che abbiamo ritrovato come dato acquisito della città europea è un altro tipo di incremento, per così dire *hardware* piuttosto che *software*, legato alla capacità (tecnologica e politica) di aggiungere contenuti infrastrutturali allo spazio pubblico acquisito, oppure al contrario di utilizzare le infrastrutture (nemiche, nel luogo comune, dei vari tipi di relazione umana) come veicoli pionieri per la generazione di ambiti di socialità.

Il patrimonio storico della città europea consolidata, lo abbiamo visto, è in competizione quotidiana con le nuove polarità del commercio e del divertimento. Sul mercato dell'attrattività, ai centri storici non è più sufficiente la fascinazione del passato o l'abitudine/abitudine ad essere considerati *al centro* in senso letterale. L'interesse si sposta altrove: la città dell'autostrada attira gli investimenti commerciali ed il tempo libero delle persone. Persino gli edifici che ospitano funzioni pubbliche vengono trasferiti ai margini per risolvere problemi di accessibilità. Molti dei centri europei che abbiamo incontrato hanno vinto questa sfida, quella della propria sopravvivenza come punto di interesse strategico e di relazione, perché hanno saputo interpretare il tema delle infrastrutture ed *aggiungerlo* (il termine del facebook-vocabolario non è scelto casualmente) coerentemente e come risorsa, al proprio universo di significati. Madrid, Spagna. Il sottosuolo della centralissima Plaza Major nasconde un parcheggio interrato (come le altre principali piazze del centro storico): le auto vi accedono lateralmente, in modo dimesso senza quasi farsi notare o dare nell'occhio.

da sinistra
intercambiador
Plaza Eliptica
Madrid, 2008
la stazione metropolitana
concepita come piazza
nel sottosuolo
...
a Bilbao (foto)
come a Strasbourg
il tram corre silenzioso
sul prato
infrastruttura | natura



Di nuovo Madrid. I grandi perni scambiatori del sistema di trasporto (stazioni multipiano chiamate *intercambiadores* dove convergono metropolitana, sistema ferroviario, rete stradale e parcheggi) sono progettati e vissuti come motori di urbanità. La forma degli spazi non è quella del tunnel funzionale allo spostamento, ma è l'open space a doppia/tripla altezza per la dimensione dell'incontro. Strasburgo, Francia. La rete dei tram di nuova generazione percorre il centro. I mezzi si spostano silenziosi, quasi assenti nella percezione delle persone. All'interno i viaggiatori entrano in rapporto, stabiliscono relazioni, mentre attraverso le ampie pareti trasparenti restano parte nella città.

Wroclaw, Polonia. "W" come wireless: la connettività senza fili su tutto il centro storico è completamente libera ed aperta. Sulle panchine del Rynek di formazione medievale (l'antica piazza del mercato) le persone lavorano, comunicano, vivono la propria contemporaneità.

Il trasporto pubblico ed il sistema di reti ed infrastrutture diventano un contenuto tecnologico irrinunciabile per la città storica. Viste dall'altra parte, quelle stesse infrastrutture possono diventare una estensione (fisica o virtuale) della città, per uno spazio relazionale aumentato.

a destra
 "white only"
 di Ron Mabey e
 Don Trousdell
 tratta da
 the American Institute
 of Graphic Arts, "Color"
 1974
 ...
 assonometria di
 Palmanova
 incisione di
 Braun e Hogenberg
 ...
 bastione circolare
 vichingo, tratta da
 National Geographic
 vol.129, n.1

marginalità

40

"Il problema delle periferie è la loro falsità. Ogni periferia auto costruita, perfino una orrenda bidonville ha più dignità, cioè esprime uno sforzo vero, umano, di abitare e non un'utopia zoppa che alcuni progettisti applicano ad altri uomini, il cui destino abitativo non vorrebbero senza dubbio condividere" (F.LaCecla, *Contro l'architettura*, 2008).

Di periferie abbiamo già parlato, con la voglia di sfatare il luogo comune per cui i bordi delle nostre città debbano essere considerati per forza ambienti predisposti al degrado. Eppure esistono, ed è innegabile, zone d'ombra in cui la marginalità prende il sopravvento sul senso di cittadinanza, aree poste oltre un confine sociale, prima ancora che territoriale.

La questione del bordo e della qualità del margine è senza dubbio un tema ricorrente della città contemporanea.

Nella tradizione europea, in particolar modo, si è imposto il principio territoriale del limite come recinto, il che implica separazione da un altro non ignoto, ma piuttosto diverso (*altro*, appunto) proprio in virtù di una segregazione introdotta dall'uomo. Se la nozione di limite, dal punto di vista geografico, è tendenzialmente neutra (un corso d'acqua, una ripa rocciosa, un braccio di mare sono lì per un caso arbitrario, non per volontà di qualcuno, salvo rarissimi casi...), parlare di recinto significa interessarsi intrinsecamente dell'attività umana e della sua azione ordinatrice sul territorio.

"Recinto è tutto ciò che costituisce il territorio attraverso la pura funzione di impedire



l'attraversamento. Non necessariamente l'attraversamento di un corpo fisico, eventualmente quello dello sguardo, o di una legislazione. Questa definizione in termini di "pura funzione" è quella che ci permette di sussumere sotto un'unica nozione oggetti apparentemente diversi: dal tripudio del dispotismo della Grande Muraglia alla modestia anonima, ma ancor più territorializzante, di un avviso che comunica al pubblico: "White only" (da Rassegna, anno I, n.1, dicembre 1979). In prima battuta l'urgenza di auto-protezione, la necessità di conservare patrimoni acquisiti, poi l'affermazione dei centri di potere e la definizione autonoma degli spazi destinati alla sfera pubblica, infine la costruzione e la difesa della proprietà privata sono passati per l'erezione di perimetri chiusi: una casa o più in generale un involucro, un villaggio presidato, una fortificazione, la quinta continua di edifici che delimitano una piazza, una città cinta da mura. Una forma estesa e capillare di recinzioni applicate ai terreni demaniali inglesi, nota con il termine di *enclosures*, ha determinato, nella prima metà dell'Ottocento, il processo radicale di privatizzazione del terreno, l'avvio della rivoluzione industriale e con essa, per esteso, la nascita della società capitalistica moderna.

Altrove (ma circa negli stessi anni) la città americana, *moderna* per nascita, si sviluppava su una griglia ortogonale aperta, teoricamente priva di limiti, ipoteticamente infinita...

Nell'ultimo secolo i recinti materiali che avevano misurato la crescita della città europea si sono progressivamente frantumati. Questo non significa che non le rimangano addosso, più presenti che nel passato, tracce invisibili, delimitazioni implicite, recinti immateriali. Basti pensare alla forma mentale che ha portato un'ampia quota dei nostri urbanisti a teorizzare la *zonizzazione*, ovvero la divisione della città in aree omogenee (qualcosa di simile ad una ossessione maniacale per l'ordine) come soluzione applicata ai problemi della città. I risultati sono sotto i nostri occhi.

Uno dei segni invisibili che contraddistingue i nostri centri urbani è la separazione dall'alterità costituita dalle periferie.

Periferia, dal greco, è ciò che sta intorno. Etimologicamente ha a che fare con il superamento di un confine, non tanto con la distanza dal centro.

I suburbi teatro delle sommosse parigine dell'autunno 2005 sono tutti, non a caso, collocati geograficamente oltre il perimetro del *boulevard peripherique*, l'ampia arteria anulare che racchiude quella che i parigini continuano a considerare la città vera e propria, e che coincide con la suddivisione amministrativa degli arrondissement storici.

Il quartiere ZEN (*Zona Espansione Nord*, simbolo del degrado urbano a Palermo) è di fatto una città a se stante, isolata nella piana a settentrione del capoluogo,





disconnessa dal tessuto minuto e spezzettato della città: letteralmente circondato da strade a scorrimento veloce, lo si può circumnavigare ed osservare da fuori, come allo zoo un animale feroce, senza la necessità di intrattenere relazioni (favoriti fra l'altro dalla difficoltà nel trovare un punto di accesso).

Intorno, dunque oltre. Al di là, non solo geograficamente.

Queste periferie sembrano coincidere piuttosto con la condizione alienante dell'essere ai confini del sentirsi cittadino e parte attiva della comunità: frutto di una pianificazione astratta, di un *"dissidio fra la capacità vitale degli abitanti e l'insensibilità alla vita quotidiana espressa dai progetti di noti e meno noti architetti"* (F.LaCecla, cit.), nascono da una scelta non urbana, quando alla vitalità della strada (del borgo, del barrio, del centro minore che attraverso la relazione con altri nuclei si fa città) si sostituisce un presunto spazio pubblico, innaturale e lontano dalla realtà.

Se contestualizzare significa capire ed innescare le potenzialità positive di un luogo, qui ci troviamo di fronte alla *negazione del contesto*. O, meglio, alla *universalizzazione di un contesto artefatto*.

42



a sinistra
immagini dal margine:
*lo ZEN non è una
pratica ascetica*
Zona Espansione Nord
Palermo
immagine dal web

a destra
quartiere
ecosostenibile
Bo01
Malmö, 2010
dettaglio di un
intervento







progetti nelle città della nuova europa

Abbiamo visto che le esperienze di viaggio portano a toccare con mano una realtà sfaccettata e molteplice. Le reazioni possibili vanno in due direzioni: da una parte la ricerca di un senso comune delle cose, un tentativo di fare sintesi degli episodi e delle circostanze particolari; dall'altra la trasformazione pragmatica delle esperienze in metodologie di lavoro e l'elaborazione di una pratica progettuale che assuma in se gli stimoli positivi raccolti per strada.

Di questa seconda attitudine, una sorta di sintesi operativa affidata all'intuito, si occupano i paragrafi seguenti, con l'intento di presentare alcuni progetti sviluppati, nel corso dei numerosi laboratori urbani, come reazione al contatto con il reale. Tre i temi prevalenti: l'energia, le reti urbane naturali, il lavoro di ricucitura con mondi recentemente rientrati a far parte di una casa comune.

energie e sostenibilità nel progetto urbano

I temi della sostenibilità ambientale e del risparmio energetico vanno di pari passo e sono sicuramente tra gli argomenti più sentiti degli ultimi tempi.

Durante i nostri viaggi abbiamo visitato direttamente alcuni esempi di quartieri e costruzioni definite *ecocompatibili*. Il fine principale è stato quello di verificare se fossero solo richiami mediatici oppure modelli che coniugassero le esigenze tecnologiche, architettoniche e paesaggistiche con quelle sociali ed economiche. È spesso accaduto infatti, che i nostri studenti e laureandi, al rientro, abbiano *contaminato* i propri progetti.

A Madrid nel 2008 abbiamo constatato come la città abbia accettato la sfida della sostenibilità, intraprendendo un progetto faraonico: la riorganizzazione di 99 km della M/30, il principale raccordo anulare della città. Il progetto, che ne prevede l'interramento di 56 km, permetterà il collegamento tra i diversi quartieri adiacenti

in basso

*Projecto Madrid Rio
Área de Gobierno de
Urbanismo y Vivienda*

Madrid

2007/2011

immagine dal web

a destra

Eco boulevard

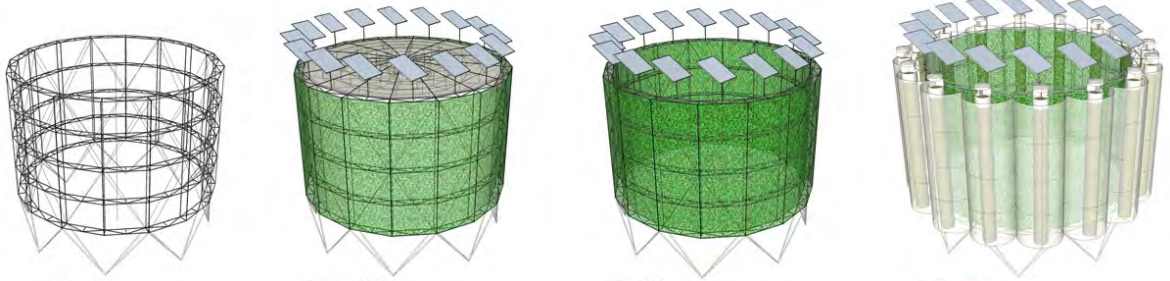
Vallecas, Madrid

2008

*strutture per il
raffrescamento dello
spazio pubblico*

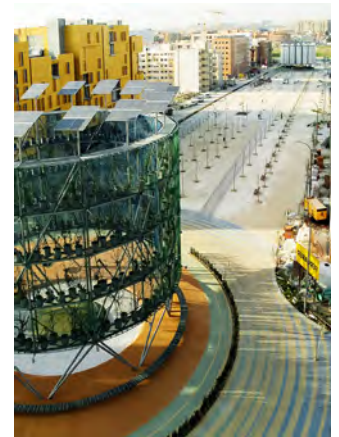
44





la M/30. Il tutto dovrebbe portare ad un miglioramento dei flussi del traffico con un risparmio di milioni di ore negli spostamenti, così come di combustibile e quindi di CO₂. Una conseguenza di questa riorganizzazione territoriale a grande scala è il Projecto Madrid Rio, un nuovo parco urbano che attraversa vari quartieri e coinvolge le rive del Manzanares recuperate dall'interramento dell'M/30. Sempre sul tema della sostenibilità, l'amministrazione pubblica sta realizzando un programma finanziato dall'Unione Europea: un progetto di quartiere popolare costruito con criteri di sostenibilità, qualità ed efficienza energetica, in cui vengono messi in evidenza nuovi valori di *comfort ambientale*, scambio sociale e sostenibilità, che sarà preso a modello per altri interventi pubblici e privati previsti in città. Una delle caratteristiche di questo quartiere, situato a Vallecas nella zona a Sud della capitale, è la presenza dell'*eco-boulevard*, un grande viale pedonale inserito tra gli isolati residenziali: in attesa che crescano gli alberi che avranno il compito di raffrescare l'aria durante le estati afose, sono stati costruiti tre padiglioni cilindrici, che avranno il compito di creare un microclima favorevole attraverso la presenza di piante rampicanti. Un sistema di ventilazione forzata alimentata da pannelli fotovoltaici convoglia aria umida, con il risultato di diminuire fino a 10 gradi la temperatura. Il sistema è energeticamente autosufficiente ed entra in funzione quando un sensore rileva la temperatura esterna di 27 gradi centigradi. Nonostante i lotti siano occupati da edifici con destinazioni d'uso diverse che si chiudono a corte, rendendo forse più mediata e difficile la relazione sociale, dal punto di vista compositivo si osserva una grande varietà stilistica grazie al fatto che ogni lotto è stato assegnato a un progettista diverso. L'affidamento è stato fatto attraverso il meccanismo concorsuale, poco diffuso in Italia.

A Copenaghen abbiamo visitato uno dei migliori esempi di quartiere ecosostenibile, in cui la mixité urbana, le infrastrutture, la qualità e la ricerca compositiva trovano un interessante equilibrio. Come nel caso della capitale spagnola, anche il quartiere di Ørestad è stato concepito come progetto sostenibile anche dal punto di vista economico. Situato sull'isola Amager, si





sviluppa, come città lineare, lungo la linea metropolitana che collega il centro con l'aeroporto.

Lo studio BIG, responsabile della progettazione, si è preoccupato di mescolare l'housing sociale con le altre funzioni previste. Le residenze si affacciano con ampie vetrate a Sud, mentre gli uffici sono disposti a Nord; i bar e i negozi sono disposti al piano terra. La vicina università e la presenza di piste ciclabili e spazi verdi permette di ridurre al minimo gli spostamenti. Dal punto di vista architettonico ogni intervento risolve i problemi dedicati all'efficienza energetica e all'ecologia senza che i vari dispositivi ne condizionino le forme aperte e permeabili (al contrario dell'esempio di Madrid) ciascuna delle quali accoglie più di una destinazione d'uso.

46

Il 1° Luglio 2001 è una data molto importante perché viene inaugurato il ponte Oresundsbron che unisce Copenaghen con Malmö, la Danimarca e la Svezia, lungo 16 Km costituiti da 4 corsie di autostrada e 2 binari ferroviari (in un'unica infrastruttura sono riunite più reti). Questo ponte unisce due nazioni in un'unica regione commerciale e culturale.

A Malmö siamo andati appositamente per vedere uno dei primi esempi costruiti in Europa di quartieri ecosostenibili. Siamo stati accolti da Goran Rosberg, responsabile delle strategie urbane. Abbiamo in effetti scoperto che Bo01 (il nome deriva dal verbo svedese "bo", che significa vivere) non è rimasta una esperienza isolata: è già stato costruito il Bo02 ed è in progetto anche la terza parte che completerà il pieno recupero e riuso di tutta l'ex area portuale dismessa. Rosberg ci ha illustrato come, partendo da obiettivi di qualità ambientale, qualità della vita ed efficienza energetica, ogni scelta fin dall'inizio sia stata condivisa tra competenze diverse: ingegneri, architetti, economisti, geologi, ecc. L'obiettivo primario è l'efficienza energetica. Il quartiere infatti utilizza al 100% energia da fonti rinnovabili: vento, sole e acqua. L'intento è stato quello di sviluppare una città del futuro basata sulla rivalutazione del capitale naturale, con più di 1000 case d'abitazione, uffici, negozi, bar, ristoranti, asili, scuole e biblioteche. Il layout della

sopra, da sinistra
Mountain Dwellings
Ørestad, Copenhagen
BIG Bjarke Ingels Group
2005/2008
il volume residenziale
è falsato e staccato da
terra. in questo modo
ogni alloggio sfutta il
tetto del livello inferiore
come giardino privato.
il volume sottostante
è a tutti gli effetti un
parcheggio multipiano
per i residenti
...
VM houses
Ørestad, Copenhagen
Plot arkitekten
2002/2005

nuova area urbana ha una media densità, con edifici bassi, fatta eccezione per la torre di 45 piani, alta 140 m su progetto di Santiago Calatrava. L'altezza degli edifici varia da uno a sei piani e l'area ha uno sviluppo di 175.000 mq, due terzi dei quali residenziali, un terzo commerciale. Anche la tipologia delle case varia: isolate, a schiera, alcuni blocchi di appartamenti. Le case collocate sul bordo dell'abitato, lungo la banchina battuta dal vento forte proveniente da Ovest, sono più alte (almeno cinque piani) per riparare tutto il quartiere. Dietro, gli edifici sono più bassi e ricreano situazioni di vicinato che stimolano la socialità. Grande importanza è data agli spazi aperti e collettivi che si articolano in una serie di parchi artistici, giardini e banchine lungo il mare e il canale che attraversa l'area. A livello compositivo, il progetto si è articolato in diverse parti tematiche: la biodiversità nel quartiere, la consapevolezza ambientale, il ciclo dell'edificio, qualità tecnologica, certificazione di qualità dell'impresa.

in questa pagina
*quartieri
 ecosostenibili
 Bo01 e Bo02
 Malmö, 2010*
*torre "Turning torso"
 Santiago Calatrava
 ...
 incontro con
 Goran Rosberg
 responsabile per le
 strategie urbane
 Malmö, 2010*





a sinistra
Parma
Quadrante Nord Ovest
e centro storico a
confronto



48 Le esperienze di viaggio ci hanno portato in contatto con realtà in cui le sperimentazioni sulla sostenibilità urbana sono ormai consolidate. Il confronto con i modelli europei ci ha portato ad intraprendere un laboratorio di sperimentazione urbana a Parma, nel biennio 2007|2009, sul quale hanno lavorato studenti, laureandi e i docenti del CeSam (Centro Studi sulle Aree Metropolitane ed Architetture della Molteplicità). Nato da una convenzione del Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale con il Comune di Parma, il progetto di riqualificazione si è mosso alla ricerca di proposte alternative e innovative per il Quadrante Nord Ovest della città, una fetta di territorio più ampia dell'attuale centro storico.

