

Aprile 2014

# L'ARCHITETTO

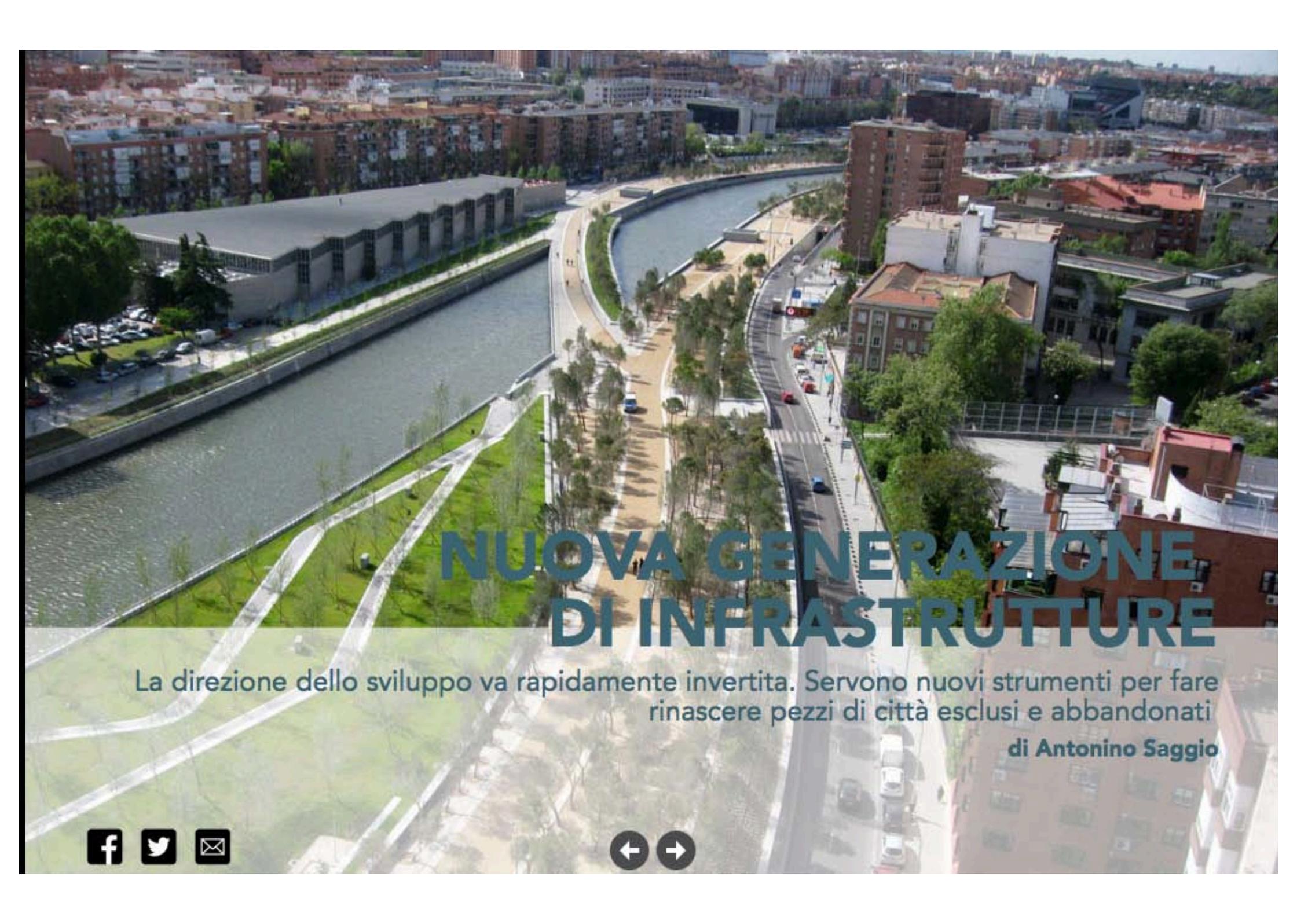
Mensile del Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori

