

I progetti

Original

I progetti / Emanuelli, L.; Galantino, M.; Lobosco, G.; Lesi, C.. - In: PAESAGGIO URBANO. - ISSN 1120-3544. - STAMPA. - 5 (2010):(2010), pp. 80-86.

Availability:

This version is available at: 11583/2981281 since: 2023-09-22T13:46:21Z

Publisher:

Maggioli Spa

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

5.2010

paesaggio urbano



12 **CORBELLINI**
Natura delle utopie

Giovanni Corbellini

16 **SGUARDI METROPOLITANI**
Il monumento involontario

Franco Purini

36 **SOSTENIBILITÀ**
La forma segue l'energia

Solar FabLab House

Federica Maietti



5.2010

paesaggio urbano

18 **TESSUTO**
Rileggere lo Zen

Giuseppe Strappa



44 **SOSTENIBILITÀ**
La bellezza delle case ecologiche
Costruzioni realizzate secondo le regole
della bioedilizia

Cristina Vanucci

48 **TERRITORIO**
Riflessi nelle acque
Progetto integrato territoriale
nelle Marche meridionali

Massimo Sargolini

28 **RECUPERO URBANO**
La riconquista del castello
Il recupero urbano
dell'area della fortezza medievale di Rovigo

Emanuele Ferrarese, Michele Ronconi



56 **IMMAGINE**
Space Syntax
Una visione dell'architettura
come essenza di relazioni

Nicoletta Setola

62 **BIENNALE**
La prima donna e la primadonna
People meet in architecture
12ª Mostra Internazionale di Architettura
La Biennale di Venezia

Giovanni Corbellini

66 **EVENTI E MOSTRE**
a cura di Matteo Agnoletto
Open City
Designing Coexistence
4ª Biennale di Architettura Rotterdam

Emilia Corradi

70 **Il Centro per l'arte contemporanea**
Luigi Pecci di Prato guarda verso Milano