Il comparto si trova nella zona interclusa tra la ferrovia, il torrente Parma e la tangenziale. Le costruendo nuove strutture come il ponte a Nord che consentirà un rapido collegamento tra la nuova stazione ferroviaria e l'aeroporto situato immediatamente oltre la tangenziale, hanno imposto questa nuova riorganizzazione della viabilità e delle destinazioni d'uso.

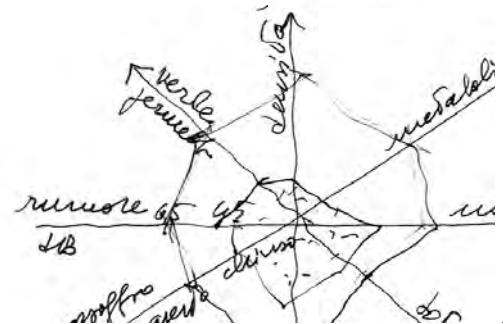
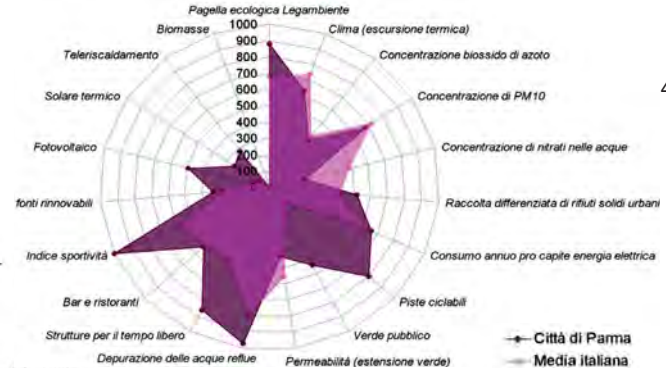
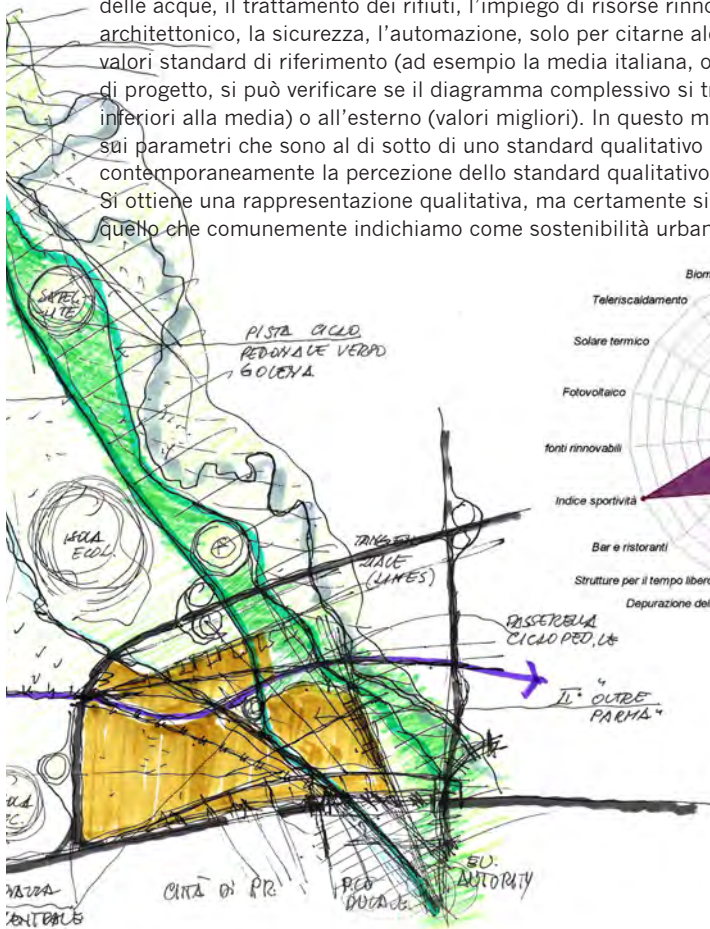
La vicinanza al centro e la presenza di aree ancora da urbanizzare ha suggerito all'amministrazione di intervenire in maniera complessiva, con lo scopo di riorganizzare l'intero comparto e farne una sorta di nuovo polo urbano alternativo e simbiotico al centro. L'approccio non poteva che essere olistico.

Si è fatto uso, tra gli altri strumenti, degli innovativi *concetti regolativi* istituiti dall'Agenzia per la Qualità Urbana e Architettonica, di riferimenti a quartieri ecosostenibili costruiti in Europa e del *diamante del valore* come mezzo per sintetizzare



una misura della qualità urbana. L'uso di questo strumento diventa inevitabile se si vogliono tenere sotto controllo i valori che influenzano in modo complesso una progettazione consapevole che non si preoccupi solo di un aspetto particolare considerato singolarmente, ad esempio l'efficienza dell'involucro, oppure la gestione dei rifiuti. Il diamante del valore non è altro che un diagramma dove vengono misurati e messi in relazione determinati parametri: la densità, i flussi, il comfort acustico, il comfort visivo, il trattamento del verde, il trattamento delle acque, il trattamento dei rifiuti, l'impiego di risorse rinnovabili, il benessere architettonico, la sicurezza, l'automazione, solo per citarne alcuni. Confrontando valori standard di riferimento (ad esempio la media italiana, o regionale) con i valori di progetto, si può verificare se il diagramma complessivo si trova all'interno (valori inferiori alla media) o all'esterno (valori migliori). In questo modo si può intervenire sui parametri che sono al di sotto di uno standard qualitativo minimo, ed avere contemporaneamente la percezione dello standard qualitativo globale. Si ottiene una rappresentazione qualitativa, ma certamente sintetica ed efficace, di quello che comunemente indichiamo come sostenibilità urbana.

al centro
schizzo per il masterplan
Quadrante Nord Ovest:
il parco fluviale
diventa l'elemento
di connessione fra
città storica e città
dell'innovazione
Giorgio Praderio
2007
...
in basso
diamante del valore,
impronte a confronto:
Parma vs media
nazionale

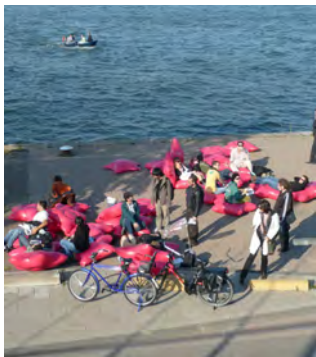




le opportunità dell'acqua (infrastrutture naturali silenziose)

Le nostre città sono nate dall'acqua e dalla indiscussa necessità di averne accesso in quanto risorsa: fisiologica, energetica, economica. L'acqua è vita e salubrità, energia e forza motrice per le più semplici attività proto-industriali (un mulino?), mezzo di comunicazione e veicolo di trasporto per il commercio e lo sviluppo di un'economia che non sia di pura sussistenza. Il riferimento principale è naturalmente ai fiumi: gli alvei fluviali rappresentano da sempre segni distintivi fondamentali di un territorio, in senso geografico ma sopra tutto in relazione all'origine del paesaggio urbanizzato. I corsi d'acqua, oltre a svolgere la loro funzione naturale di allontanamento e regimazione delle acque, hanno costituito nel tempo una sorta di matrice generativa del sistema delle relazioni antropiche. Le funzioni originarie si sono però progressivamente prosciugate, man mano che i sistemi di approvvigionamento si sono resi indipendenti e nuove forme di energia e sistemi di trasporto sono stati introdotti, così che spesso ci si trova oggi ad avere a che fare con una rete di grandi collettori (fossi, scoli, rogge, non certo fiumi, anche se continuiamo a definirli tali), necessaria ma non messa a frutto con altrettanta determinazione come opportunità urbana.

- 50 Non c'è dubbio che in moltissimi casi la presenza dell'elemento acqua sia stata considerata una risorsa preziosa per definire gli spazi pubblici ed arricchirli di contenuti. Molti interventi di grande qualità architettonica punteggiano i waterfront delle città europee. Si tratta tuttavia perlopiù di operazioni puntuali. Quella che si vuole mettere qui in evidenza è una caratteristica, apparentemente banale, che rende i corsi d'acqua strumenti potenziali di riqualificazione a grande scala: la loro *linearità ininterrotta*. Consideriamo ad esempio il caso di Valencia e del suo fiume. All'inizio degli anni Sessanta il Rio Turia, responsabile dell'ennesima piena catastrofica, viene



deviato con un progetto faraonico su di un nuovo alveo artificiale lontano dal centro. Il vecchio corso che cinge il centro storico rimane asciutto, una striscia in terra battuta e sabbia larga alcune centinaia di metri e profonda dieci, compresa fra due sponde murarie ormai inutili, con forti rischi di degrado e problemi di sicurezza. Nel tempo la città ne acquista consapevolezza e ne fa un parco urbano, una cintura continua di verde che si popola man mano di luoghi per la collettività, eventi ed edifici simbolo di una nuova contemporaneità. Oggi il corso abbandonato del Turia è diventato il logo della città: dal grande parco di Capcalera, all'estremità occidentale, scorre attraverso aree sportive, specchi d'acqua e giardini fino all'acropoli monumentale costituita dalla Città delle Arti e della Scienza progettata da Santiago Calatrava, ed ancora oltre raggiunge alla foce il porto, con gli interventi realizzati per la coppa America e la Formula Uno, con una *densità di situazioni urbane* impensabile per molte città europee. I ponti storici si alternano a quelli più recenti e diventano altrettanti punti di accesso al parco; la città sulle due sponde non è più separata, ma confluisce al fiume che non c'è più e ne trova ragioni e stimoli di crescita.

È un caso certamente unico, ma emblematico: se guardiamo da lontano il nostro territorio fortemente aggredito dalla città e dal costruito, possiamo renderci conto che gli ambiti fluviali costituiscono di fatto una *sospensione trasversale della continuità urbana*, una *rete infrastrutturale naturale* che attraversa i territori dell'uomo, e dalla quale l'uomo è sostanzialmente escluso. Non si tratta solo di corridoi ecologici da considerare passivamente oggetto di tutela ambientale, ma di veicoli attivi di penetrazione del paesaggio nel contesto urbanizzato, e quindi di strumenti per una riqualificazione in rete della città.

Il *Proyecto Madrid Rio* già citato è un esempio di riappropriazione integrale e sistemica del proprio fiume da parte della capitale spagnola: l'interramento della rete autostradale lungo il Manzanares mette a disposizione le risorse (in termini di spazio fisico e di opportunità) per inventarsi un parco urbano lineare. Tutta la città è

a sinistra
il corso del Rio Turia
 a Valencia
in primo piano la
Ciudad de las Artes
y de las Ciencias
 ...
 in basso
relazioni con l'acqua:
 Amsterdam
 Copenhagen
 Ørestad (Copenhagen)
 ...
masterplan per l'area
della foce del Rio Turia
ed il porto
 Valencia, 2002
 Jean Nouvel





coinvolta perché il fiume tutta la attraversa: la definizione di infrastruttura naturale appare in tutta la sua evidenza.

Altrove sono le caratteristiche di risorsa commerciale e via di trasporto a rendere disponibili gli spazi per cambiare il volto di una città. Il fiume di Copenhagen, così come l'estuario dell'Elba ad Amburgo o il fiume Ij ad Amsterdam, sono stati per lungo tempo porti industriali. L'allontanamento di queste attività per questioni logistiche libera grandi quantità di aree che quelle amministrazioni sanno utilizzare come strumento di riqualificazione integrale.

Sulla base di queste considerazioni abbiamo di recente affrontato il tema del *riverscape*, del paesaggio fluviale come infrastruttura ed opportunità per un intervento in rete sulla città. Attraverso alcune tesi di laurea sono state indagate alcune realtà molto distanti fra loro, con il solo punto in comune di essere fortemente connotate dalla presenza di un corso d'acqua: Amsterdam, Faenza, Parma, Wroclaw, Ravenna. Riportiamo in questo volume due progetti significativi, che affrontano situazioni molto distanti con il medesimo approccio di *network design*.

Amsterdam è nata ed ha prosperato sulla sponda meridionale del fiume Ij, che ne è stato la risorsa economica principale, come ambito portuale protetto. Questa sua vocazione produttiva ne ha però costituito il limite principale: seguendo le opportunità di impiego offerte dal porto, la città si è ben presto sviluppata anche a Nord, sull'altra riva (e con un altro nome) ed il fiume ha finito per diventare una separazione, una sorta di striscia industriale messa di traverso. Il centro ha vissuto con le spalle all'acqua, concentrandosi attorno alla rete di piccoli canali che lo caratterizza ancora oggi, mentre la recente vivacità architettonica che la città manifesta sul waterfront non riesce a superare la divisione: l'oltrefiume resta una città autonoma.

Il progetto proposto si intitola "*blauw is groen*": il blu è verde. Il nome racchiude l'obiettivo ambizioso di trasformare l'ampia via d'acqua in un elemento di unione, come se fosse un grande prato. Lo si fa attraverso la logica dei presidi in rete: i nodi coincidono con i punti di principale interesse della città dislocati lungo i margini slabbrati del porto; i tratti che uniscono i puntini sono linee del trasporto pubblico che viene potenziato ed integrato, ad esempio con l'introduzione di nuove linee di traghetto o la creazione di sistemi di ciclopiste.

In corrispondenza dei nodi sono stati disegnati terminal, edifici di servizio, spazi pubblici, strutture che favoriscono e ampliano il modo con cui già oggi gli abitanti usano la città, oppure che ne inventano di nuovi. L'architettura rende riconoscibili tutti gli elementi coinvolti, che vengono percepiti come un sistema. Il risultato è una rete complessa di *avvenimenti* che fa leva sull'attrattività urbana di situazioni locali per ricucire le due sponde.

Fine XIII sec.



1590

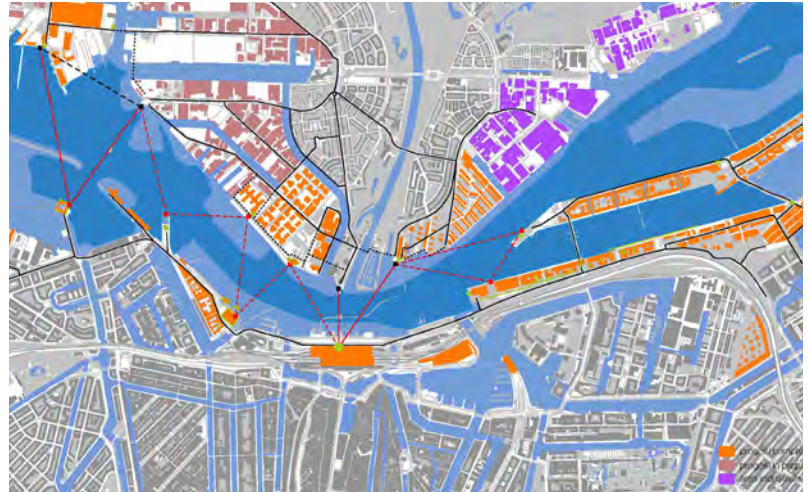


1612



1700





a sinistra 53

sviluppo storico della città di Amsterdam

...

in questa pagina
"blauw is groen", il blu è verde
progetto per una rete di presidi
lungo il corso del fiume IJ, Amsterdam
tesi di laurea di Luca Ramini





A Faenza le condizioni sono molto diverse. Siamo ad un altro estremo nell'alfabeto europeo delle situazioni urbane: il contesto è quello della Romagna provinciale, certamente ricco ed evoluto, ma ben distante dalla vitalità culturale ed economica del capoluogo olandese.

Il fiume Lamone lambisce il centro storico a Sud-Est, incrociando la via Emilia, e corre via verso il mare Adriatico. È un corso d'acqua breve, dal carattere torrentizio e sgarbato, che si prosciuga nei mesi estivi a causa dei prelievi del settore agricolo e nelle altre stagioni si gonfia ogni qual volta piove.

Il rapporto della città con il suo fiume non è certamente basato sul fatto economico: in questa parte della Pianura Padana i fiumi sono raramente navigabili, e il trasporto su acqua avveniva per canali artificiali di bonifica. Si può piuttosto definirlo un rapporto di vicinanza e presenza costante, trasformatosi in convivenza forzata man mano che l'urbanesimo incipiente ha sottratto importanza al fiume come risorsa per la città: oggi Faenza ed il Lamone si ignorano, benevolmente. Il tema è ristabilire una relazione.