APRILE 2014 NUMERO 15



**FORMAZIONE CONTINUA  
REGOLE E PROGRAMMI**





# NUOVA GENERAZIONE DI INFRASTRUTTURE

La direzione dello sviluppo va rapidamente invertita. Servono nuovi strumenti per fare rinascere pezzi di città esclusi e abbandonati

**di Antonino Saggio**



Nella  
pagina  
precedente:  
l'intervento  
lungo il  
fiume  
Manzanares  
a Madrid.  
Progetto  
West 8 con  
il gruppo di  
architetti  
MRIO



Vi è un legame fondamentale, noto a tutti e sin dall'antichità, tra infrastruttura e sviluppo. Nel mondo antico le infrastrutture erano naturali, per esempio i fiumi che venivano progressivamente risaliti dalla foce per esplorare, capire, conquistare il territorio. Vi è un meraviglioso passo

dell'*Eneide* che ricorda il momento in cui Enea approda alla foce del Tevere (*"Qui la terra mirando, il padre Enea vede un'ampia foresta, e dentro, un fiume rapido, vorticoso e queto insieme, che per l'amena selva...."*). Gli uomini antichi si muovevano anche lungo "i percorsi di crinale" o "i pedemontani" (la terminologia si deve a G. Caniggia) e gli insediamenti nascevano a poco a poco lungo queste forme naturali del territorio. Roma ha una forza nuova e sovrappone ai sistemi naturali una idea razionale, militare, artificiale di infrastruttura che ha il suo simbolo nella costruzione delle strade. La via Clodia per esempio, nel Lazio nord, (cfr. L. Franciosi, *Paesaggi antichi lungo la via Clodia*, Gangemi 2014) è

una strada romana tipica che innerva artificialmente, "innaturalmente", il territorio: opera infatti lungo la direttrice nord-sud mentre lo sviluppo naturale era ovest-est, lungo i pianori e l'alveo di fiumi e forre, come fece Enea. La strada artificiale romana è fatta per dominare, per sottomettere. Segna la fine dell'Etruria.

### **Ruolo delle infrastrutture**

Il mondo moderno, quello meccanico e industriale che ha caratterizzato la "Seconda ondata" (come la chiamò A. Toffler) ha avuto la sua prima prepotente fase di sviluppo attraverso le linee ferrate. La ferrovia legava il mondo, permetteva la conquista e l'assimilazione di enormi territori (ricordate la conquista del West o i quasi 10mila chilometri della Transiberiana?). Più tardi a partire dagli anni Venti del Novecento le grandi autostrade, estese sino all'orizzonte, sembravano indicare la via di una ottimistica, felice, infinita espansione.

Le infrastrutture, e innanzitutto le strade, sono state per decenni lo strumento primario e indispensabile per lo sviluppo architettonico e urbanistico. Sono state la



Il recupero urbano del letto del fiume Cheonggyecheon a Seoul, Corea del sud

lo sviluppo architettonico e urbanistico. Sono state la spina che ha portato al raddoppio, alla triplicazione, alla decuplicazione del patrimonio edilizio in pochi decenni. E più ci si espandeva, più *brown areas*, aree abbandonate, edifici vuoti e dilapidati si lasciavano alle proprie spalle.

In questa fase storica noi dobbiamo limitare al massimo il consumo di suolo agricolo, ma non possiamo

certo bloccare lo sviluppo! Dobbiamo soltanto **invertirne la direzione**. E siccome non c'è sviluppo senza infrastrutture, dobbiamo creare infrastrutture di nuova generazione, infrastrutture rivolte appunto al recupero, alla densificazione e alla riqualificazione della città esistente. Piuttosto che per il consumo di suolo, dobbiamo creare infrastrutture per il recupero dell'esistente. Come?