Cristina Berdondini

74 **RECENSIONI**
Restauro e conservazione
del patrimonio storico

91 **LE AZIENDE INFORMANO /**
PRODOTTI IN OPERA / EVENTI

I **DOSSIER – RECUPERO E SOSTENIBILITÀ**

a cura di **Marcello Balzani**



II **La Piattaforma Costruzioni**
della Regione Emilia-Romagna

La ricerca e l'innovazione
sull'eco-sostenibilità
per lo sviluppo d'impresa

Alberto Anderlini, Teresa Bagnoli

VI **Qualità del costruire**

La proposta di un Metadistretto
sulle tecnologie sostenibili in Romagna

Marcello Balzani, Paolo Rava

X **La rivoluzione silenziosa**
della progettazione consapevole

Andrea Rinaldi

XII **Recupero energetico**
del patrimonio costruito

Argomenti, progetti e strumenti
nel dialogo fra architettura, energia
e ambiente

Pietromaria Davoli

XVI **Sperimentazioni**
sull'abitare contemporaneo

Housing e rappresentazione digitale

a cura di **Alessandro Costa e Luca Rossato**

75 **SPECIALE – SEALINE BRINDISI**

a cura di **Roberto Di Giulio e Luca Emanuelli**



76 **Brindisi città di mare**

Roberto Di Giulio, Domenico Mennitti

78 **Il workshop**

Luca Emanuelli, Lorenzo Netti

80 **I progetti**

Luca Emanuelli, Mauro Galantino,
Gianni Lobosco, Carlo Ruyblas Lesi

87 **Questioni aperte**

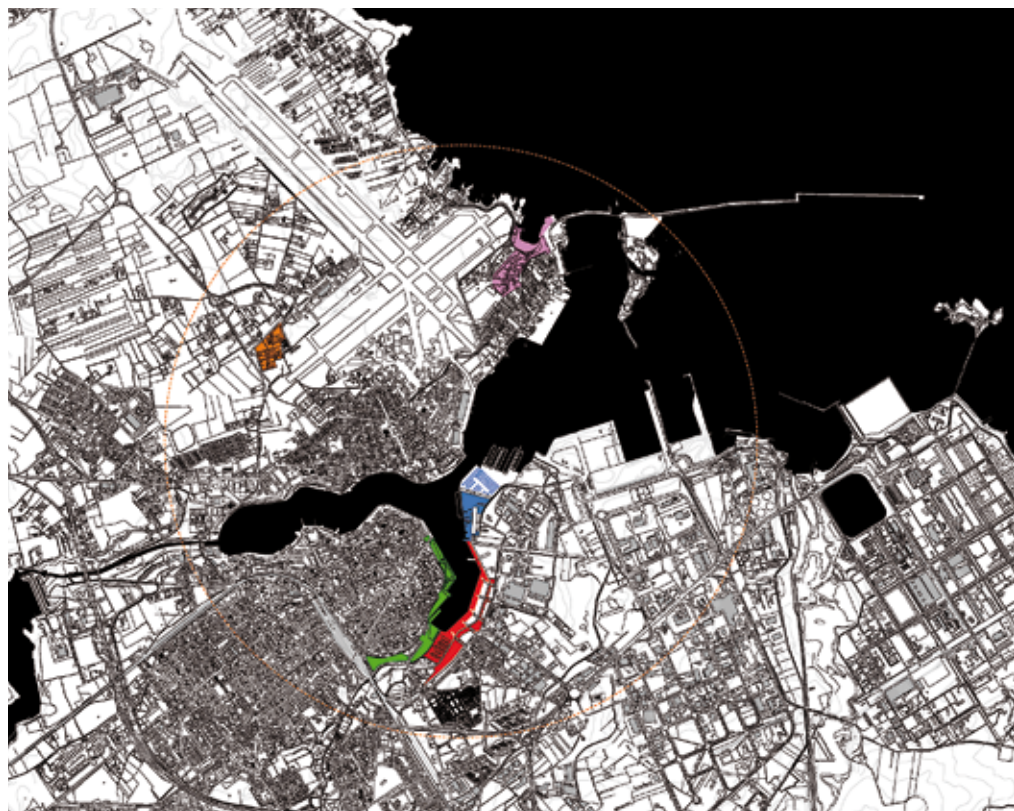
Antonio Bruno, Francesco Di Leverano, Roberto Di Giulio

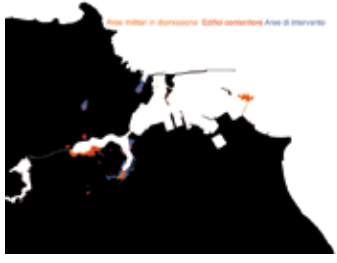
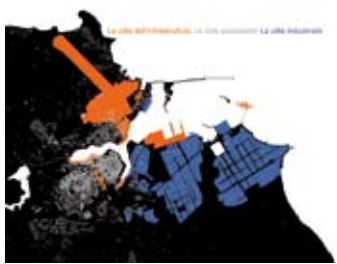
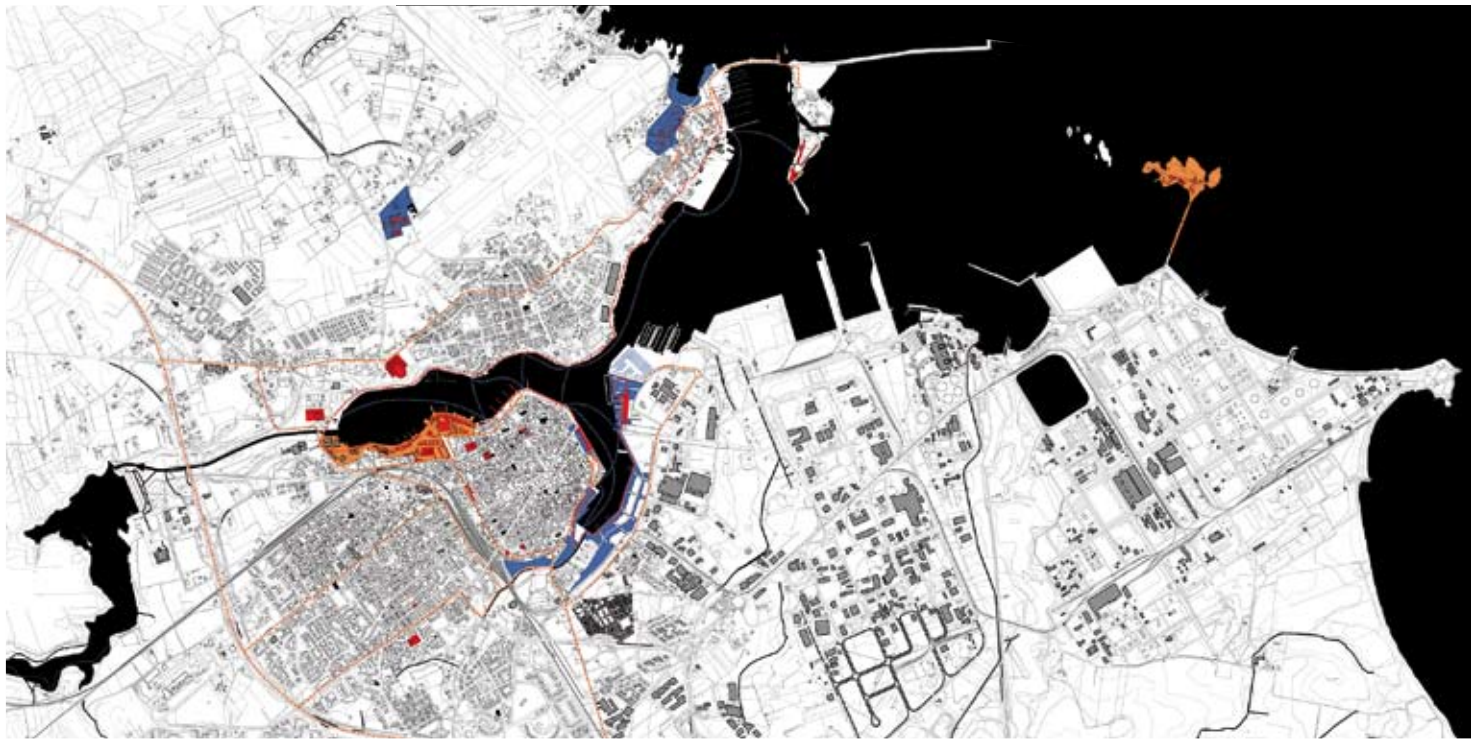
I progetti