La potenzialità inascoltata sta nell'area golenale compresa fra i due argini. Una striscia larga un centinaio di metri dove la natura selvatica ha continuato a proliferare, disinteressandosi della città intorno; dove al contrario la città non è potuta entrare: *"intersezione tra natura e città"* è il progetto del parco fluviale che interessa l'intero tratto urbano del fiume, con l'obiettivo dichiarato di esplorare questo limbo come strumento per rinnovare l'immagine della città, come via di comunicazione sostenibile, come traccia naturale. Così il paesaggio fluviale incolto, entrando in città, si struttura poco alla volta e diventa orto, parco, poi giardino; gli argini diventano dorsali di un sistema di percorsi ciclabili e pedonali che connettono le principali aree residenziali e per servizi; infine le intersezioni con le vie di traffico urbane offrono l'occasione per intervenire sugli spazi pubblici della città e farne punto di accesso all'acqua. Là dove tutto è incominciato...

nella pagina precedente e in questa *"intersezione tra natura e città"* progetto per parco fluviale della città di Faenza tesi di laurea di Margherita Arlotti ... mappe generali e simulazioni paesaggistiche

i laboratori urbani in Polonia

Le esperienze più recenti di laboratori internazionali che abbiamo intrapreso hanno avuto come sfondo la realtà polacca.

Nonostante le debolezze strutturali di una economia relativamente giovane, messe a nudo dalla recente crisi finanziaria e dalla svalutazione monetaria, non c'è dubbio che in Polonia si sia manifestata negli anni recenti una grande dinamicità, sociale ancor prima che economica.

Superato il tracollo del regime comunista e raggiunta finalmente una certa stabilità politica, il percorso di affrancamento dalle eredità passate è ora in mano alle città, che operano nel concreto per affermarsi in un contesto europeo.

In alcuni casi molta strada è già stata fatta. La capitale Varsavia ha attuato già da tempo interventi di trasformazione radicale, a partire dalla riqualificazione del centro (con interventi di pedonalizzazione estesi), fino allo sviluppo di un nuovo polo direzionale e culturale alle porte della città, che comprende la nuova stazione, torri per uffici firmate da archistars (SOM, Zaha Hadid, Daniel Libeskind), il progetto per il museo d'arte moderna dello svizzero Christian Kerez.

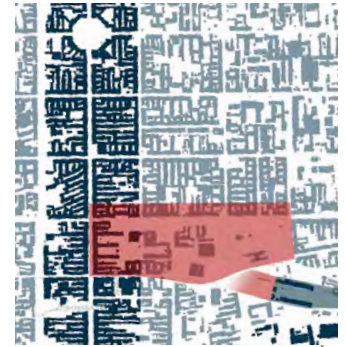




Per quanto riguarda il lavoro progettuale sulla città, abbiamo attivato i laboratori di Lodz e Wroclaw, due fra le principali realtà urbane del paese, con tematiche affini applicate a situazioni piuttosto lontane fra loro.

In particolare nel primo caso siamo stati chiamati a dare risposta alla questione pressante legata alla mancanza di una identità forte per il centro della città. Ex centro manifatturiero in declino e centro geografico della Polonia, Lodz può contare su un patrimonio multiculturale importante (è definita *città delle quattro culture*, perché riunisce le anime di una società composta: polacchi, ebrei, russi, tedeschi). L'amministrazione ha puntato decisamente su un rilancio economico che passi per la cultura, ma questo deve accompagnarsi al rinnovamento dell'immagine letteralmente *grigia* della città. I criteri e il modo con cui affrontare questo passaggio sono stati oggetto di un dibattito, tuttora in corso, sull'opportunità di adottare un atteggiamento più o meno conservativo, dibattito al quale la scuola bolognese ha potuto offrire un contributo importante.

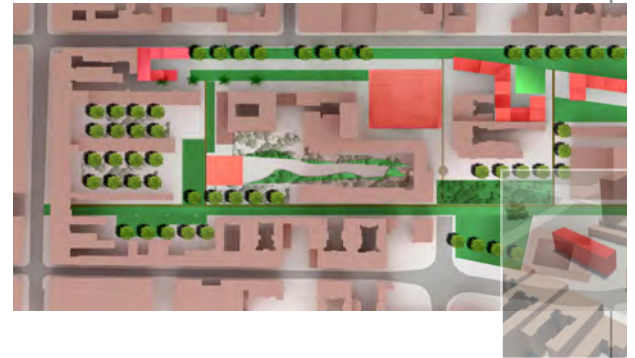
Il tema forte è quello delle relazioni, particolarmente fecondo di opportunità in un tessuto, come quello di Lodz, costruito da una successione serrata di cortili lunghi e stretti, quasi delle strade interne, privati ma accessibili al pubblico e intercomunicanti attraverso una serie di androni: una immagine metaforicamente ricca di richiami al tema della *contaminazione* culturale, che passa attraverso territori promiscui e spuri per arrivare all'inaspettato.

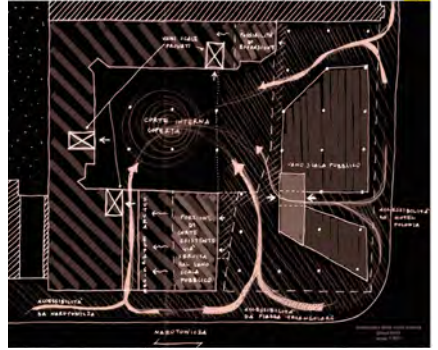


Boulevard Narutowicz
Lodz, Polonia
sopra
texture urbana

...
sinistra e fondo pagina
lettura ambientale
(in blu le aree di intervento)
e interpretazione urbana
Fabio Calzoni

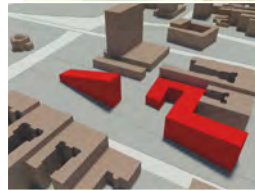
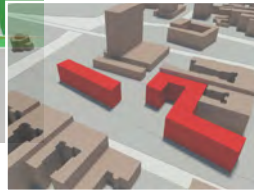
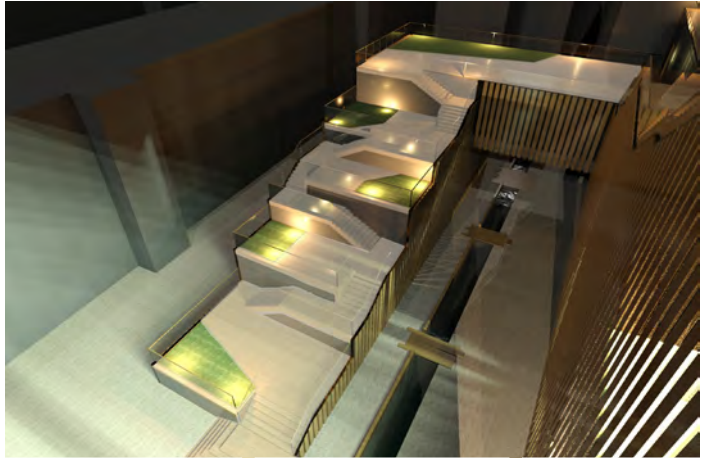
56





sopra
 progetti degli studenti per 2 delle 4 aree di
 intervento: Carla Bisanti (cuneo stazione),
 Francesco Bartoli (hotel Polonia)

...
 sotto e a destra
 masterplan generale, concept volumetrico
 per l'area cuneo stazione e render di
 progetto dell'edificio fondale Piotrkowska
 tesi di laurea di Riccardo Allegri



servizi / grandi attrattori



commercialità:
provisione



commercialità:
permanenza



tramvia



autolinee

parcheggi



traffico e sosta





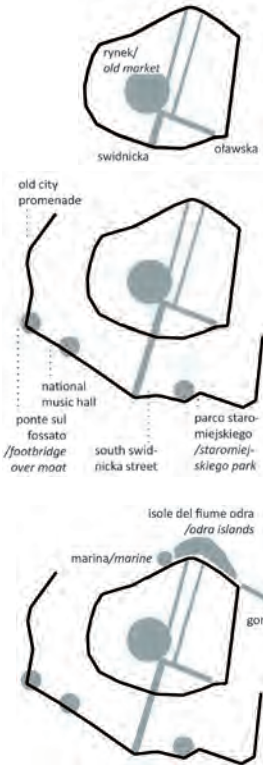
Il lavoro progettuale su Wroclaw (Breslavia, di ascendenza e cultura mitteleuropea) può invece essere letto come un utile termine di paragone con la realtà bolognese. La città capoluogo della regione Bassa Slesia, gemellata con la regione Emilia Romagna, ha dimensioni paragonabili a quelle di Bologna ed è il centro universitario più antico di Polonia e uno dei più frequentati. È curiosa ed emblematica la somiglianza del Rynek medievale (la piazza del mercato) a Piazza Maggiore: grandi vuoti urbani avvolti attorno ad un nucleo costruito centrale.



a sinistra
a confronto
Piazza Maggiore, BO
Rynek, Wroclaw

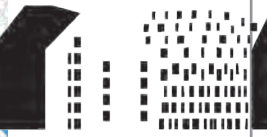
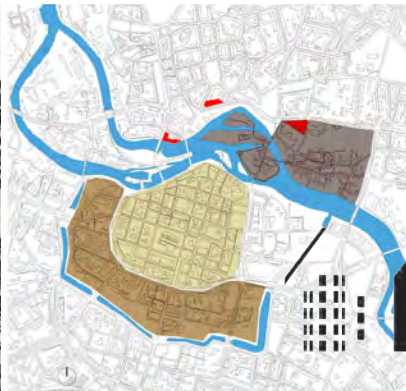
...
a destra
struttura urbana

...
in basso
mappa storica
di Wroclaw
aree di progetto



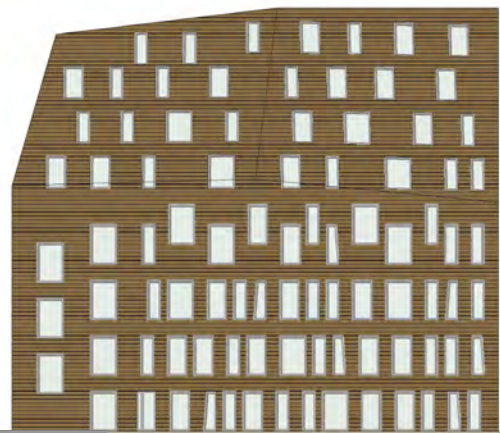
Il lavoro su Wroclaw è incentrato sul centro storico contratto e sulle sue aspirazioni a crescere: la municipalità intende infatti allargare in modo importante la zona pedonale, e con essa quel *senso di centro* che oggi rende la città uno dei teatri più vitali della nazione.

Alcune aree disposte strategicamente ai margini del nucleo storico diventano allora cerniere importanti, potenzialmente in grado di innescare meccanismi di rivalutazione complessiva del sistema città.



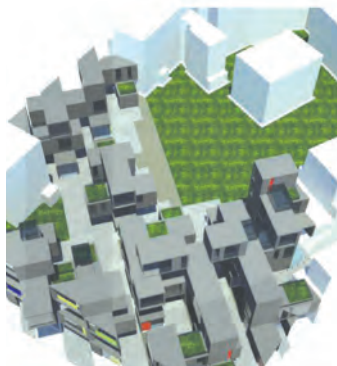


in questa pagina
*"identità ed
 innovazione"*
 progetto per
 l'area Herbarium
 tesi di laurea di
 Federica Ciarallo





concept in 7 steps



sopra e a sinistra

"de/co"

progetto per

l'area Drobnera

tesi di laurea di

Martina Cufari

...

sotto

progetto per l'area

Straznicza (lungofiume)

Francesca Gaspari

60





3 | bologna città europea
 locale globale | laboratorio bologna | il sistema collina > alter ego
 dello spazio urbano, la risorsa collina, fra sacro e profano, la collina
 e la sua pianificazione, l'approccio progettuale, complesso ex staveco,
 padiglione ingegneria | il sistema delle reti > GAD galleria d'arte diffusa



locale | globale

Nel 2000, con la nomina a *capitale europea della cultura*, Bologna vedeva riconosciuta una sua naturale vocazione e un' innegabile fermento culturale che si nutriva, da sempre, di un substrato fatto di un'antica tradizione universitaria e di una nuova vocazione allo scambio ed alla contaminazione. Come università, in quel frangente, la nostra scuola aveva fornito il suo contributo con un concorso internazionale di architettura relativo al tema *Abitare da studenti - living as students*, accompagnato da diversi dibattiti e pubblicazioni (L.Gelsomino, G.Praderio)

Nonostante questa vivacità culturale abbia continuato a crescere negli ultimi anni, allargando i propri orizzonti, arricchendosi di nuove e fitte trame, dando origine ad un enorme bacino di potenzialità culturali ed artistiche, raramente è sfociata in espressioni compiute e riconosciute sul piano internazionale.

Le attività culturali ed artistiche sul territorio sono state nel corso degli anni innumerevoli, ma non sempre opportunamente coordinate e pubblicizzate, determinando così una *dispersione delle risorse*.

A fronte di molteplici iniziative ed idee è sembrato mancare un coordinamento, una regia, e questo si deve alla scarsissima collaborazione e interazione fra i soggetti primari della realtà urbana.

Si è registrato del resto, in questi anni, un effettivo *scollamento* fra la vita politica e quella socio-culturale della città, che ha portato ad un indebolimento di quest'ultima, privata in parte degli strumenti di valorizzazione e legittimazione. La città finisce dunque per rimanere un grande *laboratorio in fermento*, ricco di idee e menti illuminate, che non ha però fino in fondo il coraggio di investire definitivamente e con sfrontatezza sul nuovo, sul rinnovamento, ancora troppo legata ad un atteggiamento attendista e conservatore.

Di questa filosofia protezionista, bisognerebbe allora tenere il meglio, l'attaccamento alla cultura del posto ed alle tradizioni, l'amore ed il rispetto per i luoghi e scartare il resto, ossia la paura del diverso, del nuovo, ossia di ciò che figurativamente parlando è di medioevale suggestione è al di là delle mura. Qualunque altro atteggiamento, volto alla mera conservazione, alla staticità, alla cristallizzazione dei luoghi e dei modi, sarebbe altamente anacronistico.

in questa pagina
*Bologna e la collina
PSC Bologna 2007*

...

pagina precedente
*schizzo progettuale
per masterplan
area ex Staveco
Giorgio Praderio
2010*



La città dovrebbe, dunque, cogliere l'esempio di alcune realtà urbane europee, quali Bordeaux, Valencia, Bilbao, ecc... e seguire la strada del rinnovamento da queste intrapreso, per assumere definitivamente i lineamenti ed i connotati di una *città europea*.

Il continuo raffronto, avuto in questi anni, con l'Europa, ci ha permesso di capire che affinché questo possa accadere, molte cose dovremo ancora cambiare, soprattutto negli strumenti di gestione. Le nuove tecnologie e la rivoluzione avvenuta nel campo dei media e dell'informazione hanno determinato una velocità dei cambiamenti socio-culturali tale da rendere *inadeguati gli strumenti* in nostro possesso per il loro governo, siano essi di natura politica, sociale, economica o urbanistica.

64

Ne consegue che, a vari livelli, le direttive, i piani, i provvedimenti o i decreti vengono approvati quando la stessa società è già altrove, ormai avanti, con problematiche e criticità del tutto mutate. La città e coloro i quali sono preposti al suo governo, viaggiano ormai a *velocità incompatibili* fra di loro; i tempi di concepimento e approvazione di piani urbanistici di qualunque natura sono assolutamente inadeguati alla velocità con la quale la città cambia le sue esigenze. In questo processo di governo del territorio è evidente il ruolo primario dell'amministrazione e della politica, ma è anche vero che coloro i quali sono addetti al *progetto della città* e dei luoghi della città hanno un ruolo da comprimari, potendo sottolineare ad ogni livello della progettazione gli aspetti socio - culturali della pianificazione del territorio, inteso non più come luogo da imbrigliare e governare, ma da valorizzare e potenziare.

In questa direzione ci siamo mossi con i corsi di Composizione Architettonica ed Urbana, in particolar modo nell'affrontare i vari temi progettuali relativi a due ambiti di particolare rilevanza: il *sistema collina* (Padiglione ingegneria, Area ex staveco) e il *sistema delle reti* infrastrutturali dotate di potenziale attrattività urbana (Galleria d'Arte Diffusa, GAD). In entrambi i casi il progetto è stato considerato non solo un generatore di volumetrie ma soprattutto di spazialità urbane, al fine di creare oggetti edilizi che fossero *anche* al servizio della comunità.

sopra
vista panoramica di
Bologna verso i colli
...
a destra
esercitazioni di
laboratorio di Architettura
e Composizione
Architettonica III
...
sotto
Bologna
i piedi della collina
dalla Porta Saragozza
ai Giardini Margherita



laboratorio bologna

I viaggi effettuati per laboratori europei avevano un costante riferimento al laboratorio bolognese, assunto come caso campione, domestico, per gli inevitabili dovuti confronti internazionali.

Spiccava, nelle esperienze condotte, l'impostazione mitteleuropea, consistente nell'anticipare la rete infrastrutturale rispetto all'esecuzione delle opere che avrebbero dovuto servirsene. La stagione londinese di riconversione dei *docklands* è stata esemplare e per certi versi avvincente, avendo avuto modo di constatare sul campo la realizzazione della rete metropolitana a servizio dei nuovi quartieri ancor prima della loro realizzazione. Bologna deve ancora conseguire questa sensibilità, il caso della metropolitana di superficie non ancora realizzata dopo molti anni dal suo concepimento e già fortemente criticata ne è una testimonianza. In merito il Centro Studi sulle Aree Metropolitane (CeSAM), ribaltando l'approccio progettuale, ha da tempo formulato delle ipotesi che vedono nel potenziamento delle linee ferroviarie dismesse una valida alternativa sia funzionale che economica.

Abbiamo dunque viaggiato... Abbiamo viaggiato molto per l'Europa, non per snobismo nei confronti della nostra cultura e della nostra architettura, ma perché per molti anni, soprattutto in passato, siamo stati orfani di architetture illuminate, mentre crescevano e maturavano ottimi progettisti e ottime architetture di genere. I nostri studenti hanno così potuto confrontarsi con un'architettura internazionale d'avanguardia, testimone e immagine dei tempi mutevoli, espressione di nuove culture e nuove socialità emergenti, avanti ed altrove rispetto agli immobilismi italiani.