NUOVA GENERAZIONE DI INFRASTRUTTURE

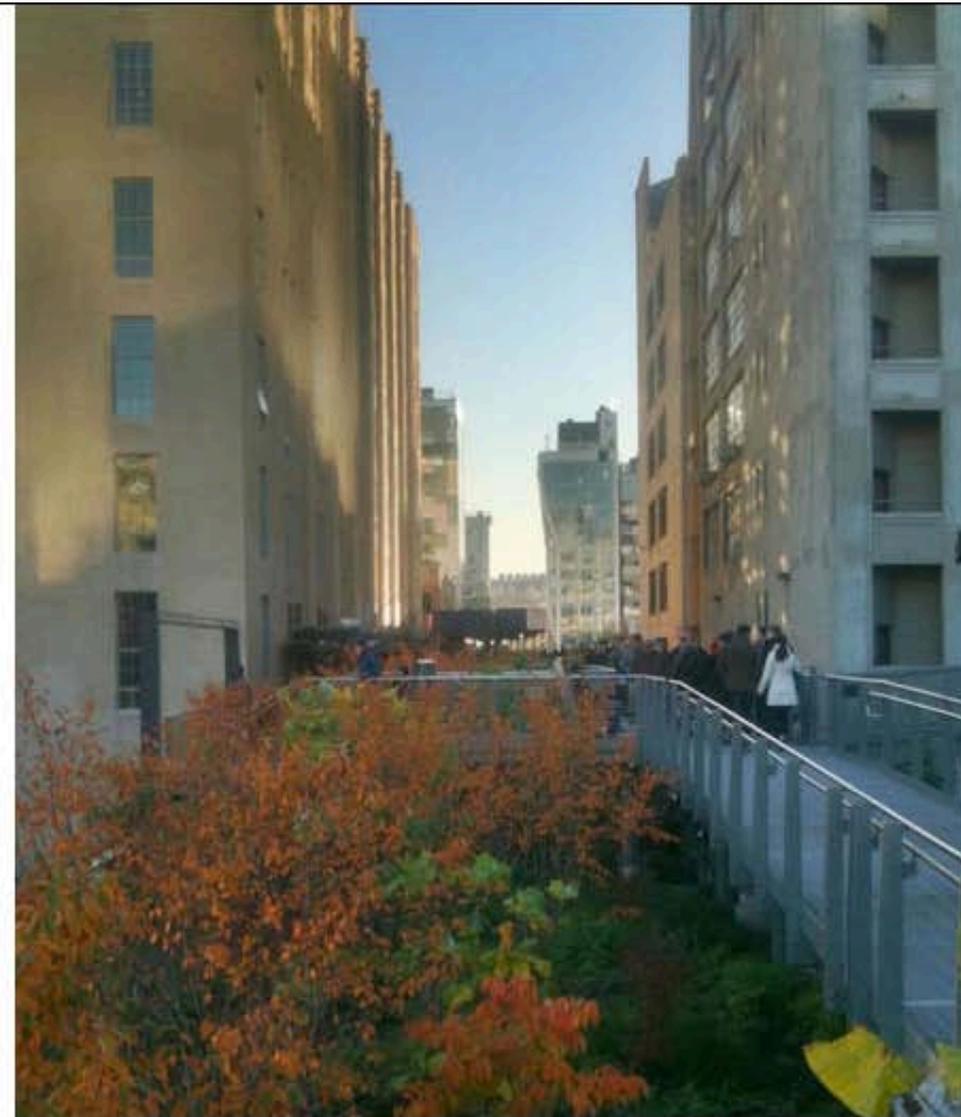


Vediamo alcuni esempi.