La struttura del workshop e l'organizzazione del lavoro, intenso e obbligato in tempi concentrati, costringono ad uno sguardo sintetico che riduce all'essenziale l'analisi. Il progetto deve costruirsi su elementi fondamentali: questa semplificazione risulta un'operazione benefica anche per chi è coinvolto direttamente nell'amministrazione quotidiana e può essere distratto da continue sollecitazioni o condizionamenti.

Nell'affrontare a scala urbana i temi di progetto – le aree del Seno di Levante e della Sciaia – l'attenzione si è quindi concentrata su tre elementi guida: il mare, il verde, i volumi liberi interni alla città.

Parlare di Brindisi "Città di mare", porta la questione del rapporto della città con il bacino del porto, le spiagge, la costa ad una dimensione più complessa ed interessante rispetto a quanto si può immaginare limitando l'attenzione al progetto di un waterfront. L'acqua intorno alla quale è cresciuta la città può costituire la superficie sulla quale far transitare linee urbane veloci di collegamento tra i quartieri, avvicinare le spiagge balneabili (la Sciaia) al centro,





lungo il perimetro del bacino può correre una pista ciclabile che prosegue attraverso gli assi verdi dei parchi urbani in testa al Seno di Levante e al Seno di Ponente. Può cambiare l'organizzazione del sistema portuale: nautica da diporto, navi in transito, navi da crociera. Può cambiare il rapporto che gli abitanti, i cittadini e i turisti, hanno con il mare. Il verde diventa lo strumento di equilibrio dell'ambiente urbano. Dal confronto tra Seno di Levante e Seno di Ponente vengono alcune indicazioni. Il primo è utilizzato come un retro, il luogo dove nascondere e lasciare le cose brutte, inutilizzate, che danno fastidio, il secondo è parte di un paesaggio. In particolare la vista dal centro città verso nord, da una sponda all'altra del Seno di Ponente mostra una parte di città dove edifici e piante, aree verdi ed aree edificate sono presenti con pari importanza. L'attenzione si è concentrata, quindi, sulle aree inutilizzate, e sulle aree e gli edifici che torneranno alla città in un futuro prossimo. È questa una questione aperta non solo per Brindisi, ma l'impressione è che per questa città la percentuale di territorio, interno al perimetro urbano, o comunque urbanizzato, occupata da edifici dismessi o in via di dismissione, sia molto alta. È il sintomo di una crisi, ma una tale disponibilità di volumi vuoti e superfici aperte, è una grande risorsa che intanto fa pensare che, dove si deve intervenire, non è necessario costruire nuovi volumi oltre lo stretto necessario

al recupero e alla riorganizzazione funzionale delle singole parti di città. A questo si aggiungono altre considerazioni per definire meglio i contenuti dei progetti. Il turismo che non è più il turismo ma sono i turismi: ci sono tanti modi di essere turisti e tanti modi, per un territorio, di essere attrattivo. Se Brindisi non ha emergenze così forti da attrarre flussi consistenti di turismo è però in posizione strategica rispetto ad un territorio molto attraente e frequentato dal turismo nazionale e internazionale. Si tratterebbe di intercettare i flussi diretti verso, o provenienti da, altre mete facendo diventare Brindisi una tappa, una sosta, all'interno di un viaggio più lungo. Una città più bella, vivibile e accogliente da luogo di passaggio può diventare luogo di sosta. Una città che diventa più bella innanzitutto per i suoi abitanti diventa accogliente anche per gli stranieri e per chi la abita temporaneamente. È comunque possibile mettere a confronto e in discussione alternative progettuali di riqualificazione della città, che siano frutto di scelte strategiche, solo attraverso interventi puntuali e precisi nel disegnare nuovi scenari. Questo è stato fatto per il Seno di Levante – via del Mare, area Nafta, area Montecatini – e per la Sciaia-Cala Materdomini e parco ex Babylandia.