Alla fine, però, si tornava sempre a casa, nel tentativo di riportare in patria le





suggerzioni vissute altrove, mescolando mondi lontani e il nuovo che avanzava con la nostra cultura e la nostra tradizione costruttiva.

Da qui i vari laboratori che il corso ha sviluppato negli anni sulle città italiane: Bologna, Ravenna, Faenza, Parma, ...

Una delle tematiche maggiormente rincontrate nel corso dei nostri pellegrinaggi europei nell'ambito della pianificazione è stata quella delle *reti* e delle *ricicature urbane*.

Abbiamo osservato, nei paesi europei, una grandissima cura nel progetto della città, riconosciuta come insieme di connessioni e relazioni, da incentivare e potenziare, sia attraverso un'attentissima pianificazione degli spazi, dei percorsi e dei trasporti pubblici, sia attraverso la riqualificazione di ambiti urbani marginali le cui potenzialità non erano opportunamente sfruttate.

Abbiamo cercato di approfondire queste tematiche anche sul nostro territorio, riproponendo quelle attenzioni e quelle sensibilità, cercando di sottolineare in ogni progetto la qualità dell'intervento in sè e le interferenze con l'ambito circostante. Abbiamo infine approfondito tematiche quali la trama urbana, le permeabilità di comparto, il disegno delle reti e dei nodi, il progetto dei sistemi culturali diffusi e dei percorsi integrati, cercando di concretizzarle in alcuni casi esemplari affrontati nell'ambito dei laboratori di progettazione.

Le esemplificazioni riportate nel seguito manifestano questo tipo di approccio.

sotto, da sinistra
complesso militare
S.S. Annunziata
ex Staveco

...
la facoltà di ingegneria
(a sinistra)
e la propaggine
collinare boscosa che
ospita il progetto per un
padiglione| faculty club

...
Galleria d'Arte Diffusa
porzione centrale della
linea metropolitana
(ipotesi oggi abbandonata)
le fermate GAD progettate
per ospitare mostre e
installazioni d'arte diffuse
nel centro sono comprese
fra la stazione e porta Saffi

66



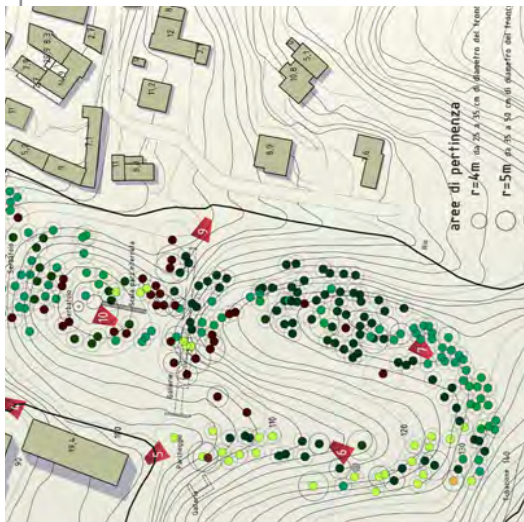


qui a sinistra
il gruppo dei docenti
e collaboratori del
corso di Composizione
Architettonica III
Copenhagen, 2010

Il complesso militare S.S. Annunziata - ex Staveco è stato studiato non come intervento localizzato di ristrutturazione urbana, ma come occasione imperdibile per ridefinire un punto-cerniera fra la città e la collina, individuando in quest'area potenzialità private e pubbliche.

Il Padiglione di Ingegneria è stato concepito non più e non solo come spazio dedicato alla didattica tradizionale, ad uso esclusivo degli studenti, ma come spazio polivalente e luogo di incontro, restituito alla città insieme ad una parte della sua collina, rivitalizzata.

La GAD, Galleria d'Arte Diffusa, è stata progettata non più e non solo come successione di stazioni della metropolitana, ma come spazio espositivo fluido, luogo di incontro e di arricchimento culturale distribuito nella città, spazio di passaggio ma anche di incontro e sosta.





il sistema collina

> *alter ego dello spazio urbano*

“Il rapporto reciproco tra città e territorio collinare è basato sulla continuità dei valori formali che i due ambiti hanno stabilito nel tempo. Esiste infatti una precisa simmetria nei due assetti consolidati: da un lato la forma urbis si è concretizzata nell'equilibrio di spazi pubblici e privati formati dalla somma dei diversi tipi edilizi e nel disegno ordinato delle successive espansioni, dall'altro la collina, con le sue presenze costruite e colture, soprattutto nelle pendici e nei luoghi più eminenti verso la città, ha significato per Bologna un continuo riferimento e riscontro visivo...” (Federica Benegiamo)

> *la risorsa “collina”*

Città nella città. A livello europeo si va sempre più definendo l'idea di un'Europa delle città, con un determinismo che viene dal basso e che proprio nelle città trova le molecole elementari e costitutive. A sua volta, ogni città può concepirsi come un insieme di ulteriori aggregati elementari, al loro interno omogenei per questioni fisiche, sociali, culturali o di pianificazione.

A quest'idea sembra essere chiaramente ispirato il *Psc di Bologna*, che individua sette grandi ecosistemi omogenei ai quali applicare approcci specifici di pianificazione. Una di queste sottoentità è proprio *la collina*, non a caso definita anch'essa *città*, parte integrante dei sistemi che la costituiscono, come la ferrovia, la tangenziale, i fiumi e gli altri soggetti.

La collina è ormai intesa non più come elemento accessorio, di contorno scenico paesistico, ma come soggetto attivo nella definizione del complesso città.

La collina come *risorsa* e non solo come contesto e paesaggio, non solo cornice di un quadro raffigurante la città ma protagonista dello stesso, dualità inscindibile dello spazio urbano attraverso la quale il costruito trova la sua dimensione e il suo valore aggiunto.

“...sul far della sera, mi sono finalmente appartato da questa antica città veneranda e dotta, da tutta questa folla che, sotto i suoi portici sparsi per quasi tutte le vie, può andare e venire, al riparo dal sole e dalla pioggia, e baloccarsi, e fare acquisti e attendere ai fatti suoi. Son salito sulla torre a consolarmi all'aria aperta. Veduta splendida! A Nord si scorgono i colli di Padova, quindi le alpi svizzere, tirolesi e friulane, tutta la catena settentrionale, ancora nella nebbia. A occidente, un orizzonte sconfinato, nel quale emergono soltanto le torri di Modena. A oriente, una pianura uniforme fino all'adriatico, visibile al sorgere del sole. Verso Sud i primi colli dell'Appennino, coltivati e lussureggianti fino alla cima, popolati di chiese, di palazzi e di ville...” (J.W.Goethe, in visita alla città, 1786)

Il parco urbano dei giardini Margherita, sul lembo Sud del perimetro delle





3 | bologna città europea

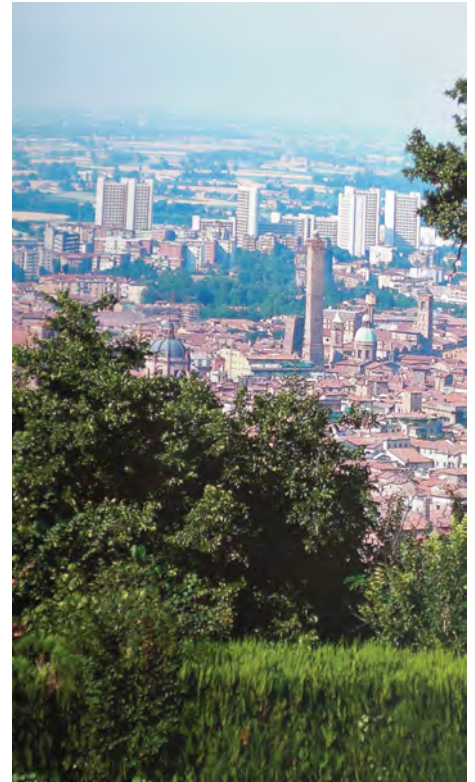
antiche mura, è di fatto parte integrante della vita sociale e culturale della città, polmone verde e spazio dedicato allo svago; altrettanto non si può dire della fascia pedecollinare che cinge Bologna.

Appena oltre questo parco e queste antiche mura, infatti, oltre le torri ed i portici, questa città di rosso vestita per il colore dei suoi mattoni e delle sue tende, dimentica e spesso nasconde un colore molto più intenso, il *verde* di una collina sterminata, ricca di risorse, vero ed unico parco cittadino in disuso e dismesso, un *gigante buono dormiente* sotto un vestito di colori sgargianti.

Ci raccontano, vecchie storie, che non è sempre stato così. Che in un tempo abbastanza remoto, prima ancora della civiltà delle macchine, la collina, intesa come sistema complesso, come fenomeno anche culturale e sociale, fosse parte integrante della vita della città, delle sue abitudini e delle sue tradizioni.

sotto
eppure si parlano:
dove si è interrotto
il collegamento?

la collina vista da Bologna
Bologna vista dalla collina





> *preesistenze: fra sacro e profano*

“Le presenze degli antichi insediamenti religiosi, dei santuari, delle ville patrizie, delle fortificazioni abbandonate, possono offrire suggerimenti e temi, sia per un attento programma di valorizzazione puntuale degli edifici e pertinenze, sia per costruire un invito rivolto a verificare nuove ipotesi per una riscoperta del territorio, attraverso visite, frequentazioni e studi, in vista di una fruizione quanto più allargata del patrimonio naturale ed artistico esistente. I luoghi emergenti, relativamente prossimi al piano, hanno da tempo immemorabile offerto accoglienza ai più diversi “abitatori” per insediamenti in un avvicinarsi anche rapido. I punti di vedetta, di difesa, hanno ceduto, di volta in volta, il sito per cenobi e santuari a leggendari eremiti, monaci e pie donne, che hanno avviato una pratica religiosa e costruito edifici sempre più imponenti mutando il profilo stesso delle pendici e stabilendo legami saldi e sottili con la città.

Mutate le condizioni, alcuni centri devozionali sono stati soppiantati da ville patrizie, per una diversa concezione di ritiro, di estrazione, di isolamento, e la vita in villa evoca subito una dimensione di qualità, di esclusività, di raffinate scelte e al contempo di enormi, incolmabili, sperequazioni. Il territorio, in progressiva antropizzazione, muta; da selvoso, aspro, via via sempre più pettinato, coltivato” (Federica Benegiamo).



70

La città si è poi nel tempo disamorata della sua propaggine verde, dei suoi monasteri e delle sue ville, mentre fenomeni sociali ed economici ben noti di abbandono delle campagne esasperavano ancor di più la crisi del sistema collinare e la città si chiudeva sempre più nel suo guscio di città dotta e cosmopolita.

La pianificazione territoriale, che avrebbe dovuto arrestare o quantomeno combattere questo fenomeno, finiva, nei primi anni di vita, con l'esasperare questa tendenza, in particolar modo per colpa di due pregiudizi abbastanza diffusi: la convinzione antica che oggetto di tutela e conservazione dovesse essere solo l'ambiente antropizzato e costruito, e l'im maturità del concetto di salvaguardia che si aveva in quegli anni, secondo il quale preservare voleva dire cristallizzare, immobilizzare attraverso la cultura del vincolismo e della negazione.

Solo recentemente la popolazione prima e la pianificazione poi, secondo uno schema classico che vede la seconda al servizio della prima e non viceversa, hanno sentito il bisogno di ricucire uno strappo dal quale entrambe le realtà, quella antropizzata e quella naturale, uscivano depauperate.

La ricucitura fra la città e la collina fu il tema trainante di un progetto provocatorio che nel 2007, insieme ai colleghi Alessio Erioli e Daniele de



Paz, presentammo alla cittadinanza presso la galleria d'Accursio, nel corso della manifestazione "Emerzione", dal titolo "Green-Dipendenza". Ragionammo intorno all'idea che se la città non voleva più andare in collina, poteva essere la collina a scendere in città, mutuando la permeabilità della frontiera fra i due spazi e ipotizzando strane installazioni verdi all'interno dello spazio antropizzato, nel quale le strade urbane avrebbero potuto, per brevi periodi, trasformarsi in percorsi verdi attrezzati e luoghi di socialità.

pagina a sinistra
ville e monasteri
sopra Bologna



> la collina e la sua pianificazione (brevi cenni)

1955. Il piano regolatore consentiva di costruire lungo tutta la striscia pedecollinare che partendo da via Toscana, attraverso i viali, arrivava fino a via Saragozza, stabilendo una fascia di rispetto paesistico a ridosso di questa per una profondità di circa 1.5 km. Venivano individuate a parco alcune aree come quella sita a Paderno e in località forte Bandiera, poca o nulla importanza veniva riconosciuta al restante territorio agricolo.

1960. Il Piano Collinare prevedeva di riconoscere sull'intero territorio una quota parte di edificabilità, di fatto eliminando la fascia di rispetto paesistico.

1968. Dopo svariate vicissitudini veniva nuovamente approvato il Piano Collinare, nel tentativo di rimediare ai danni fatti dall'impostazione del precedente. Nel frattempo era fortemente maturata e mutata la cultura della salvaguardia del verde, sia di quello urbano che di quello extraurbano.

Sempre meno il verde urbano veniva concepito come elemento di arredo, limitato a scampoli perimetrali o di risulta, fascia perimetrale stradale o confine di zona; sempre più si diffondeva una progettazione di sistemi diffusi, i cosiddetti corridoi verdi, più ampi e continui, in grado di dare origine a veri e propri ecosistemi.

in questa pagina
"green-dipendenza"
ADR: Alessio Erioli,
Daniele DePaz,
Roberto Tranquilli
2007





Sempre meno il verde extraurbano veniva considerato come area in negativo dell'urbanizzato, oggetto di interesse nullo se in area agricola oppure soggetto a rigidi vincolismi se in fascia pedecollinare; sempre più si percepiva la necessità di intervenire anche sul territorio extraurbano, esaltandone potenzialità e risorse, e sul territorio agricolo, cercando di coglierne i valori culturali e della tradizione. Furono quindi adottate diverse iniziative, quali il potenziamento delle aree a parco attrezzato, la conversione a bosco e/o pascolo delle aree agricole abbandonate, la valorizzazione delle potenzialità turistiche del sistema della prima e seconda cerchia collinare. Il piano tornava a vincolare la quasi totalità del sistema collinare rendendolo inedificabile.

sotto
"la città della collina"
PSC Bologna 2007

1982. Il Piano Collinare approvato in questo anno prosegue sulla linea del precedente, mostrando una cultura della tutela ormai matura, volta a valorizzare in tutti i modi le potenzialità proprie della collina, affinché la stessa possa definirsi risorsa e parte integrante del sistema urbano, anche a livello sociale e culturale. Particolare rilievo veniva dato a quattro percorsi di penetrazione naturale in direzione Nord-Sud, con la funzione di esaltare la permeabilità della collina.

2007. Il nuovo Psc e la *Città della Collina*. La separazione fra la città e la sua collina era maturata a cavallo degli anni '60, quando lo sviluppo di un sistema lineare residenziale diffuso ed un progressivo frazionamento e privatizzazione del territorio avevano di fatto costituito una cinta muraria di separazione fra la città e la prima fascia pedecollinare. I nuovi strumenti urbanistici, oltre a riconoscere in via teorica il ruolo primario della collina, hanno effettivamente tentato di superare lo scollamento esistente fra lo spazio antropizzato e quello naturale, attraverso la definizione o riqualificazione di una serie di nuovi accessi o porte, intese come cerniere fra la città e la collina, punti di interscambio fra sistemi di locomozione e avvio di una rete di percorsi carrabili, ciclabili e pedonali, corredati da sistemi di parcheggi diffusi (S.S. Annunziata - ex Staveco, Porta San Mamolo, Porta Saragozza, Villa Mazzacorati, Villa Spada, Parco del Paleotto).

Città della Collina



> *l'approccio progettuale*

Nell' avvicinarci alla collina, abbiamo capito che, più che altrove, occorre una sensibilità progettuale non comune, e che alcune linee guida, ritenute sempre valide dalla nostra scuola, trovavano qui il loro massimo compimento:

_ comprendere l'importanza di un progettare che è altro dal costruire, che è cercare l'identità dei luoghi, le loro potenzialità, le loro connessioni, le *relazioni* fra i luoghi e le persone, che altro non è che il valore aggiunto del progettare, quel valore sociale da sempre oggetto di discussioni e dibattiti;

_ rendersi conto che lo *spazio pubblico* pensato e progettato, fatto di percorsi, di relazioni, di trame e connessioni è importante tanto quanto quello costruito, perché l'uno senza l'altro non è in grado di originare una città, intesa come spazio del relazionarsi, del condividere e del sentire;

_ capire che le polarità urbane e naturali, private di collegamenti e relazioni reciproche, diventerebbero le une mero esercizio di stile, le altre irraggiungibile mistero; solo nelle trame che le collegano, queste emergenze possono trovare il loro valore distintivo e al tempo stesso la loro dipendenza;

_ concepire un *progetto* come *frutto del luogo, del suo tempo e della sua cultura*, come espressione delle aspettative della comunità e non delle proprie, limitandosi per quanto possibile ad ascoltare le indicazioni e le suggestioni che ogni luogo ed ogni cultura portano già con sé;

_ perseguire l'affermazione del luogo che ci ospita (non quella del progettista), la rivalutazione di tutto il contesto in cui si interviene, e del quale il progetto deve diventare un componente ed un catalizzatore: fare un passo indietro insieme alla propria opera, affinché a fare un passo avanti sia l'ambiente nel quale operiamo, con le sue *necessità*, le sue *complessità* e *potenzialità*.