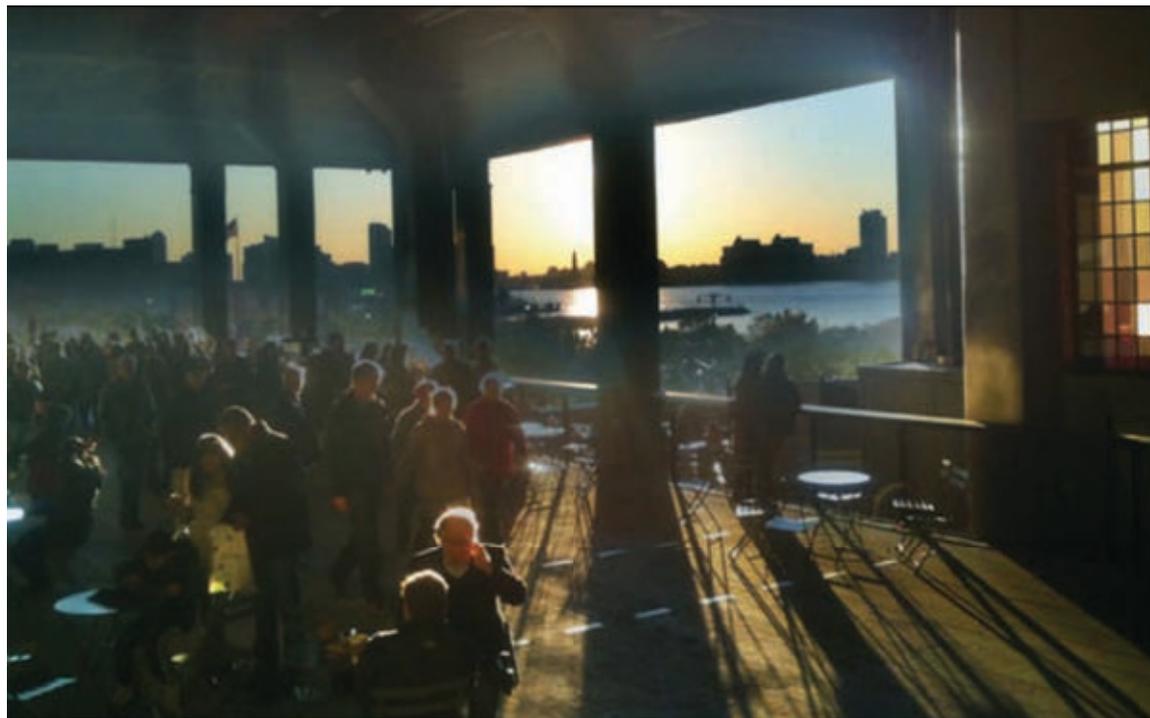
### **Re-building nature**

Seoul, Corea del Sud. Il sindaco della città Lee Myung-bak, uomo illuminato e potente, nei primi anni Duemila sviluppò una grande idea. Il centro città era fiancheggiato da una autostrada veloce secondo il modello prevalente in Nord America negli anni Cinquanta e Sessanta, le famose *highways* che portano rapidamente fuori dal *downtown* i cittadini verso l'enorme suburbia. Dice il sindaco: togliamo questa vecchia infrastruttura e mettiamone una nuova! Facciamo un grande parco lineare per il tempo libero, per il *leisure*, per la bellezza. E lo fa non in una aiuola di cento metri, ma per otto chilometri. Risultato: un enorme parco galvanizza la città e i suoi abitanti. Attorno al corso di acqua i valori immobiliari salgono riequilibrando le spese.

Perché d'altronde andare a costruire a chilometri di distanza? Possiamo riqualificare i siti abbandonati, le ex-industrie, i magazzini che prima sorgevano lungo la vecchia arteria. Ho dato il nome *re-building nature* a



Uno scorcio della High Line a New York. Promotori Joshua David e Robert Hammond, progetto Diller&Scofidio + Renfro