Luca Emanuelli

UN MODO PER TOCCARE DI NUOVO IL MARE

Le zone di confine, i bordi tra infrastrutture e città rappresentano da sempre dei luoghi di un immaginario sospeso, in cui la vita prende forme che non dipendono dalla minuta organizzazione quotidiana, ma pulsano con il ritmo e le immagini derivate dall'eccezionalità dei mezzi che attraversano lo spazio dei grandi servizi. Gli scali ferroviari cantati da W.Guthrie, i docks celebrati dalle ferite di Brando, i canali delle chiatte narrate da Vigo e Simenon, hanno il fascino che spesso sconsiglia la loro trasformazione. Portoghesi, quando era ancora un giovane architetto moderno affascinato da Aalto, scriveva di aree in cui si sarebbe espansa la città come del "luogo del possibile" innescando anticipatamente una nostalgia che avrebbe guidato le tempere e le chine di Aldo Rossi alla versione visionaria di Sironi.

Confesso che la prima reazione progettuale a zone complesse come i bordi tra le mura di Brindisi e il porto, la presenza di costruzioni industriali e civili che raccontano di viaggi per mare che non si fanno più, di silos e i depositi per attività desuete, producono reazioni molto simili a quelle che provo osservando i resti della colonna romana. La differenza sta tutta nella presenza o nell'assenza dell'automobile.

Attorno alla colonna pesa una sospensione del tempo che rende ancora il monumento parte viva della città. Lo sguardo immaginario al tracciato romano che riprende oltre lo stretto in terra greca, parte da un punto che non è regredito a soprammobile urbano, che non è diventato un'aiola spartitraffico, che sta ancora nella centralità dell'*urbis* rispetto alla natura. Ciò che accade tra le aree delle nuove infrastrutture e la città ha invece il sapore opposto. Una dismisura dello spazio delle macchine "fantastiche", del tutto squilibrato rispetto al nucleo urbano e una metastatica presenza della rete stradale che tende ad impossessarsene fino alla "naturale" degradazione a piazzale di sosta.

Il problema è come sempre l'interfaccia stradale tra le parti in discussione. Ho cercato di trasmettere ai gruppi questa visione, del tutto antiregressiva, ma che si pone l'obiettivo di individuare la contraddizione principale. Senza negarla, per ricondurla, con altri mezzi a farsi carico di una responsabilità civile rispetto all'uso e, soprattutto, al significato del contesto.

Il sistema autostradale italiano, i viadotti e le immissioni in galleria, non sono un degrado del



paesaggio nazionale, ma un nuovo punto di vista, di sequenza e di velocità che lo ha trasformato in spettacolo turistico (e culturale) inatteso, grazie alla straordinaria qualità di molti settori realizzati. Nello stesso modo la trasformazione del sistema veicolare e dei parcheggi attorno alla città di Brindisi deve avere l'ambizione di "migliorare" la relazione tra porto e città inaugurando, inevitabilmente, un paesaggio artificiale nuovo. Perché sia sostenibile non abbiamo bisogno di pannelli solari (solamente) ma di esatte relazioni tra le cose, di rapporti di scala controllati, di cambiamenti di spazio urbano appropriabili dai cittadini. Tutto il progetto nasce quindi dall'idea di un "luogo reinventato" in cui l'auto divenga il volano della sostenibilità economica della faccia offerta al sole e al mare che copre parzialmente la nuova infrastruttura di viabilità e parcheggi.

La densità o rarefazione di ciò che accade al di sopra del nuovo suolo artificiale costruito tra città e mare, è compito della comunità brindisina. La maggiore o minore quantità di costruito non è solo materia di sostenibilità economica, ma di progetto del modo in cui la città si mostra al mare e quindi materia complessa dal punto di vista dei contenuti. Noi abbiamo fornito un'idea. Un palinsesto (così come palinsesto è la città, su cui nei secoli si alternano e modificano evoluzioni costruttive) con il quale stabilire una relazione persa tra piano del suolo urbano e piano del mare, un progetto di suolo sul quale sono possibili numerose variazioni morfologiche, diverse per destinazioni e quantità. Abbiamo disegnato lo schema di una rete intelligente, capace cioè di assorbire variazioni e suggerire implementazioni.