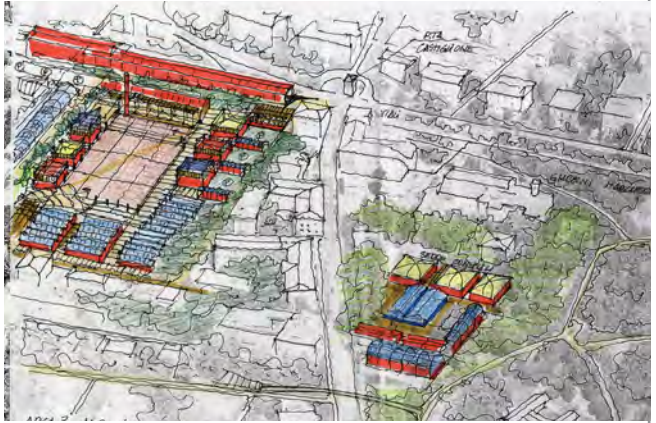
_ risvegliare tutti e *cinque sensi*, oltre la vista, l'olfatto, il gusto, l'udito, il tatto: troppo spesso nel progettare si ricorre al solo senso della vista, atrofizzando gli altri e limitando lo spettro delle suggestioni evocabili; bisognerebbe tornare ad esaltare tutte le percezioni umane, tornare a sentire l'odore dei luoghi, a percepirne i suoni e i rumori, ad esaltare la tattilità e la fisicità dei materiali;

_ riconoscere in una *lettura ambientale complessa* il grimaldello per trovare le giuste chiavi di lettura per un corretto approccio al progetto, che passa prima di tutto attraverso la comprensione profonda del luogo nel quale si lavora; la vecchia lettura tipologica è un bagaglio necessario ma insufficiente, legato ad un pensiero e ad una mentalità statica e seriale, non più adatto a descrivere la complessità e la molteplicità della società contemporanea dell'informazione, della condivisione, della mutazione;

_ cogliere l'*essenza del luogo*, la sua anima; scovare le leggi e le relazioni che ne fanno qualcosa di unico e irripetibile; far sì che il progetto sia frutto di questo humus e non un mero esercizio di stile, che il nostro lavoro sia apparentemente



solo quello di rivelare un oggetto che da sempre vi era connaturato.
Restando in rapporto con l'amministrazione comunale, abbiamo esaminato da vicino il legame fra città e collina, per ricostruire le trame di un rapporto che esisteva in passato e che si è andato perdendo nel corso degli anni.



> *complesso militare S.S. Annunziata - ex Staveco*

Il tema del recupero di quest'area è di vitale importanza, per la sua posizione ed estensione, nella politica di ricucitura fra il sistema urbano ed il sistema collinare. La linea progettuale si caratterizza per la proposta di uno spazio che nelle interferenze fra pubblico e privato, fra spazi antropizzati e spazi verdi, fra edifici conservati e nuove costruzioni, possa diventare patrimonio comune della città e della collina, che sia un punto di passaggio permeabile in entrambe le direzioni: dalle due torri, attraverso Porta Castiglione e la nuova piazza, fino ai primi rilievi, percorrendo una *promenade verde* verso i parchi dell'istituto Rizzoli e di San Michele in Bosco, e viceversa. L'area ex Staveco è di fatto al centro del sistema pedecollinare urbano, ed in virtù della sua estensione costituisce un'occasione unica per la città di ricucire i rapporti con il suo tessuto collinare, configurandosi come punto di accesso privilegiato. Qualunque sarà dunque il futuro di quest'area, riteniamo che debba essere imprescindibile il mantenimento al suo interno di una spazialità pubblica ed di una permeabilità fra la città e la collina.

> *padiglione di ingegneria*

Attraverso viale Risorgimento, i parchi limitrofi e la Facoltà di Ingegneria, Porta Saragozza si configura come un altro degli accessi privilegiati alla collina,

sopra
masterplan
area ex Staveco
Giorgio Praderio
2010



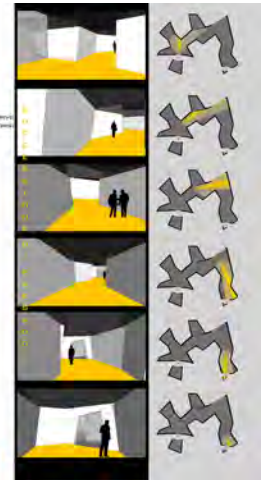
snodo importante di percorsi che in futuro diventeranno pedonali e ciclabili oltre che carrabili, con nuove aree di parcheggio e sosta per poter fungere da punto scambiatore e accesso attrezzato alla collina.

Il progetto di un nuovo padiglione per la facoltà di Ingegneria coglie in pieno queste nuove istanze, e trova nella realizzazione dell'oggetto edilizio un pretesto per una proposta molto più complessa e articolata. I lavori degli studenti passano così attraverso il recupero dell'intero bosco del parco a monte della Facoltà, da restituire parzialmente all'uso pubblico ed alla città, attraverso uno studio attento di nuovi percorsi pedonali da potenziare sino a villa Aldini, disseminati di preesistenze storico-archeologiche, di installazioni artistiche e punti di belvedere.

Il vero tema progettuale diventa dunque il bosco esistente con le sue suggestioni; i nuovi percorsi ed i nuovi spazi sono studiati al fine di potenziare e valorizzare il contesto, fatto di preesistenze naturali e storiche, ma anche e soprattutto di scorci e vedute di rara bellezza sulla città.

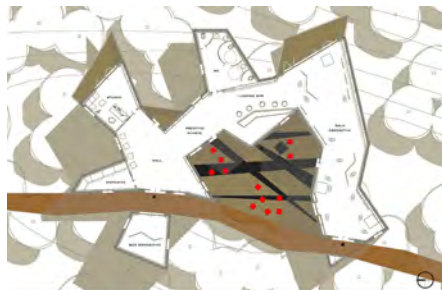
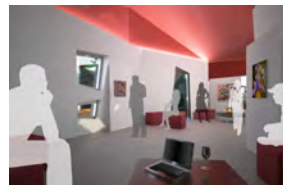
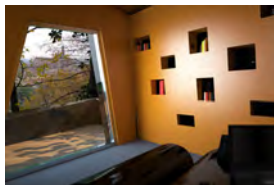
La trama dei percorsi diventa il tema unificatore, che dipanandosi lungo i crinali permetterà alla città sopita di riscoprire il suo cuore verde, le sue ville patrizie, i suoi monasteri e le sue abbazie: il progetto di un padiglione nel bosco ad uso della Facoltà, facilmente installabile e smontabile e ad impatto minimo, diventa l'occasione per ripensare e rivitalizzare un intero ambito urbano, per ridonarlo infine alla città stessa. La realizzazione del *faculty club* diventa in quest'ottica il solo momento conclusivo e maggiormente attrattivo, luogo di incontro che figurativamente parlando aiuterebbe a superare il residuo macchinismo della sede accademica progettata da Giuseppe Vaccaro nel 1934, per innestare *funzionalità altre* di ricettività ed intrattenimento colto.

sotto e
pagine seguenti
progetti degli
studenti per un nuovo
padiglione e faculty
club della facoltà di
ingegneria
75
progetti di:
Federica Benegiamo
Filippo Focchi





76

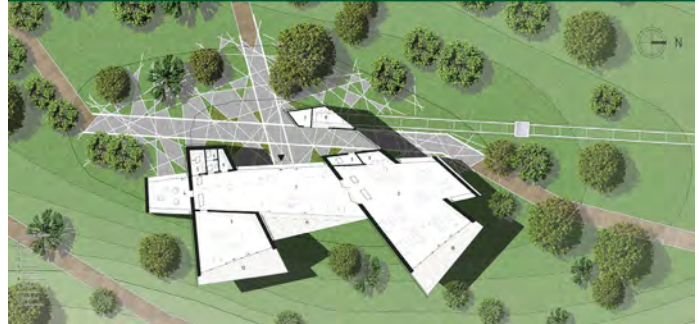
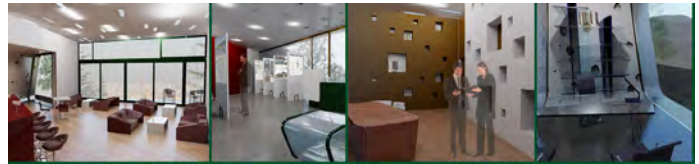
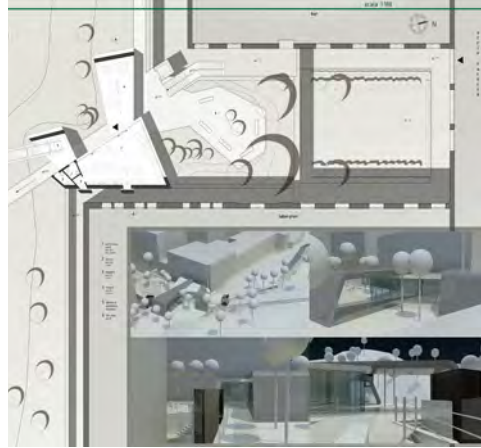
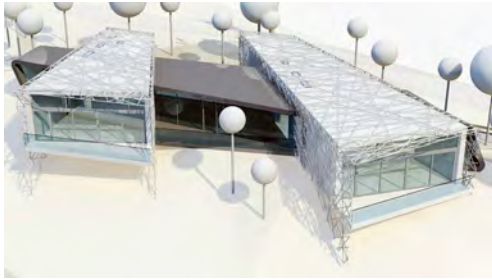


PADIGLIONE

VIALE ALDINI

SAN PETRONIO LE DUE TORRI





VIALE BERTI PICCHAT

FERROVIA

TORRI KENZO TANGE





GAD, Galleria d'Arte Diffusa

Bologna è ricca di esempi di architetture/complessi di edifici in disuso o non sfruttati al meglio (caserme, ex-mercato ortofrutticolo, sferisterio ex-manifattura tabacchi) e vuoti urbani incolti o trasformati all'occorrenza in pseudo parchi o aree verdi (Prati di Caprara) e, al contrario, di aree verdi con enormi potenzialità non ancora esplorate (la collina), che stanno in attesa di essere trasformate e integrate con la realtà in cui si manifestano. Tra questi *ambiti sospesi* si collocano anche i vecchi sottopassaggi di via Rizzoli e via Ugo Bassi, che si trovano in punti strategici nel progetto della linea metropolitana bolognese.

Sei stazioni situate nel centro storico, previste dal progetto della metropolitana, sono state prese come caso di studio dal corso di Architettura e Composizione Architettonica III, non tanto come progettazione dell'infrastruttura, ma come integrazione degli accessi con un valore aggiunto: l'arte.

Con il progetto *Galleria d'Arte diffusa* (GAD) si è voluto intraprendere un *viaggio* di interazione concreta della città con la sua produzione artistica, che esce all'esterno del luogo fisico in cui spesso è contenuta (musei, collezioni private) e diventa itinerante.

78

L'arte della GAD entra nel campo visivo delle persone per stimolare sensazioni, emozioni, riflessioni; diventa un appuntamento ricorrente, inevitabile.

L'arte si rivela intorno a spazi strategici di percorrenza e il considerevole flusso degli spettatori si trova ad interagire involontariamente con essa; quotidianamente il viaggiatore, lavoratore pendolare o turista, ripercorre gli stessi luoghi senza mai soffermarsi, attraversandoli freneticamente o vivendoli in maniera del tutto apatica perché, per la maggior parte, privi di elementi attrattori.

L'inserimento della GAD nel tessuto urbano consolidato è il pretesto per creare generatori urbani, punti di riferimento riconoscibili e immediatamente identificabili anche per il contenuto che essi stessi accolgono. La fitta rete di collegamenti invisibili si avvia a creare una ragnatela complessa che ingloba arte e società (tessiture di rapporti sociali). Si intrecciano in questo modo fili immateriali inconsapevoli di significati, di idee, si generano atmosfere.

Gli esiti di questo intreccio sono imprevedibili: lo spazio si tramuta in un integrale di azioni, tra partenze ed arrivi; alla stabilità si contrappone la dinamicità delle opportunità.

Il viaggiatore diventa l'attore di questa rappresentazione interattiva, di pluralità di sfondi via via in mutazione, scena virtuale in grado di evolvere rapidamente la sua configurazione formale: è il viaggiatore stesso a ritrovarsi protagonista in questo palcoscenico, essendo in grado di cambiare lo spazio, interagendo direttamente con le installazioni.



La progettazione del padiglione di accesso parte dalla smaterializzazione dello spazio (contenitore puro), che si presta ad essere vestito al contenuto anche solo relazionale, in continuo mutamento; uno spazio flessibile, costruito attraverso l'utilizzo dei più svariati materiali contemporanei e delle nuove tecnologie, che cerca di enfatizzare sia il concetto di ingresso sia il concetto di ventre della città. Nascono ambienti che sono un filtro con il mondo caotico esterno, che percepiscono solo le atmosfere (luci, colori, odori) e sono in grado di interrelazionare le parti.

Alcuni progetti sono caratterizzati dalla traslucidità ovvero dall'importanza di far penetrare la luce attraverso un materiale in modo diffuso (fattore luce); molti emergono come totem sul territorio e altri rimangono interrati, con solo un elemento attrattore esterno; alcuni hanno utilizzato pavimenti e pareti interattivi, pannelli mobili che configurano lo spazio, canali luminosi a soffitto come linfa vitale del grembo ipogeo.

I padiglioni di accesso devono essere *riconoscibili* come un'emergenza ben identificabile in quanto tale; basti pensare agli storici accessi di Hector Guimard al Metro di Parigi oppure a quelli di Otto Wagner per la u-bahn viennese, a Norman Foster a Bilbao o Anish Kapoor a Napoli, divenuti paradigmatici della loro funzione; allo stesso tempo devono essere *contenitori* di installazioni temporanee, itineranti, viaggianti, trasformando lo scenario a cui lo spettatore si trova innanzi, provocando stupore e curiosità ogni qualvolta si trovi a vivere questi spazi; a Madrid, il passaggio tra l'infrastruttura vera e propria e la superficie è caratterizzato da installazioni dinamiche digitali suggestive ed emozionali.

a sinistra
padiglioni e varchi
di accesso a
metropolitane

Otto Wagner, Vienna
Anish Kapoor, Napoli
Hector Guimard, Parigi
Norman Foster, Bilbao

...
sotto
Galleria d'Arte Diffusa
il tragitto previsto
per la metropolitana
(nel progetto
preliminare del 2007)

e le fermate interessate:
VIII agosto
Altabella
Ugo Bassi | Marconi
Riva Reno
Saffi

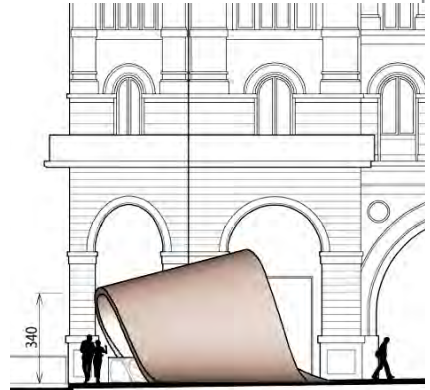
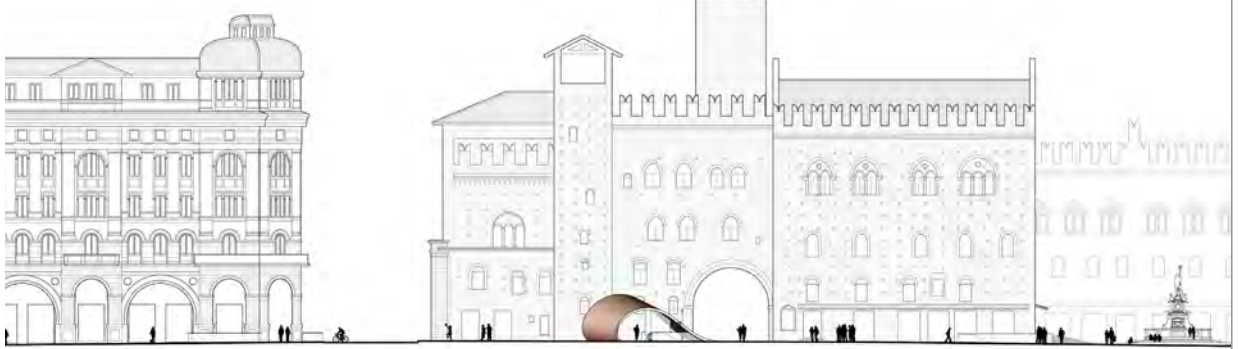
79



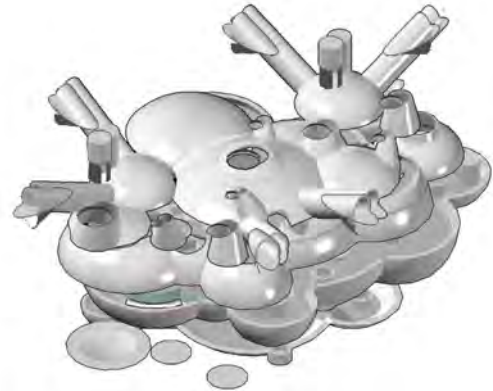
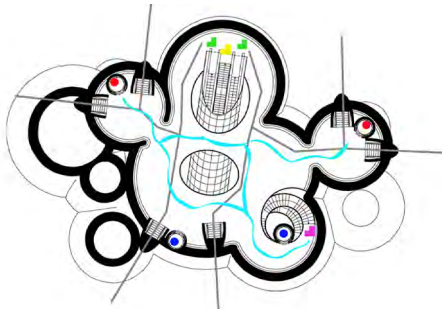
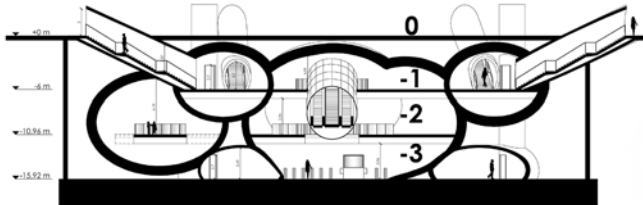


Queste emozioni, questo catturare l'attimo, devono essere trasmesse anche dal padiglione stesso, in quanto elemento architettonico è esso stesso arte. La parte affiorante di questo sistema sotterraneo, collocandosi in un tessuto fortemente storicizzato e di forte carattere identitario, si confronta in maniera dialettica con esso, non come un corpo estraneo ma come *plusvalore*.

La studentessa *Marta Fantoni* afferma che il suo progetto non vuole solamente essere l'elemento d'ingresso al percorso espositivo dell'Urban Center e della metrotramvia, ma ha l'intenzione di porsi, con garbo e fermezza, come segno di richiamo e visibilità dell'intervento. La forma scultorea e aperta si inserisce in un contesto urbano significativo senza sfidarlo o prevaricarlo ma, al tempo stesso, senza mimetizzarsi. La sua forma vuole idealmente unire, come un nastro, i percorsi e gli allineamenti definiti da Piazza del Nettuno e dal Voltone del Podestà.