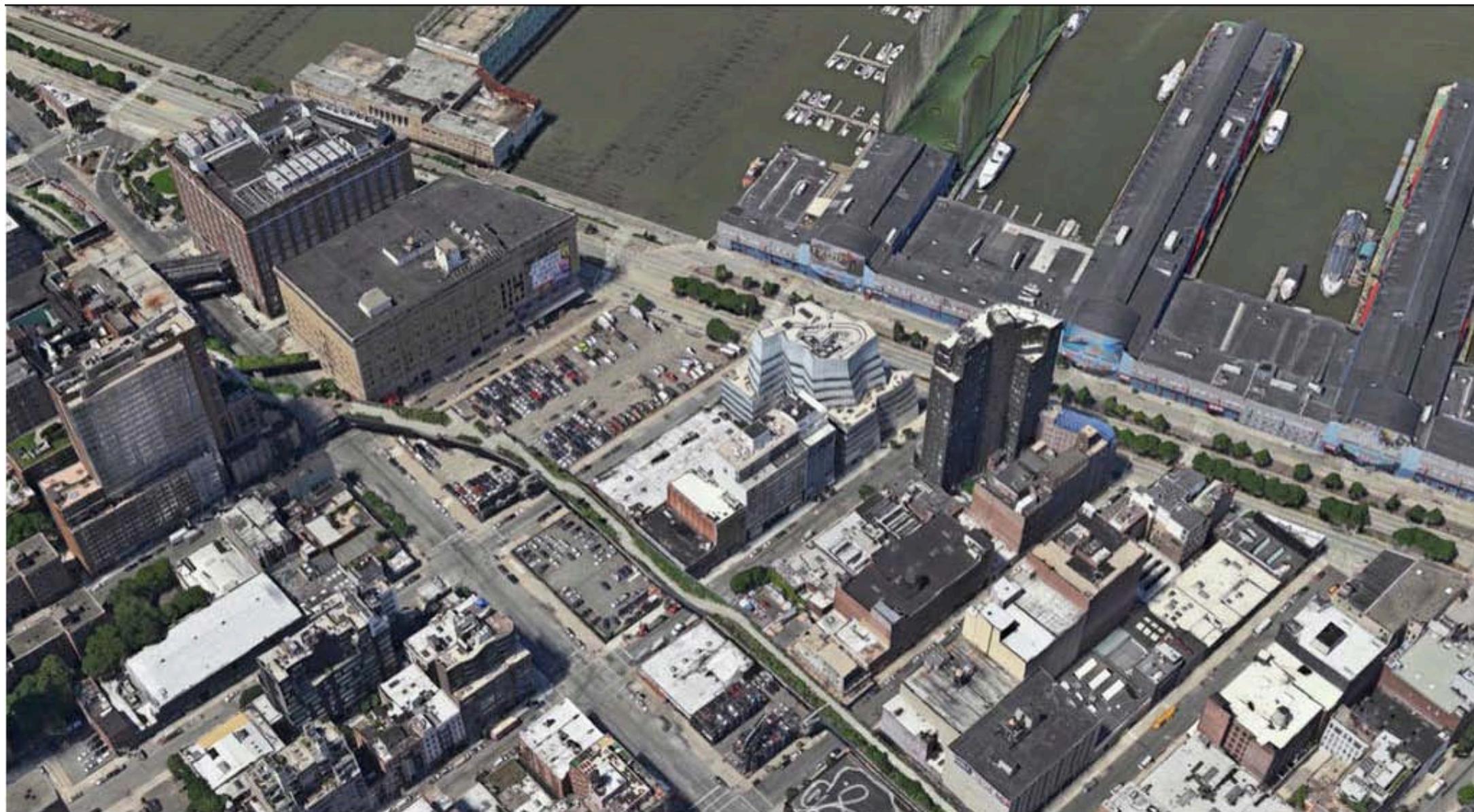
Uno spazio interno sulla High Line a New York. Promotori Joshua David e Robert Hammond, progetto Diller&Scofidio + Renfro

questa prassi. Infatti veramente di una ricostruzione di natura qui si tratta perché l'autostrada era fatta interrando il vecchio fiume, il **Cheonggyecheon**, che ora invece viene ridato alla città e struttura il parco lineare.

**High Line.** New York City, USA. La High Line è nata a partire dal basso, dall'azione di due cittadini, Joshua David e Robert Hammond che innestano prima un processo civico per non abbattere la ferrovia industriale sopraelevata che dai docks spostava le merci alle aree produttive poi, a poco a poco, creano una associazione con prestigiosi testimonial. Si indice un concorso e finalmente la città si muove: una équipe multi disciplinare capeggiata dallo studio Diller&Scofidio, coadiuvato da sociologi paesaggisti, esperti di botanica, scenografi, *light designer* eccetera, progetta l'opera che continua a crescere e allungarsi in fasi successive. Chi va oggi a New York va alla High Line: sempre animata, piena di vita, meta anche di foto di matrimonio, nuova icona della città. Questa infrastruttura ha veramente invertito la direzione dello sviluppo. Tutta l'area ha preso valore e molti nuovi edifici (tra l'altro di grandi architetti) le sorgono ai lati.