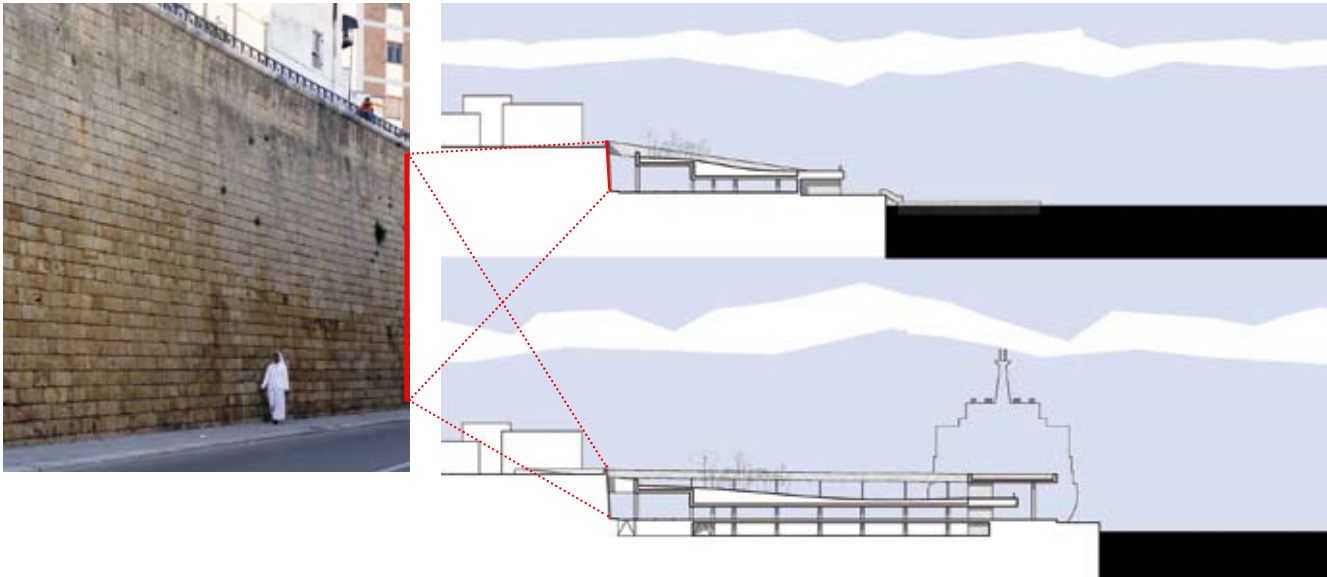
Mauro Galantino
Università IUAV di Venezia



aree di intervento sul Seno di Levante
riorganizzazione del sistema viabilistico
sistema ciclo-pedonale
nuovi collegamenti sull'acqua



edifici o aree da recuperare e valorizzare
volumi di progetto



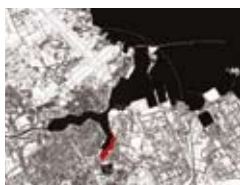
Via del Mare

L'intervento su via del Mare rientra nella strategia generale di pedonalizzazione del lungomare. Il forte salto di quota tra il centro storico e la banchina ha posto le condizioni per un ripensamento radicale del rapporto tra la città e l'acqua. L'opportunità di riconversione della fascia ferroviaria dismessa e l'innesto con il parco in previsione lungo l'asse del canale Patri hanno determinato la possibilità di ipotizzare la creazione di un nuovo fronte mare. Il progetto opera su due livelli fisici e di relazione. Il primo identifica un parco urbano che prosegue dall'imbocco del Seno di Levante fino alla stazione marittima aumentando gradualmente di quota e consentendo le connessioni trasversali con i varchi

esistenti nella cortina edificata della città. Uno spazio restituito al centro storico e ai suoi abitanti, un punto privilegiato di rapporto con l'acqua e lo scenario urbano. A livello inferiore si risolvono gli aspetti legati alla viabilità con un sistema di parcheggi di attestamento (600 posti auto) in grado inoltre di servire in maniera più funzionale la logistica legata alle navi da crociera (di media dimensione) che attraccano in banchina. L'intero sistema giocando sui salti di quota e i dislivelli permette di ricavare in alcuni punti delle volumetrie a diretto contatto con il parco o la banchina in cui possono essere situate attività di tipo commerciale e terziario.

Gianni Lobosco
Sealine





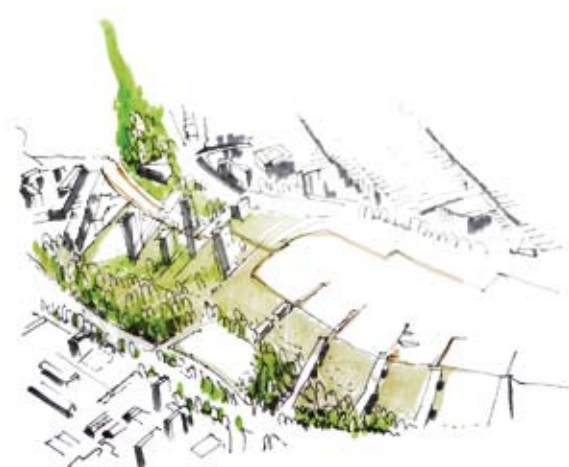
Area Nafta

Il progetto partendo dall'area dismessa dei depositi Nafta identifica una zona di possibile riconversione del sistema produttivo. Le aree artigianali a ridosso della banchina est del Seno di Levante rappresentano un'occasione imperdibile per il completamento del waterfront urbano.