Martina Cufari pensa lo spazio come un concatenarsi di ampolle, creando un otre sotterraneo la cui presenza è suggerita dai connettivi verticali avvolti da spirali luminose che catturano l'attenzione.



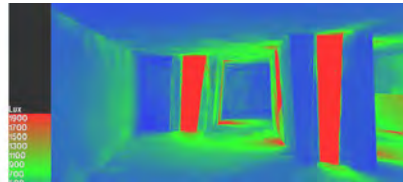
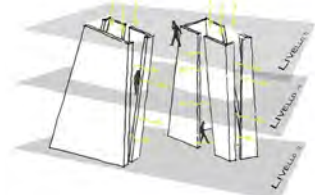
81

Un nuovo segno contemporaneo sul territorio è dato dal progetto di *Luca Ramini* che identifica l'accesso alla metropolitana con una serie di piani sfaccettati ottenuti come risultato della trasformazione del padiglione, da statico (luogo per la sosta) a dinamico (luogo del flusso).





Gli elementi caratterizzanti il progetto di *Rachele Bria* sono i coni di luce che emergendo dal terreno trasportano radiazioni luminose al sistema ipogeo: essi definiscono uno spazio filtro tra l'oscurità della metropolitana e la luminosità dell'esterno. Il viaggiatore avverte l'emozionante passaggio di luce-buio/buio-luce transitando attraverso una complessità di spazi variati, spaccature nel terreno che diventano contenitori di opere d'arte che di notte fungono da fari-torcia per la città.



82

Federica Zambelli presenta la sua vetrina sulla città, conferisce riconoscibilità e identità agli spazi pubblici anonimi, ricuce la via Emilia attraverso percorsi sotterranei e di superficie, crea collegamenti intriganti con forme morbide, forti contrasti luce-ombra, giardini e gallerie concentriche.

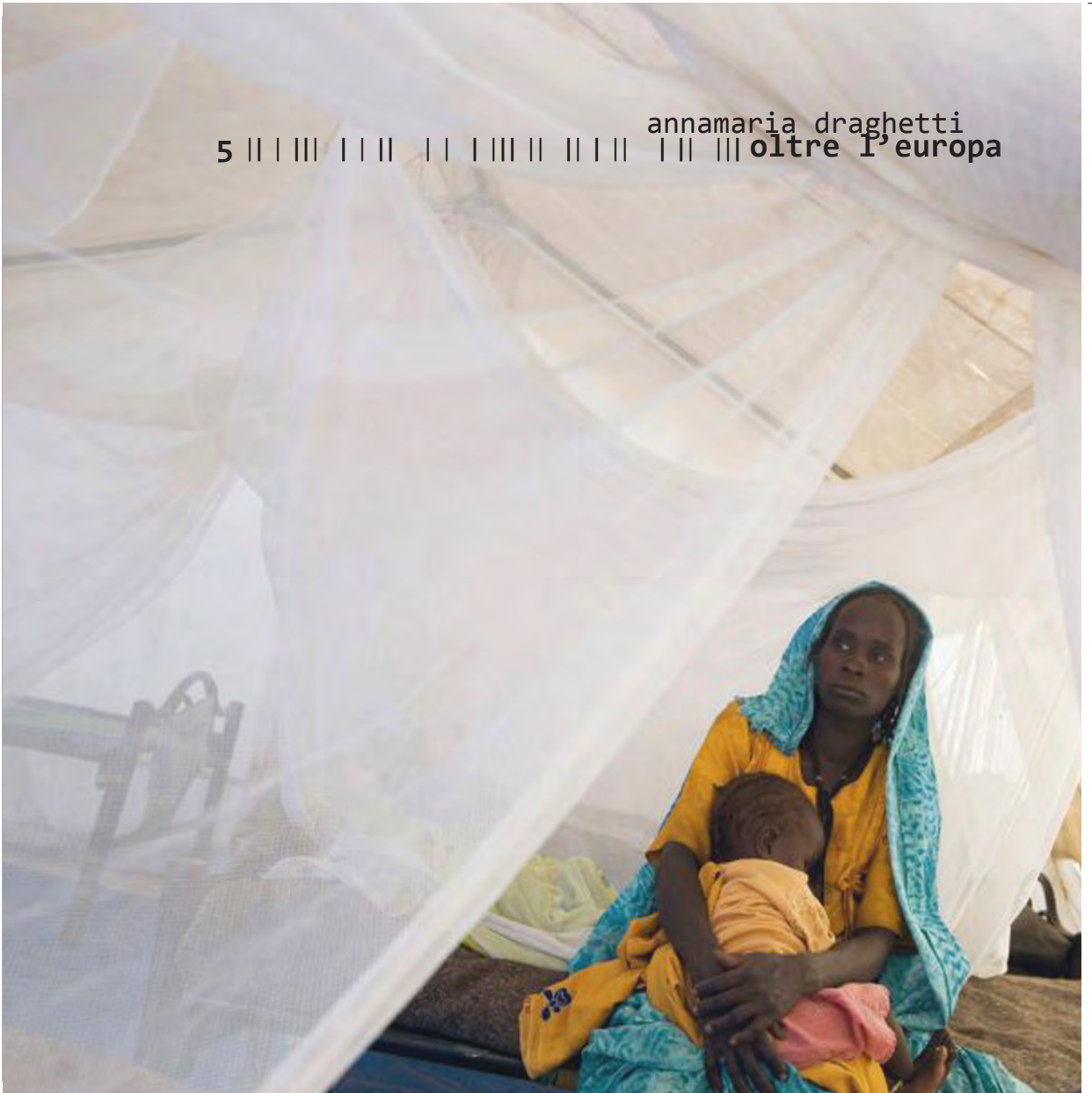


Il filo conduttore che accomuna tutti i progetti è nell'aver creato episodi non più indifferenti, ma *landmarks* sul territorio con una forte valenza urbana e sociale, integrati tra sistema infrastrutturale di trasporto, arte e spazio pubblico.





annamaria draghetti
5 || ||| | ||| | ||| || ||| || | || ||| oltre l'europa





4 | oltre l'europa: progetto di un ospedale pediatrico in darfur





Un ospedale pediatrico in Africa, nel Darfur? La sola parola *Africa* richiama alla mente una vastità tale dalla quale inizialmente si è piuttosto spaventati. Se poi si aggiunge il termine *ospedale pediatrico* ecco che l'esperienza che ci si appresta a compiere è tutt'altro che scontata.

E così è stato.

Questo progetto, elaborato come tesi di laurea, nasce e cresce sulla base di continui tentativi volti a capire cos'è l'Africa, cos'è il Darfur e qual è la sua storia.

Ricerche che permeano la cultura e la società di questo territorio, cercando di approfondire quelle che sono le peculiarità che lo rendono così originale e diverso da altri.

Allo stesso modo *ricerche* che cercano caratteri comuni, nodi, cerniere con quello che è il mondo islamico, così profondamente radicato e radicante in Darfur.

Ricerche che cercano di capire come e dove è possibile contaminare diverse culture, diversi modi di progettare, quali contributi potessero venire da noi europei.

Ricerche volte ad individuare che tipo di intreccio si possa instaurare tra una realtà difficile ed una tecnologia al suo servizio.

Ricerche che nascono da una realtà concreta ed operante sul campo, l'associazione umanitaria italiana Emergency, e soprattutto grazie ai suoi collaboratori (Raul Pantaleo, studio tamassociati) che hanno reso possibile questo percorso.

L'ospedale pediatrico nascerà nella periferia ovest della città di Nyala, una dei principali centri del Sudan, lungo la via che la mette in connessione con la vicina città di Kass. Il sito prescelto, come tutta la città del resto, è avviluppato dal deserto, che si presenta talvolta sotto forma di duna e talvolta come ammasso roccioso. Ma non è tutta sabbia, infatti vi è un grande fiume che divide Nyala in due tronconi ed è al tempo stesso il grande polmone del territorio. La vegetazione è tipicamente sahariana, come lo è il clima e lo sono le persone, islamici e zaghawa (etnia autoctona).

in questa pagina
*lungo le vie del
deserto: come
muoversi nella città*

...

pagina a fianco
Nyala skyline





La strada seguita diventa quella di una grande scatola, con il coperchio aperto, dove continuare a mettere storie di uomini, di culture e di architetture, ma anche baobab acacie e manghi ma soprattutto il deserto; il deserto diventa il filo conduttore di tutto il progetto, è allo stesso tempo casa e orizzonte, profilo e infinito.

Un ospedale nel deserto è prima di tutto una casa nel deserto.

Scegliere di realizzare un ospedale nel deserto vuol dire pensarlo come una casa nel deserto, come accezione primordiale del luogo di cura, nella sua forma intima, protettiva e benefica. Il tentativo è stato quindi quello di progettare una struttura sanitaria che potesse essere percepita come un luogo domestico per coloro che la fruiranno, un luogo nel quale si ritrovano le proprie radici e dal quale non si è estraniati.

Indagare su quale sia la valenza abitativa nelle aree desertiche comporta un necessario confronto culturale e antropologico che va ben oltre i tipi abitativi; nella nostra realtà europea, il concetto di abitazione assume connotati diversi a seconda dei paesi nei quali si cammina, talvolta è introspettiva (rifugio), talvolta è ostentata (vetrina), ma si colloca nella maggior parte dei casi all'interno di un'ottica urbana, dove il territorio è definito e consolidato da regole, codici e direttive. Ma nel deserto le regole sono di natura ben diversa, traggono origine dall'ambiente e dal clima ma anche dalla religione e cultura locale ed hanno un passato lontano.

86

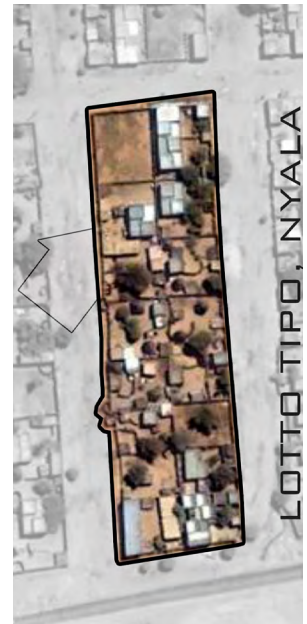
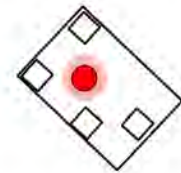
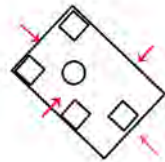
Il tema della casa ha richiamato a sé molteplici ricerche, dalla tipologia abitativa, alla costruzione, alla scelta dei materiali e del luogo, ma soprattutto al modo di vivere la quotidianità domestica. Ed ecco delinearsi i contorni, una serie di piccoli volumi all'interno di un recinto: questa è la casa qui in Darfur; volumi monofunzionali, la stanza del padre, la stanza delle donne, le cucine. Ma il cuore pulsante è soprattutto ciò che non è coperto, è il cortile, il giardino, il recinto, qualcosa che è delimitato dall'infinità che vi è fuori, ma al tempo stesso la contempla.

Un ospedale che sia una casa africana è prima di tutto un recinto.

Il recinto è l'elemento fondante la regola costruttiva. Qui tutto è circondato da un recinto, che diventa l'elemento aggregativo per la definizione di lotti. Recinti affiancati regolarmente creano la maglia urbana ed all'interno dei quali sono collocati gli ambienti domestici.

Sono recinti alti, di pietra o mattone senza aperture o pertugi, con un'unica entrata ed uscita; si scorge poco da fuori su ciò che succede all'interno come una sorta di protezione dall'infinità che vi è fuori.

Ed ecco la cultura araba con le sue grandi tradizioni offre ulteriori spunti di approfondimento: la corte araba, con i suoi patii e giardini, si configura allo stesso modo come un grande volume protetto verso l'esterno e ricco di vegetazione e





4 | oltre l'europa

fontane al suo interno.

Il tema del chiuso nell'aperto ha suggerito la forma e l'impianto dell'ospedale, protetto dall'esterno e rigoglioso all'interno. Si è così pensato ad un grande volume a sviluppo orizzontale, un grande recinto che lasciasse la libertà al cielo e al deserto di avere la maggior visuale.

Il recinto diventa quindi limite esterno ma anche limite interno, definendo quelle che sono le volumetrie della struttura, gli accessi e le gerarchie.

pagina a fianco
schemi distributivi
di un'abitazione
tradizionale sudanese

...
lotto abitativo tipo
di Nyala



Un ospedale che sia recinto è prima di tutto un cortile.

Il cortile è l'elemento di raccordo tra il costruito ed il deserto; è parte del deserto ma ne viene al tempo stesso difeso, per cui si trasforma e diventa giardino, ricco di vegetazione che emerge dai recinti.

Così succede anche all'interno della struttura ospedaliera, dove il grande volume pieno è bucato per far spazio ai cortili che si trasformano in patii ed in giardini, dove poter godere della frescura della vegetazione che spicca, alta, al di fuori dello stesso. Si è così scelto di progettare una struttura fatta di pieni e di vuoti, dove i vuoti spiccano nella loro rigogliosità e colore, collocati in modo tale da poter essere percepibili in qualunque punto del complesso. Corridoi verdi, sale d'attesa connesse a cortili e stanze di degenza che si dotano di un grande campo visivo verde come elemento fondamentale nelle terapie di riabilitazione, psicologica ed emotiva.

in questa pagina
scenari possibili
all'interno dei patii

...
il sistema di
oscuramento delle
camere di degenza
realizzato con
legni locali

...
vista d'insieme del
plastico di studio





4 | oltre l'europa

Un ospedale che sia cortile è prima di tutto terra.

La terra di questo paese, è del colore dell'Africa! È ocra, e poi rossa e poi verde. Con questa terra si costruiscono mattoni, che sono elemento fondante di tutto il territorio. Si tratta di mattoni in terra cruda lasciati essiccare al sole del deserto. In questa direzione si è scelto di realizzare l'ospedale con il mattone locale, prodotto proprio a Nyala, al fine di favorire la manodopera nella tecnica a lei più affine e mantenersi in continuità con le tradizioni locali.

L'ossatura dell'edificio è realizzata con travi e pilastri in acciaio, che ben si sposano con il mattone crudo e al tempo stesso possono essere facilmente reperiti direttamente dalla capitale Karthum o da Port Sudan, ponendosi sempre in un'ottica di commistione tra progettazione europea e tecniche e materiali locali. Scegliendo l'acciaio ed il mattone come binomio strutturale è stato possibile realizzare una maglia flessibile e regolare, che si fonda su proporzioni già collaudate nelle tecniche di progettazione ospedaliera europea. Con una base di questo tipo è stato progettato ad hoc l'intero sviluppo funzionale della struttura, in relazione alle diverse esigenze che il questo territorio richiede.

Ma c'è di più; si è scelto infatti di realizzare una copertura in mattoni ottenibile mediante una tecnica di derivazione spagnola, la *volta catalana*. Questa tecnica, ha un'origine antica nella cultura spagnola ma è stata riproposta a più riprese da grandi architetti contemporanei come Antoni Gaudì presso le Scuole Provvisorie della Sagrada Familia. Uno studio di questa struttura, interpolato con lo studio della tecnica del *mattone armato*, proposta dal grande architetto uruguayano Eladio Dieste, ha permesso di progettare una copertura voltata, con frecce di varia dimensione, che proponessero uno skyline finale simile alle dune del deserto che circondano Nyala.

Ciò che è ancor più interessante è la semplicità realizzativa di questo tipo di volte, che ne ha caratterizzato la diffusione nel sud dell'Europa, che ne permette l'esecuzione anche da parte di maestranze non altamente specializzare come nel caso in esame.

Una tecnica estremamente semplice, non originata dalle tradizioni costruttive locali, ma che si inserisce in maniera armonica con il contesto, in coerenza con gli obiettivi iniziali alla base di questo percorso, volti alla ricerca di possibili intrecci culturali e tecnologici.

Un ospedale che sia terra è prima di tutto terra di nomadi.

Il Darfur, così come tutto il Sudan è popolato di numerosi gruppi nomadi, ciascuno dei quali con caratteristiche estremamente diverse; fattore comune è la necessità di un luogo ove fermarsi, non stanzialmente, ma per un certo periodo di tempo e quindi, la necessità di costruire un riparo.

in questa pagina

Iglesia del Cristo

Trabajador,

Eladio Dieste,

Atlántida, Uruguay,

1958-1960

...

Escuelas de la

Sagrada Familia,

Antoni Gaudì,

Barcelona, Spagna,

1909



pagina a fianco
*la struttura sanitaria:
accessi, blocchi
funzionali, connessioni
con il verde*





I nomadi solcano le vie del deserto con le loro tende, architetture temporanee di passaggio, come lo è un ospedale, dove si entra e si sosta, e una volta terminata la necessità, si riprende la propria strada.

Al tempo stesso la cultura locale ritiene che se un membro della famiglia si ammala, una sorta di cattivo presagio si è riversato sull'intero gruppo familiare; pertanto, non è solo il membro non sano a dover esser curato, e quindi a doversi recare in ospedale, ma tutta la famiglia deve seguirlo. Da questo punto di vista è chiaro come sia di fondamentale importanza prevedere ampi spazi dedicati ai familiari dei degenti. Questo tipo di "carovana" non è poi così lontana dalle nostre abitudini, spesso e volentieri anche all'interno dei nostri ospedali troviamo madri, padri e famiglie intere che si spostano per assistere il proprio malato. Ma non è solo questo: qui in Darfur sono nomadi anche le famiglie che vivono gli orrori delle guerriglie, dello sciacallaggio e delle mine antiuomo delle quali questa terra è tragicamente disseminata.

È stato pertanto pensata una struttura ospitante adiacente il complesso ospedaliero, che si traducesse a tutti gli effetti in un piccolo *villaggio* per nuclei familiari in movimento, e che rispecchiasse tutte quelle caratteristiche tipologiche del lotto abitativo locale.

in questa pagina
sezione trasversale
colori e forme

a fianco
schizzo di schema
ventilazione
*"La casa araba d'egitto
Costruire con il
clima dal vernacolo
ad Hassan Fathy e
Ramses Wissa Wassef"*
Adelina Picone
2009, Ed Jaka Book



Un ospedale che sia terra di nomadi è prima di tutto ambiente e clima.