### **Il fiume fa rinascere**

Madrid, fiume Manzanares. Gli olandesi West 8 con il gruppo di architetti locali **MRIO** riqualificano per



Veduta dall'alto della High Line a New York. Promotori Joshua David e Robert Hammond, progetto Diller&Scofidio + Renfro

NUOVA GENERAZIONE DI INFRASTRUTTURE

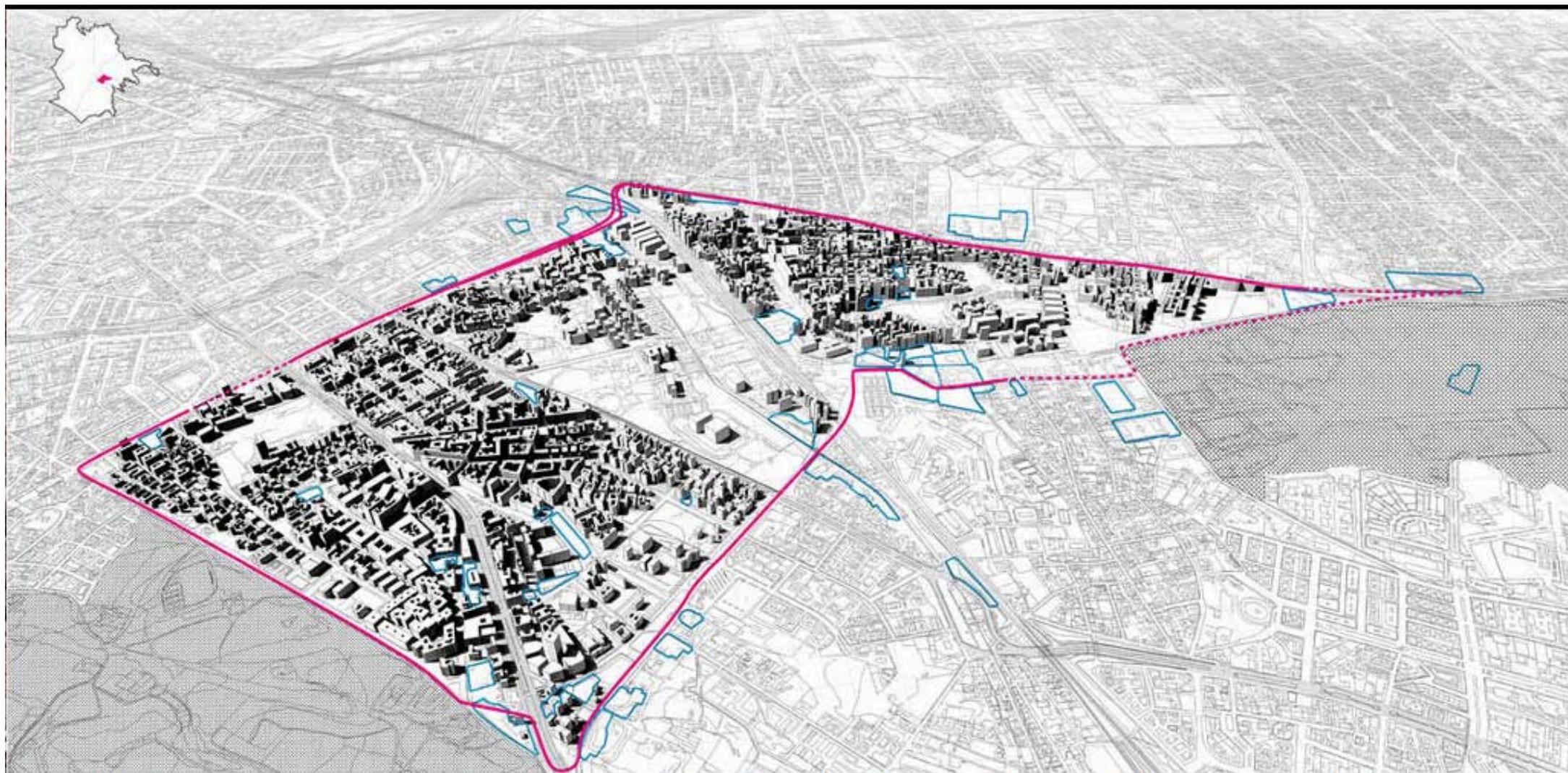




Vista dall'alto del recupero dell'area lungo il corso del fiume Manzanares a Madrid