La proposta prevede di mantenere la vocazione produttiva delle aree indirizzandole verso i settori a basso impatto ambientale e alta componente tecnologica. Tale condizione sarebbe estremamente favorevole ad integrare residenza, anche sociale, e terziario. Il progetto intende proporre diversi scenari allo sviluppo di quest'ambito. Lavora su due ipotesi alternative che comunque condividono



alcuni assunti di base. Innanzi tutto, la ricucitura con la città del quartiere residenziale ad est dell'area; poi, il fatto di privilegiare per i nuovi insediamenti il fronte sull'acqua, liberandolo dal traffico carrabile di servizio alle attività manifatturiere. Questi presupposti determinano un principio insediativo misto che a seconda della densità dell'intervento disegna spazi pubblici più o meno introversi. Lo studio delle tipologie ha comunque consentito di preferire elementi in linea, sollevati rispetto al suolo per garantire un'alta permeabilità pedonale e ciclabile del sito. Comune alle due proposte è la volontà di marcare questa nuova quinta urbana dando identità ad una porzione di territorio tuttora indefinita.





Area Montecatini

Il progetto prevede l'utilizzo del capannone Montecatini come contenitore di funzioni legate alla riconversione dell'area in senso fieristico (salone nautico) e a servizio del nuovo imbarco ai traghetti in programma con la risistemazione delle banchine. La riorganizzazione dell'area passa attraverso l'individuazione del verde come elemento caratterizzante i nuovi accessi alla zona. Una quinta vegetale che funge inoltre da elemento di mitigazione ambientale e paesaggistica.

L'ambito di progetto è diviso in due zone da una

leggera differenza di quota che segna il confine tra l'area degli imbarchi e quella fieristica.

L'accessibilità alle due parti del progetto è stata trattata indipendentemente e razionalizzata in modo da supportare i massimi carichi di affluenza. Per quanto riguarda l'area fieristica il salto di quota tra la viabilità d'immissione e la banchina è stato risolto con l'attestamento dei parcheggi alla quota superiore e la creazione di un volume di smistamento verticale per raggiungere il livello inferiore.