Nell'ambito della progettazione, l'ambiente ha rivestito un'importanza fondamentale ai fini non solo di ottenere il miglior inserimento possibile della struttura nel territorio, ma anche per poter implementarlo come risorsa a servizio della comunità.

In questa direzione sono state analizzate le tecniche costruttive tipiche della zona egiziana e mediorientale, da sempre esempio di architettura bioclimatica per eccellenza. Dallo studio delle opere dell'architetto egiziano Hassan Fathy che descrive puntualmente quelli che sono gli accorgimenti per sfruttare al meglio il



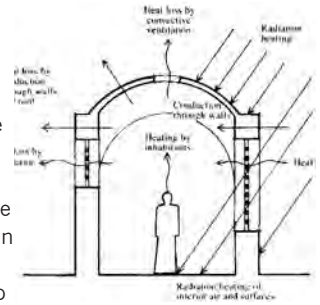


4 | oltre l'europa

clima tipico del deserto, si sono sviluppate le successive scelte progettuali, come l'inserimento di patii e giardini, l'analisi della ventilazione naturale all'interno delle volte, l'utilizzo di pacchetti murari altamente performanti.

Alle tecniche tradizionali si sono affiancate anche semplici tecniche di trattamento e controllo dell'aria, nate dalla necessità di un alto standard qualitativo ambientale all'interno dell'ospedale.

Ma si è cercato di fare qualcosa di più. Un ospedale in Darfur è molto più che un luogo di cura, diventa un vero e proprio presidio territoriale, che svolge funzioni atte al miglioramento delle condizioni della popolazione locale. Per questo motivo, da un punto di vista energetico, non solo si è cercato di renderlo indipendente dalla rete cittadina, ma si è cercato di attivare servizi a favore della città stessa. Si è pertanto pensato ad un sistema che alimentasse energeticamente la struttura ospedaliera ma che al tempo stesso, fornisse un servizio alla comunità, in questo caso posti di lavoro nel settore agricolo. Il sistema si basa sull'utilizzo di un particolare olio estratto da semi di una pianta infestante, tipica di questi territori denominata *jatropha curcas*, al fine di alimentare due generatori che producono energia per il funzionamento dell'ospedale. Questa pianta, limita la desertificazione e permette la coltivazione dei terreni adiacenti: in questo modo si otterrebbe non solo la



possibilità di alimentare i generatori svincolando la struttura ospedaliera dalla rete cittadina, ma anche creare posti di lavoro, nelle zone rese coltivabili, per i parenti dei pazienti durante la loro permanenza.

Si otterrebbe così un surplus alle funzioni abituali tipiche di un ospedale, andandosi ad integrare con la difficile realtà locale.

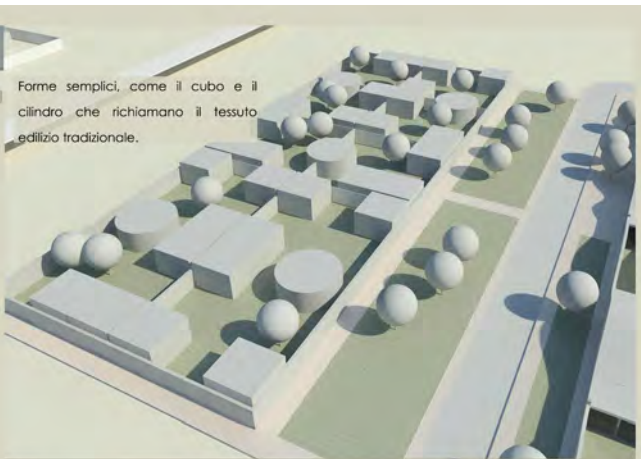
Un ospedale che sia ambiente è prima di tutto fatto di persone.

Il Darfur è una regione difficile, aspra e pericolosa. Sono molti i campi profughi realizzati tramite la collaborazione di associazioni umanitarie che sostengono la

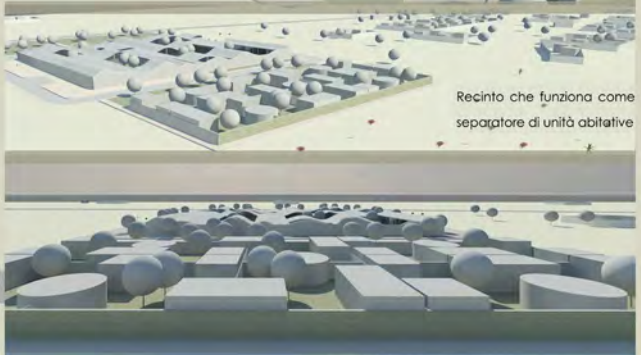




Organismo edilizio con impianto regolare e lineare, rispettando così le caratteristiche urbanistiche e tipologiche della città.



Forme semplici, come il cubo e il cilindro che richiamano il tessuto edilizio tradizionale.



Recinto che funziona come separatore di unità abitative





battaglia contro il massacro in corso da anni. Le condizioni sono talmente critiche che sarebbe impossibile pensare un ospedale che possa servire tutte le fasce di bisognosi di cure del territorio. Per questo motivo si sceglie di realizzare una struttura sanitaria volta alla cura di coloro che potranno un domani esser il futuro del Sudan e che oggi si trovano nelle condizioni di sviluppo maggiormente ostili: i bambini. Si è scelto pertanto di realizzare un ospedale pediatrico ad indirizzo cardio-chirurgico da 80 posti letto, due sale operatorie, una terapia intensiva, un day

4 | oltre l'europa

in questa pagina
sezione trasversale
colori e forme
...
interno di una camera
di degenza

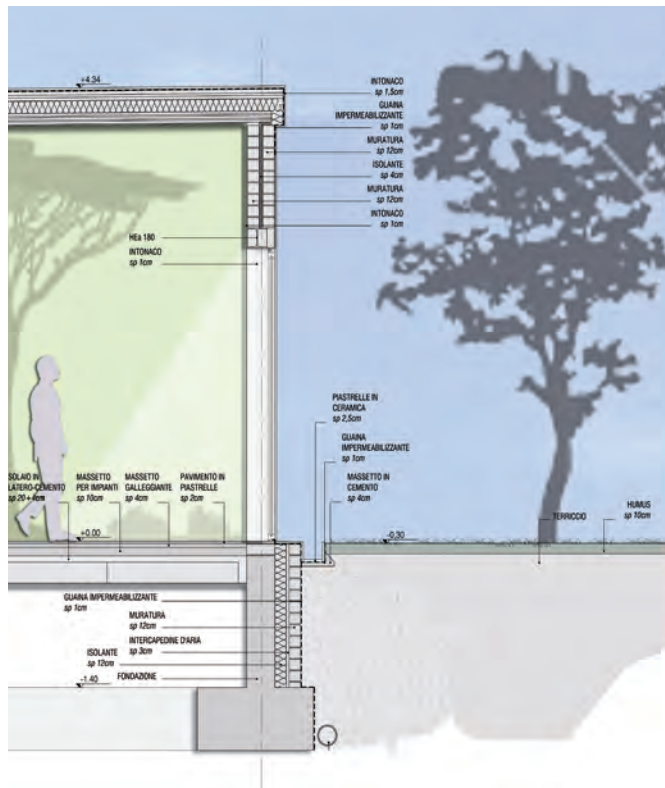


hospital ed una banca del sangue in modo da coprire le prime esigenze di cura ed allo stesso tempo fornire prestazioni specializzate nella cardiocirurgia. I bambini sono i principali fruitori di questa struttura e per tale motivo si è cercato di renderlo allegro e colorato al suo interno. E così, è possibile incontrare arancioni giraffe in reparto, azzurri elefanti nei corridoi e verdi scimmie negli ambulatori, che rendono animata e viva la permanenza in ospedale, come primo atto di cura nei confronti dei piccoli pazienti e delle loro famiglie.

pagina a fianco
viste esterne del
complesso: l'ospedale e
la struttura ospitante
...
textures a confronto

93





94

Un ospedale fatto di persone è prima di tutto un ospedale pensato da persone.

L'oggetto di questa tesi è stato soprattutto il tentativo di trovare il miglior connubio possibile, tra il modo europeo di progettazione ospedaliera d'eccellenza, e il contesto all'interno del quale ci si apprestava a realizzare la struttura. Realizzare un ospedale di alta qualità e tecnologia in Africa è possibile solo mantenendo i contatti con il territorio ed il suo sentire.

Realizzare eccellenza significa cogliere la sostanza che rende un territorio, e la sua popolazione, originale e diverso da altri ed individuare il miglior utilizzo che gli strumenti del nostro sapere ci mettono a disposizione.

La forza e sostanza di questo tipo di approccio è resa possibile soprattutto grazie al fondamentale contributo proveniente dall'associazione umanitaria italiana Emergency, che con i suoi presidi sanitari in Africa e non solo, fornisce agli occhi del mondo un brillante esempio di una possibile soluzione.

*in questa pagina
dettaglio del sistema
costruttivo e continuità
con il patio*





giorgio praderio
simona bernardoni
6 || ||| | || | || ||| **viaggiare per perdersi e ritrovarsi**
ritorno alla forma monasterii





5 | viaggiare per perdersi e ritrovarsi
il senso del viaggio | uno sguardo sull'Europa | i turismi
dell'ospitalità | ritorno alla forma monasterii



il senso del viaggio

Il viaggio è metafora di vita e forma di esperienze umane, legato all'espansione dei propri territori mediante l'esplorazione di luoghi e spazi altrui (1). Tutti i veri viaggiatori sanno che il viaggio è un *"pellegrinaggio della modernità"* (Goffman), rappresentato da un cerchio non chiuso: partenza e meta, percorso e movimento, tempo ed esperienza. Perché non si ritorna mai al punto di partenza, per l'irreversibilità dell'esperienza. Questo si riflette in una ricerca personale della propria esistenza e della propria vita interiore, dunque si tramuta in una categoria dello spirito e, in conclusione, in pura essenza metafisica.

Il viaggio senza ritorno ed il viaggio senza meta possono trovare rappresentazione in una spezzata, in costanti interrogativi, senza più risposte scontate.

Si può trovare un punto in comune tra viaggio profano e viaggio per architetture, tra credenti e laici. La liturgia della santa Messa in una chiesa evoca il viaggio del profano e quindi del fedele all'incontro con Dio. Gli studenti di architettura sanno che le stesse architetture, se vere e compiute, rappresentano viaggi, movimento tra soggetti, esperienze sulle cose, vissuti in spazi identificabili, perché preludono a incontri con altri e con oggetti simbolici, carichi di significati.

Il viaggio, personale o di gruppo, non va però confuso con il turismo, che ne è un clone servente. Il turismo infatti è movimento fisico, reale e materiale, esteriorizzato alla quotidianità e in genere è atto concretamente programmato nel tempo e nelle libere modalità. Il viaggio è tale se diviene narrazione culturale e inesausta aspirazione interiore: avventura dello spirito virtuale e immateriale che neppure pretende il trasporto fisico, per le "navigazioni on line" e la contemplazione dei propri sogni e desideri.

Il viaggio, infatti, può risolversi in una impagabile virtualità evocativa (da Dante a Salgari), divenendo mito e coltivando interessi. Testimonia una proiezione di *verginità* dinanzi alle persone e cose: un viaggio *"per di dentro"* (Henri Michaux, *Ecuador*, 1929), verso un *"altrove incontaminato"* (L.Osborne, *Il turista nudo*, Adelphi 2006).

Arrivati a questo punto ci chiediamo il perché del viaggiare e quale sia il vero senso del viaggio. L'esperienza ci conduce in luoghi diversi e inconsueti, negli spazi di vita propria ed altrui, con sé stessi attraverso l'altro, che deve essere accettato

(1) *"slow tourism"*
 stralcio della
 relazione tenuta da
 Giorgio Praderio
 in occasione di un
 seminario accademico
 alla presenza del priore
 Padre Marziano
 Sacrestia di San
 Giacomo, Bologna
 22 dicembre 2006

97

in questa pagina
"illuminazioni"
veduta di interno
 Lyon, 2007

pagina precedente
"viandante sul
mare di nebbia"
 Caspar David Friedrich
 1818



senza pregiudizi. Il viaggio ci porta di fronte alla sorpresa, ci fa assaporare il gusto dell'incontro e del confronto con gli altri, ammette l'ampliamento di territori abitati e dilata gli orizzonti fisici e mentali, tra cieli, terre e acque. La sensazione provocata si può bene assaporare osservando il famoso quadro del *"Viandante sul mare di nebbia"* di Caspar David Friedrich (1818).

"Le carovane che si trovano a mezzogiorno nelle lande più piatte e assolate del Sahara usano fermarsi un momento nel silenzio più assoluto. Il viaggiatore assapora in quell'istante la sensazione di sospensione dell'essere di fronte al vuoto, prova il timore panico dell'ignoto e ascolta la voce del deserto. Quello che giunge ai sensi è il battito del proprio cuore, il fluire degli umori nel corpo, il ronzare delle correnti cerebrali, o il respiro e l'amicizia dei compagni vicini, il contatto e la presenza della carovana, il pulsare e vivere del pianeta intero?" (Pietro Laureano, *La piramide rovesciata. Il modello dell'oasi per il pianeta terra*, 1995).

uno sguardo sull'Europa

Ognuno di noi effettua viaggi per curiosità e diletto, per passione e ricerca di emozioni, per mestiere e responsabilità. Ogni viaggio ha una partenza certa e una meta incerta, frutto degli esiti raggiunti e degli effetti collaterali conseguiti.

98 Ogni traguardo ha in sé il riflesso della partenza, che è ombra, fantasma, incubo e nostalgia, e ogni partenza ha in sé l'ansia della meta, alla ricerca di autenticità e preziosità, appagamenti e completezze (emozioni).

Parlare di *sguardo turistico* evoca uno dei motivi propulsivi a muoversi: la ricerca della bellezza e dell'arte, della storia e delle tradizioni, della propria mission e del





proprio progetto di vita. Come mondi e motori che muovono i viaggiatori: viandanti e chierici vaganti, pellegrini religiosi e nomadi portatori di domande.

"Se sei un uomo libero allora sei pronto a metterti in cammino" (Henry David Thoreau *Camminare*, 1851).

L'atteggiamento di impossessamento dei territori attraversati e dei luoghi visitati, può essere contemplativo o fabbricativo, ma sempre mediato da una prevalenza o privilegio delle immagini, ovvero del linguaggio iconografico. I territori attraversati o visitati stanno infatti tra il concreto e l'immaginario, il possibile e l'impossibile, vicino e lontano, situandosi tra luoghi e non luoghi (utopie), il conoscibile e l'inconoscibile, il visibile e l'invisibile.

Il fine sembra quindi consistere nell'acquisire tutto ciò che di positivo e utile serve alla costruzione di spazi di vita attraverso un proprio progetto personale.

Per quanto riguarda il campo dell'architettura, il viaggiare e lo scoprire quello che sta oltre la quotidianità, deve divenire anche progetto professionale: viaggiare per costruire una conoscenza, acquisire esperienze, possedere un artefatto, procedere all'opera definitiva, con i contributi di storia, arte, bellezza, natura e paesaggi.

Le stesse città e le tante architetture costituiscono attrattori, se dotate di piacevolezza e di fascino. Questi motori e attrattori rispondono alle motivazioni primarie dell'uomo e a forme archetipe. Potremmo parlare di valori sottesi, come perle di una collana generata dal movimento continuo che distingue oggi le società occidentali, frutto di un ansia di vita intrinseca a società che sembrano ritrovare nomadismi di segno globale.

Il cerchio non si chiude, anche dinanzi alle rinnovate forme di urbanizzazione portate dal globalismo mondiale. Dietro vi è la ricerca di un *luogo* misurato su identità e tradizioni, anche altrui, come specchio di sé: costellazioni di stelle personali che illuminano eventi appartenenti a cieli personali, che accompagnano il viaggiatore e gli fanno da lente di conoscenza e di ingrandimento urbano.

Si ritorna così alle categorie dello spirito e a forme mentali confluenti in metafore di vita e dunque a supporti e progetti di futuri. Solo allora i valori ricercati da chi viaggia, sono orizzonti di vita, il richiamo di grandi spazi, una sorgente di vita, piazze di incontri e porti di approdo dotati di pause e silenzi, di attimi di meditazione e di incontri ravvicinati, interpersonali e diretti.

Il modo per viaggiare e non solo *fare turismo* è di impossessarsi del tempo organico, ritrovare le trame delle narrazioni, l'autenticità dei luoghi, il senso dell'incontro con altri. In una parola, l'ospitalità per ravvivare la preziosità dell'esperienze con le cose, rideterminare insomma la forma del viaggio. Liberandosi e non solo perdendosi, per ritrovarsi, grazie alla progressiva costruzione di una cultura di profondo appagamento di vita.





i turismi dell'ospitalità

I turismi, categoria tecnica dei viaggi, si stanno rivelando come *indicatori complessi* di modalità abitative, tipiche delle città tecnopolitane e del mosaico multietnico. Stiamo assistendo all'avvento di ipercittà, come affermato nell'introduzione, che relegano città storiche, borghi e villaggi, a *isole, relitti e zattere* di antica urbanità, tanto ricercate dai turisti colti (2).

Se prendiamo come esempio la città adriatica, questa può essere considerata in prima istanza come un insieme organico di "città di pietra e mattoni" affacciate sull'adriatico, che danno un'immagine turistica alla costa. In questa epoca è poi emersa una *città di vetri e metalli*, in parte immateriale e virtuale, composta da altri mondi e altri volti: città regioni, metropoli, tecnopoli, e così via.

(2) "la città adriatica come ritorno al futuro" stralcio della relazione tenuta da Giorgio Praderio per Uniadrion in occasione della sessione plenaria del Forum Città Adriatiche Koper, sede comunale 29 settembre 2006





Analizzando il turismo in questi tipi di città, si possono trovare alcune distinzioni: nel cosiddetto turismo culturale, che ha come riferimento storico la multicittà, e nel turismo di massa e dell'intrattenimento, che privilegia la nuova ipercittà.