NUOVA GENERAZIONE DI INFRASTRUTTURE





Urban Green Line. Una infrastruttura ecologica per Roma. Progetto della cattedra del prof. Antonino Saggio, Diap Sapienza, Università di Roma. Grafica a cura di De Francesco, Motta e altri

NUOVA GENERAZIONE DI INFRASTRUTTURE



molti chilometri una spessa area trasversale lungo le sponde del fiume di Madrid, il Manzanares. Un fiume completamente “escluso” e irregimentato, assolutamente estraneo alla città viene rimesso in azione come risorsa. Bofill in una prima fase lo monumentalizzò in alcune parti, ma il nuovo *landscape* è ampiamente auto-sostenibile ed è meraviglioso nel suo intreccio tra essenze semi spontanee, percorsi ciclabili, pedonali ed eventi architettonici (piccole dighe, ponti, approdi) che lo costeggiano. Di nuovo l’impatto di questa infrastruttura per il recupero dell’esistente è enorme con ampi terreni dentro la città completamente riconquistati. Perché se si fanno nuove infrastrutture che valorizzano la città esistente, se si offrono nuove aree e strategie per lo sviluppo, perché distruggere suolo agricolo, perché violentare l’agro?

Se pensiamo a Roma con la follia del cantiere oggi terribilmente abbandonato per molte decine di ettari della Città del Nuoto, se pensiamo a episodi urbanistici come l’università di Tor Vergata o il più recente episodio della Fiera di Roma e confrontiamo le une alle altre, veramente ci si sgomenta.

Gli esempi positivi sono molto più numerosi, naturalmente. A Copenhagen una nuova linea ferroviaria metropolitana realizzata appositamente guida il recupero e lo sviluppo di nuovi quartieri e lo studio BIG propone Loop city: un progetto per lo sviluppo sostenibile della regione attraverso la ferrovia. A Berlino, finita l’infatuazione classicheggiante della città di pietra, nuovi insediamenti liberi, multifunzionali, promossi spesso dal basso si innestano lungo lo Sprea. Naturalmente in Italia bisogna pensare innanzitutto a Torino che, tra le altre azioni alla base del suo attuale successo, vede anche la grande operazione urbana di interrimento della ferrovia e l’acquisizione di ampie aree interne alla città per il suo sviluppo.

Infine due esempi per **Roma**. Nathalie Grenon, partner dello studio Sartogo, con una lunghissima azione con associazioni di cittadini ha promosso un progetto per non abbattere la **sopraelevata** realizzata negli anni Settanta (quella in cui Fantozzi usciva dalla finestra per andare in macchina, ricordate?) e adoperarla invece come grande *parterre* civico e sostenibile, tra l’altro per lo sviluppo dell’agricoltura

urbana.

Chi scrive ha presentato alla città già nel 2012 la **Urban Green Line**. Una infrastruttura di nuova generazione per innestare lo sviluppo, il recupero, il riutilizzo di numerosi vuoti urbani nel settore sud della capitale. L'algoritmo alla sua base è quello che abbiamo qui presentato: "per invertire la direzione dello sviluppo, per focalizzarsi verso il recupero e l'uso dei vuoti urbani, dobbiamo avere infrastrutture di nuova generazione"

Ma che cosa vuol dire una infrastruttura di nuova generazione e qual è la sua fisionomia? Ecco le cinque caratteristiche fondamentali.

Deve essere **multitasking**, cioè fare più cose contemporaneamente; deve essere **attivamente sostenibile** (cioè non solo non deve inquinare e consumare poca energia, ma soprattutto deve innestare cicli attivi di bonifica e di disinquinamento); deve fornire una **mobilità di qualità**; deve essere volano e vettore della **informatizzazione** della città e deve essere infine **magicamente bella**, galvanizzare anima e cuore come la High Line o il rio Manzanares o il Cheonggyecheon. Vedremo in seguito questi cinque

criteri in azione.