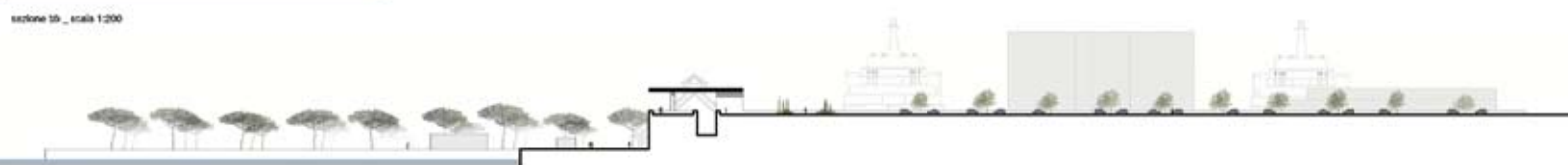
Carlo Ruyblas Lesi
Sealine



sezione 14 _ scala 1:200



sezione 15 _ scala 1:200



sezione 16 _ scala 1:200

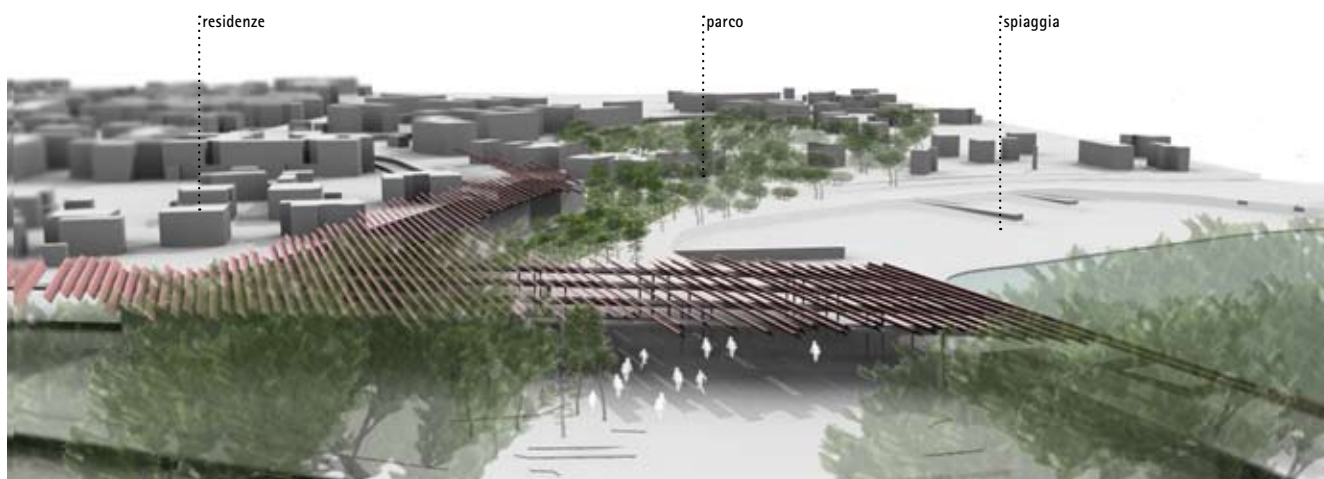


Area Sciaia, Cala Materdomini

La proposta prevede la riattivazione di Cala Mater Domini attraverso il ripascimento del litorale e la creazione di servizi ad uso della spiaggia libera. Allo stesso tempo l'intervento propone il collegamento della spiaggia al parco retrostante che ha inoltre le potenzialità per costituire l'affaccio privilegiato per la zona residenziale della Sciaia. In quest'ottica è stato predisposto un alleggerimento del traffico carrabile attraverso un sistema di collegamenti in grado di *bypassare* l'area eliminando qualsiasi soluzione di continuità tra il parco e la spiaggia. Il riassetto del sistema dei parcheggi permette un comodo attestamento alla zona senza interferire con le attività. Il punto nodale del progetto coinvolge le aree ad est,

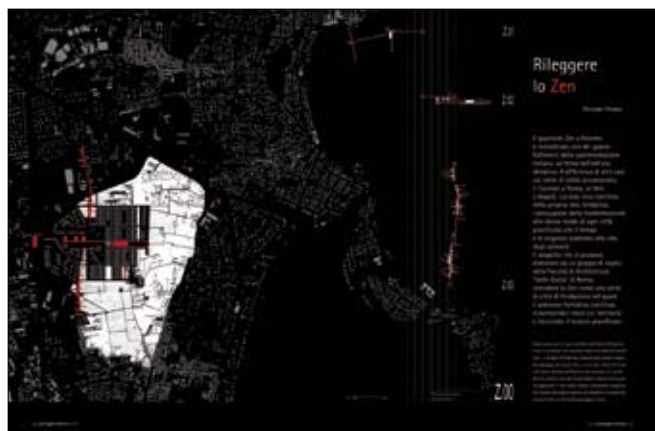
in aderenza ai servizi del porticciolo turistico. Qui si prevede la creazione di uno spazio pubblico coperto in cui confluiscono la spiaggia e il parco. Una zona d'ombra che permette di vivere la spiaggia lungo tutto l'arco della giornata, accoglie servizi alla balneazione, ristoranti e strutture commerciali a servizio della diportistica come del quartiere residenziale. Un sistema di passerelle e pontili leggeri è stato pensato per incentivare l'uso della spiaggia rocciosa sulla riva orientale di Cala Mater Domini. La rifunzionalizzazione del parco prevede il recupero delle volumetrie esistenti in parte a servizi di quartiere e per il resto ad attività per il rilancio turistico della zona.

Gianni Lobosco
Sealine



PAESAGGIO URBANO

architettura, progettazione e territorio



Direttore responsabile
Amalia Maggioli

Direttore
Marcello Balzani

Vice-direttore
Nicola Marzot

Comitato scientifico

Paolo Baldeschi (Facoltà di Architettura di Firenze)
Lorenzo Berna (Facoltà di Ingegneria di Perugia)
Giovanni Carbonara (Facoltà di Architettura Valle Giulia di Roma)
Pierluigi Giordani (Facoltà di Ingegneria di Padova)
Franco Purini (Facoltà di Architettura Valle Giulia di Roma)
Livio Sacchi (Facoltà di Architettura di Chieti-Pescara)
Pino Scaglione (Facoltà di Ingegneria di Trento)
Attilio Petruccioli (Politecnico di Bari)
Winy Maas (Technische Universiteit Delft)
Manuel Gausa (Facoltà di Architettura di Genova)
Ricky Burdett (London School of Economics)
Marco Bini (Facoltà di Architettura di Firenze)
Francesco Moschini (Politecnico di Bari)
Giuseppe Strappa (Facoltà di Architettura Valle Giulia di Roma)

Coordinamento redazionale

Raffaella Antoniaci, Alessandro Costa

Redazione

Paola Cerchione, Emanuela Di Lorenzo, Mauro Ferrarini, Christian Rodero

Responsabili di sezione

Fabrizio Vescovo (Accessibilità), Giovanni Corbellini (Tendenze)
Nicola Santopoli (Restauro), Gabriele Tonelli (Informatica territoriale)
Marco Brizzi (Multimedialità), Antonello Boschi (Novità editoriali)
Luigi Centola (Concorsi), Matteo Agnoletto (Eventi e mostre)

Inviati

Silvio Cassarà (Stati Uniti), Marcelo Gizarelli (America Latina)
Romeo Farinella (Francia), Gianluca Frediani (Austria - Germania)
Roberto Cavallo (Olanda), Takumi Saikawa (Giappone)
Francesco Maglioccola (Cina)

Consulenza redazionale

Agave s.r.l.