I turismi sono da considerare come un indicatore complesso di qualità ed un fattore trainante dell'economia; essi vanno identificati ma anche progettati, non potendo essere affidati alla pura spontaneità o ad un consumo inconsapevole di beni naturali e risorse urbane.

Colpisce l'aumento di centri universitari impegnati nel turismo adriatico, il marketing urbano e l'ospitalità. La cultura dell'ospitalità in particolare, se correttamente intesa, diviene un ingrediente essenziale o condizione pregiudiziale per la cittadinanza europea che i turismi hanno anticipato. Sicché le strutture urbane ed i modelli alberghieri possono essere rappresentati e progettati secondo metafore più adeguate e paradigmi inconsueti di *fratellanza*, per un turismo inteso come abbraccio tra popoli.

Gli studiosi attenti vedono il potenziale contenuto nella triade europea dei mari interni (Adriatico, Baltico, Nero), che costituisce un autentico laboratorio terracqueo, denso di fermenti infrastrutturali e opportunità imprenditoriali. Il loro denominatore comune sta nella convivenza di diversità ed analogie, collegamenti e interazioni, molteplicità di condizioni.

ritorno alla forma monasterii

Per prevedere il futuro occorre partire dal passato e viceversa: il passato senza futuro è sterile. Se è portatore di valori e identità, di beni e risorse, esso diviene prospettiva di benessere, promessa culturale e opportunità sociale.

In periodi di crisi sociale, economica e amministrativa, certi modelli territoriali decadono e necessitano di nuovi stimoli per una rinascita. La storia diventa quindi ancora di salvezza, in quanto deposito di utili modelli, diplomatici e mercantili, abitativi e produttivi, messi alla prova dal tempo e mai del tutto sepolti. Oggi alcuni di quegli aspetti e tracce del passato sono in fase di recupero, perché si scopre che poggiano su concezioni urbane e spaziali originali: flussi e scambi, isole e arcipelaghi, spazi discreti e porti franchi.

Il modello di spazi continui e omogenei si apre dunque al modello per spazi discreti e isolati che abbiamo nei cassetti della storia.

Emblematica è la parziale risorgenza del modello anseatico nel Baltico, o il ritrovamento di utilità annidate nei modelli delle antiche repubbliche marinare: genovese in Mediterraneo, veneziano in Adriatico, Ionio ed Egeo, ragusano nel medio Adriatico. Si può trovare un'analogia (genetica) tra presidi terracquei veneziani in Adrion e quelli abbaziali e dei monasteri benedettini, basati su

pagina a fianco
la "cultura dell'ospitalità" 101
e l'esportazione del
paradigma turistico:
residenza per studenti
Tietgenkollegiet
Copenhagen
Lungaard & Tranberg
Arkitekter
progetto e realizzazione
2002/2006

pagine seguenti
Rovigno
(Istria, Croazia)
Le Mont Saint Michel
(Bassa Normandia, Francia)
Sveti Stefan/Santo Stefano
(Montenegro)
Sacra di San Michele
(Val di Susa, Piemonte)





102 una prossima condizione umana nella condivisione di valori commerciali e lavorativi (scambi), di coltivazione di arti e mestieri (labora) e al tempo stesso di raccoglimento in nome di ragioni superiori (preghiera). Tra le isole veneziane di Corzula (Korcùla) e di Rovigno (Rovinj), la Sacra di S.Michele in Val di Susa, l'isola di Mont Saint Michel in Francia o l'anfratto di Monte S. Angelo esistono infatti affinità. L'itinerario di S.Michele (dal Gargano alle coste di Normandia) richiama le rotte che da Venezia proseguono per Capodistria, fanno tappa a Rovigno e Corzula, e approdano a Zara e Spalato. Sono *architetture in viaggio*, perché in esse si respira la medesima atmosfera ed emozione; forse il viaggiatore muove lungo i sentieri dei propri destini che prendono il nome dai rami degli alberi genealogici di





quelle architetture. L'aspirazione ad una contemplazione estetica (per i monasteri sparsi) e il riconoscimento di un ruolo istituzionale affrancato da specifici territori pur vivendo su di questi (per le isole fortificate veneziane) li accomuna in “forme ad isola” che sono una infestazione di forze, di doppia identità: sacra e istituzionale, aziendale e operativa, identità esibita e sottintesa, di autenticità nel testimoniare sostanza e apparenza, oggi da riprendere e rilanciare.

In Africa sono stati proposti insediamenti simili, ripresi dai modelli benedettini.

Il presidio sanitario in Darfur, presentato nel capitolo precedente è parte di questo sistema, che da storico può riproporsi come futuribile.

103







epilogo | un abitare europeo viaggiare per architetture o architetture in viaggio?

Dopo anni di viaggi per architetture in Europa, dopo l'esposizione avvenuta in Aula Magna di S.Lucia, nell'Ateneo di Bologna (2010), e oggi in occasione della mostra in Sala Borsa del Comune di Bologna (2011), su *Conversazioni d'Europa*, mi sono trovato a interrogarmi sul senso di tutto ciò: dove risiedesse la giusta risposta alla domanda sul *mistero del viaggio* rivolto essenzialmente a interrogare architetture che si presentavano fisse, radicate nei luoghi. Agli studenti offrivò chiavi di lettura riassumibili nello spirito della perfezione, nelle potenze figurative tracciate e nello spirito della stessa materia: aneliti perseguiti da autori e operatori, artisti e maestri. Dopo anni di riflessioni, che qui ho cercato di riassumere in compagnia di colleghi e collaboratori, l'arcano si è svelato rovesciando i termini dell'interrogativo: anziché viaggiare per architetture erano le architetture che viaggiavano. Esse infatti erano in movimento, malgrado l'apparenza di staticità nella fisionomia e assetti. Sono riconoscente per questa rivelazione, anzi ribaltamento di lettura, a Josko Bozanic di Vis (HR), collega di Split, quando asseriva (workshop navigante di UniAdrion, 2004) che le isole marine in realtà sono in movimento, soprattutto quando assecondano le forze della natura anziché contrastarle: come una barca a vela sotto l'imperversare di venti e onde. Bozanic, amante dell'Adriatico e del navigare storico, cultore dell'istrogeneto, antica lingua marinara dell'Adriatico, restituiva con canti e poesie le antiche rotte delle libere repubbliche del mare (Venezia, Genova, Ragusa): coltivando il segreto delle isole dalmate sempre in movimento, quasi extraterritori. Su cui Venezia aveva costruito la Serenissima. I complessi architettonici ed i dispositivi urbani dunque ci vengono incontro, perché muovono lungo i sentieri dell'esplorazioni dei mondi abitati, a partire da presidi iniziali anche minimi, ove si concentrano motivazioni primarie. Ritorna e si riafferma il concetto di *insula romana*, prologo all'*arcipelago di insulae*, le cui versioni identificative sono dettate dagli alberi genealogici. *Presidi originari, porti ospitali e rotte sicure* prolungano nello spazio e nel tempo funzionalità, vitalità e abitabilità delle insulae, creando nuovi territori colonizzati (arcipelaghi) nei mari e oceani dell'azione umana. Il viaggio è esplorazione e modellazione (conoscenza) di mondi e le isole ne sono navi.

Scoprivamo, studenti e docenti, che spesso le architetture visitate erano lontane dalla nostra quotidianità, cioè dall'abito delle nostre consuetudini regionali e dalle regole scolastiche. Esse presentavano un'alterità rispetto al nostro sentire, che fossero o meno d'autore ignoto o di maestro conclamato. Lo spirito di perfezione, alla base della nostra formazione scolastica, ci faceva sovrastimare la classica immutabilità dell'opera: concepita per sfidare tempo e spazio restando sempre



eguale a sé stessa. E invece nel viaggio le opere apparivano marcate da grandezze non consuete, non facilmente classificabili perché solo percepibili, risonanti e ridondanti, potenti e possibili. Sono aspetti che raramente vengono annotati in riviste e papers: che definiscono, se risolti, l'anima vera di una abitabilità corsara, che viaggia con te e ti accompagna. Emergeva allora da quelle esperienze sensibili una nozione estesa di qualità dell'abitare, dinamica, mobile. Che sottintendeva una sorta di vitalità che oltrepassava funzioni meccaniche e pretendeva cura degli spazi, cioè attenzioni amorevoli, come una sana gestione e manutenzione dell'opera stessa. Era la *derivata del progetto degli oggetti* che si faceva avanti, con le sue estensioni virtuali (sorprese ed imprevisti).

Si tratta perlopiù di movimenti lenti (slow) da considerare e assecondare (l'isola che naviga lentamente), più che da ostacolare, per opere perfettibili, non necessariamente perfette, conformi alle aspettative, durevoli e garantite. Questa estrapolazione inconsueta dei dispositivi urbani e architettonici, è ovviamente discutibile ma anche fertile, perché rompe il muro del fisso (inerte) e introduce il dinamismo (vitale), che buca le bolle di architetture obsolete, per rivalutarle e rigenerarle come atto progettuale liberatorio. L'alterità che si percepisce in tutto questo è rilevabile essenzialmente lungo le direttrici portanti dell'Europa centrale, benestante, dove spicca una qualità urbana totale, che ammette realisticamente variazioni necessarie e introduce molteplicità attuative, inesauribilità e orchestrazione delle parti concorrenti: borghi, città, marine, villaggi. Così si arricchiscono soluzioni, modi e repertori, se i *battelli abitativi* navigano nei mari aperti anziché sostare nei porti. È il caso della rete (arcipelago) di parchi tematici e musei urbani, è il modello lionese "*eau, son et lumière*" esportato in Cina, sono i linguaggi formali dell'architettura sia nobili che popolari tra loro intersecati, per opere che escono dai recinti (porti) pur mantenendo storiche identità. È insomma la scoperta di un'*orchestrazione urbana* dove tutto trova sede e ruolo. Si potevano rintracciare ispirazioni ad altre architetture prese come riferimento (oggi si direbbe citazioni con il *copia e incolla*), il rifarsi a ritmi di onda lunga (centri storici) o corta (outlets, agriturismi,...), dove l'arte era variamente declinata.

un abitare europeo

Abbiamo così scoperto *architetture d'autore* (da cover) ed *architetture di genere*: di autori ignoti, tuttavia capaci di suscitare una qualità urbana diffusa in cui l'orchestrazione prevale sull'assolo e questo è limitato ad alcuni episodi salienti. Eravamo abituati a selezionare architetture maschie e prestanti - oggi si dice multiperformanti - e ad architetture femminee e ricettive (sensibili ed emotive). Dopo i fasti del razionalismo acuto, basato sull'uomo massa (un'astrazione che





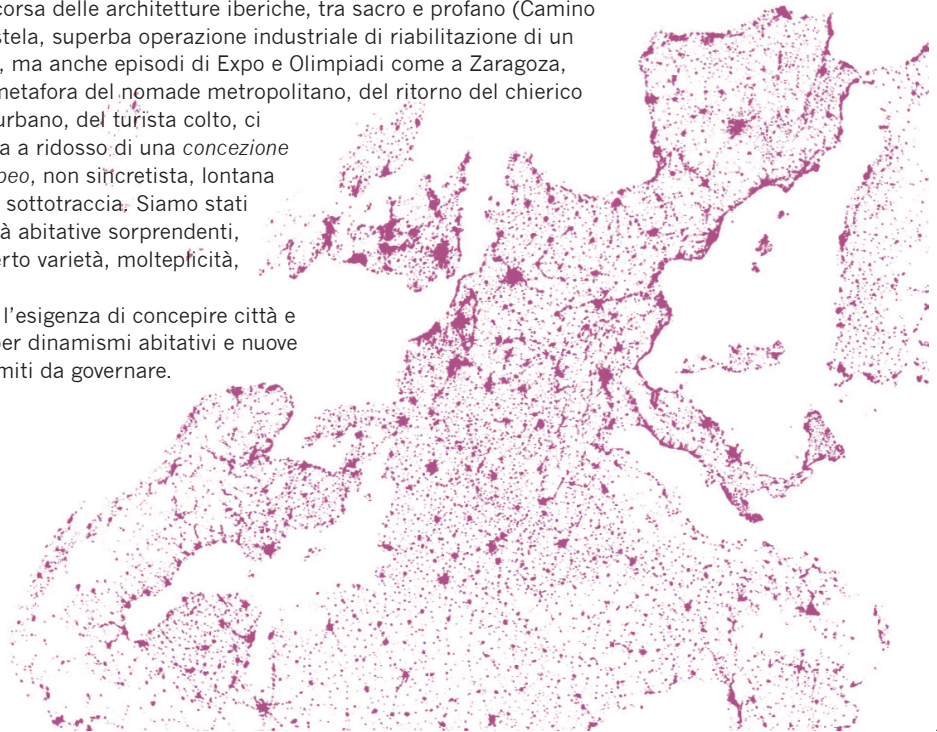
concretamente non esiste) scoprivamo un'estesa gamma di persone reali delle tante solitudini o socialità di base in cui ci siamo imbattuti, di famiglie belle, effettive (magari in crisi), con alloggi che dovevano restringersi e dilatarsi a seconda delle vicende familiari. Tutto questo ci ha fatto incontrare con l'esigenza di *personalizzazione delle esperienze architettoniche*, e dell'importanza che le norme non impedissero ciò che deve essere permesso per principio: consentire ciò che non è esplicitamente proibito.

Scoprivamo lo *sprawl* abitativo ed il *cloud* turistico, città osmotiche dai confini incerti, senza periferie. Sentivamo l'odore di ciò che si sarebbe chiamata *città liquida* e *spazio ibrido*, benché ciò non ci piacesse e non piacesse all'ufficialità delle nostre materie istituzionali, portate a primeggiare per opere d'arte, artisti e maestri, per prototipi sempre fissi e originali, dove l'industria era trascurata a favore di un artigianato di bottega, dal sapore sempre medievale.

L'Europa delle città ci è apparsa in linea con le nostre aspettative: ricca di laboratori urbani ed in costante crescita. Dove alla maturazione della razionalità tecnologica tedesca seguiva la rincorsa delle architetture iberiche, tra sacro e profano (Camino di Santiago di Compostela, superba operazione industriale di riabilitazione di un percorso sacro storico, ma anche episodi di Expo e Olimpiadi come a Zaragoza, Siviglia, Lisbona). La metafora del nomade metropolitano, del ritorno del chierico errante, del migrante urbano, del turista colto, ci ha condotti in definitiva a ridosso di una *concezione aperta dell'abitare europeo*, non sincretista, lontana da un certo nichilismo sottotraccia. Siamo stati indotti a recepire novità abitative sorprendenti, perché abbiamo scoperto varietà, molteplicità, singolarità.

Perciò qui sosteniamo l'esigenza di concepire città e strumenti di governo per dinamismi abitativi e nuove cittadinanze, sino ai limiti da governare.

Giorgio Praderio
Bologna, marzo 2011





hanno contribuito alla realizzazione di questo volume



Giorgio Praderio

Professore di Composizione Architettonica e Urbana
giorgio.praderio@unibo.it
<http://silab2.ing.unibo.it/dapt/aca2CD/prad.html>



Andrea Luccaroni

Professore a Contratto
Laboratorio Progettuale di
Architettura e Composizione Architettonica 3
andrea.luccaroni@unibo.it



Francesco Fulvi

Professore a Contratto
Laboratorio Progettuale di
Architettura e Composizione Architettonica 3
francesco.fulvi@unibo.it



Nada Balestri

Professore a Contratto
Laboratorio Progettuale di
Architettura e Composizione Architettonica 1
nada.balestri@unibo.it



Roberto Tranquilli

Professore a Contratto
Progettazione Architettonica
roberto.tranquilli@unibo.it



Simona Bernardoni

Cultore della Materia per il corso di
Architettura e Composizione Architettonica 3
simona.bernardoni@gmail.com



Annamaria Draghetti

Cultore della Materia per il corso di
Architettura e Composizione Architettonica 3
annamaria.draghetti@gmail.com





a conclusione della fatica, colmi ancora del piacere per aver raccontato le esperienze di viaggio, gli estensori di questo volume ringraziano studenti, docenti, colleghi che quelle esperienze hanno condiviso. compagni di viaggi per architetture durati più di un ventennio, essi soprattutto hanno capito lo spirito del confronto con le tante città che ci hanno accolto, hanno capito che lo spirito delle architetture interpreta l'anima delle città.

a questi amici, di cui non possiamo fare il lunghissimo elenco dei nomi, inviamo un saluto e un augurio.

ringraziamo, doverosamente ed amichevolmente, il Centro Europe Direct dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia Romagna e lo Sportello del Comune di Bologna ed Urban Center, che ci hanno offerto questa opportunità.

i progetti illustrati in questo volume ed esposti nella mostra *"Architetture in viaggio"* sono redatti dagli studenti di *Architettura e Composizione Architettonica 3* del quinto anno di corso e dai laureandi in *Ingegneria Edile-Architettura* di Bologna. Lo sviluppo dei progetti è a cura del team composto da: Giorgio Praderio, Alessio Erioli, Stefano Dosi, Andrea Luccaroni, Francesco Fulvi, Nada Balestri, Roberto Tranquilli, Luigi Bartolomei, Daniele De Paz.

i temi di progetto sono stati istruiti e coordinati:

Galleria d'Arte Diffusa da Daniele De Paz, Andrea Luccaroni e Stefano Dosi
Padiglione ingegneria | faculty club da Roberto Tranquilli e Nada Balestri
Parma Quadrante Nord Ovest da Francesco Fulvi e Andrea Luccaroni
Lodz Boulevard Narutowicz, Polonia da Francesco Fulvi e Andrea Luccaroni
Wroclaw, Polonia da Andrea Luccaroni e Francesco Fulvi

le esperienze di viaggio sono rese possibili dalla fervida attività logistica ed organizzativa di *Fuori Scala Staff* (Harald Piovani e Manuela Rontini). i programmi di viaggio sono redatti a cura di Alessio Erioli, Francesco Fulvi, Andrea Luccaroni, Roberto Tranquilli, Harald Piovani e sono disponibili all'indirizzo web <http://silab2.ing.unibo.it/dapt/aca2CD/VIAGGI/viaggi.html> le immagini dai viaggi sono di Nicola Praderio e degli autori dei testi.