Product manager

Jessica Rizzi

Progetto grafico

Emanuela Di Lorenzo

Collaborazioni

Per l'invio di articoli e comunicati si prega di fare riferimento al seguente indirizzo e-mail: mbalzani@maggioli.it oppure Redazione - Via del Carpino, 8 - 47822 Santarcangelo di Romagna (RN)

Direzione, Amministrazione e Diffusione

Maggioli Editore presso c.p.o Rimini Via Coriano 58 - 47924 Rimini
tel. 0541 628111 - fax 0541 622100 - Maggioli Editore è un marchio Maggioli s.p.a.

Servizio Clienti

tel. 800 846061 - fax 0541 624457

e-mail: abbonamenti@maggioli.it

www.periodicimaggioli.it

Pubblicità: PUBLIMAGGIOLI

Concessionaria di Pubblicità per Maggioli s.p.a.

Via del Carpino, 8 - 47822 Santarcangelo di Romagna (RN)

tel. 0541 628439 - fax 0541 624887

e-mail: publimaggioli@maggioli.it

www.publimaggioli.it

Filiale Milano

Via F. Albani, 21 - 20149 Milano

tel. 02 48545811 - fax 02 48517108

Filiale Bologna

Via Volto Santo, 6 - 40123 Bologna

tel. 051 229439 / 228676 - fax 051 262036

Filiale Roma

Via Volturmo 2/C - 00153 Roma

tel. 06 5896600 / 58301292 - fax 06 5882342

Filiale Napoli

Via A. Diaz, 8 - 80134 Napoli

tel. 081 5522271 - fax 081 5516578

Registrazione presso il Tribunale di Rimini del 25.2.1992 al n. 2/92

Maggioli s.p.a.

Azienda con Sistema Qualità certificato ISO 9001: 2000

Iscritta al registro operatori della comunicazione

Stampa

Titanlito - Dogana R.S.M.

Condizioni di abbonamento anno 2010

- La quota di abbonamento alla Rivista Paesaggio Urbano comprensiva di Newsletter on line settimanale "Tecnews" è di euro 208,00.
- Il canone promozionale per privati e liberi professionisti alla Rivista Paesaggio Urbano comprensiva di Newsletter on line settimanale "Tecnews" è di euro 144,00.
- La quota di abbonamento alla Rivista Paesaggio Urbano è di euro 154,00.
- Il canone promozionale per privati e liberi professionisti è di euro 129,00.
- Il prezzo di ciascun fascicolo compreso nell'abbonamento è di euro 28,00.
- Il prezzo di ciascun fascicolo arretrato è di euro 30,00.

I prezzi sopra indicati si intendono Iva inclusa. Il pagamento dell'abbonamento deve essere effettuato con bollettino di c.c.p. n. 3166589 intestato a Maggioli s.p.a. - Periodici - Via Del Carpino, 8 - 47822 Santarcangelo di Romagna (RN).

La rivista è disponibile anche nelle migliori librerie.

L'abbonamento decorre dal 1° gennaio con diritto al ricevimento dei fascicoli arretrati ed avrà validità per un anno. La Casa Editrice comunque, al fine di garantire la continuità del servizio, in mancanza di esplicita revoca, da comunicarsi in forma scritta entro il trimestre seguente alla scadenza dell'abbonamento, si riserva di inviare la Rivista anche per il periodo successivo. La disdetta non è comunque valida se l'abbonato non è in regola con i pagamenti. Il rifiuto o la restituzione della Rivista non costituiscono disdetta dell'abbonamento a nessun effetto. I fascicoli non pervenuti possono essere richiesti dall'abbonato non oltre 20 giorni dopo la ricezione del numero successivo.

Tutti i diritti riservati - È vietata la riproduzione anche parziale, del materiale pubblicato senza autorizzazione dell'Editore. Le opinioni espresse negli articoli appartengono ai singoli autori, dei quali si rispetta la libertà di giudizio, lasciandoli responsabili dei loro scritti. L'autore garantisce la paternità dei contenuti inviati all'Editore manlevando quest'ultimo da ogni eventuale richiesta di risarcimento danni proveniente da terzi che dovessero rivendicare diritti su tali contenuti.

ME
MAGGIOLI
EDITORE

ABBONARSI CONVIENE!

www.periodicimaggioli.it