

URBANISTICA & ARCHITETTURA

Il ruolo del progetto urbano nella riqualificazione della città contemporanea
Genova, 22-23 Giugno 2006

"PROGETTARE IL PAESAGGIO NELL'URBANO"

Rinnovandosi continuamente per adattarsi ai mutati contesti, la città genera dentro di sé situazioni spaziali indefinite: i vuoti nati da progetti falliti, gli spazi interstiziali tra forme compiute, i manufatti inutilizzati, le infrastrutture obsolete e le aree abbandonate.

Questi spazi sono resti, frammenti di progetti, scarti della vita della metropoli. Ma sono anche il luogo in cui la città esprime la sua creatività, in cui trova spazio quell'energia spontanea che è il motore della trasformazione urbana. Le "aree di risulta", le "zone incompiute", le "aree dismesse", sono spazi fisiologici alla vita della metropoli, embrioni del rinnovamento urbano, non scorie da espellere.

Questa notevole quantità di vuoto, che occupa una parte dello spazio urbano, è il luogo in cui inserire spore di qualità, il territorio in cui la città può crescere, maturare, senza necessariamente espandersi.

In queste aree il processo di rigenerazione si avvia automaticamente, in maniera spontaneamente, ancor prima che vengano avviate complesse strategie progettuali finalizzate al recupero. Gli spazi non più utilizzati vengono infatti riconquistati dalla natura, una natura abusiva, in parte di origine autoctona, in parte di importazione, a volte generata proprio da quelle opere che con la loro presenza l'avevano estromessa, esclusa, provandone a cancellare la presenza.

È così che le estese superfici asfaltate un tempo utilizzate per la manovra e la sosta delle auto, le enormi aree sedi di binari ferroviari, le ampie zone coperte adibite a deposito, i tetti e i muri degli edifici, diventano, complice l'abbandono, un nuovo habitat naturale.

Le ex aree industriali, le stazioni inutilizzate, gli spazi urbani abbandonati, si trasformano, nel periodo di tempo che intercorre tra il termine delle attività che vi si svolgevano e l'attivazione di un nuovo processo progettuale in imprevisi paesaggi, nuovi "biotopi urbani".

Il progetto per il recupero di queste aree non può non confrontarsi con i contesti che si vengono a creare durante il periodo dell'abbandono.

Questi spazi vuoti, non hanno quindi una forma stabile, sono spazi dinamici, veri e propri frammenti di un nuovo paesaggio costituito dai resti delle strutture abbandonate e dalla natura "abusiva" appropriatasi illegalmente dei luoghi.

Due grandi concorsi internazionali hanno recentemente affrontato il tema della trasformazione di ex aree industriali dismesse in un parco urbano: in Italia il concorso per il recupero dell'ex sito industriale di Bagnoli ed in Germania quello per la riqualificazione dell'ex area ferroviaria di Gleisdreieck a Berlino.

A Napoli come a Berlino il progetto non può prescindere dal confrontarsi col nuovo paesaggio generato dall'abbandono.

>> NAPOLI

Le acciaierie insediatesi nella zona di Bagnoli nel 1920, hanno salvaguardato un'ampia porzione di territorio dall'espandersi incontrollato dell'area metropolitana.

La fabbrica da elemento di degrado, causa di inquinamento atmosferico e delle acque, diventa a Bagnoli salvaguardia, tutela del territorio.

Grazie alla presenza della fabbrica nell'area dei Campi Flegrei esiste un'area di circa 120 ettari, che oggi, riconquistata dalla natura post-industriale, ha tutte le potenzialità per diventare un parco urbano. Chiusa la fabbrica che ha concluso il suo ciclo, si può oggi risanare il suolo che essa occupava per riconquistarne lo spazio. Quest'area, da decenni esclusa dalla vita urbana, una volta rigenerata diventerà un nuovo paesaggio fatto di natura post-industria che costituirà il cuore del nuovo parco urbano.

Finalmente, anche in Italia, si è compreso il valore del vuoto, l'importanza della natura all'interno del tessuto urbanizzato. Quella che poteva diventare l'ennesima "occasione mancata" si è trasformata invece, per volontà dell'amministrazione, nella possibilità di riqualificare, attraverso il parco, un'area che, violentata in passato da un'edilizia speculativa, presenta oggi notevoli elementi di degrado.

Purtroppo il processo si è poi bloccato nella fase progettuale: dopo un primo concorso internazionale di progettazione, che non ha avuto esito a causa dell'incredibile decisione della giuria di eliminare dalla gara tutti i concorrenti, è stato bandito un secondo concorso che ad oggi risulta inspiegabilmente ancora ingiudicato.

(per questa ragione è omessa la descrizione del progetto e la pubblicazione delle relative immagini)

>> BERLINO

Un concorso analogo è stato bandito recentemente a Berlino per la realizzazione di un parco urbano sull'area della ex zona ferroviaria denominata Gleisdreieck.

La storia di quest'area si svolge negli ultimi 150 anni ed è strettamente legata a quella del sistema ferroviario berlinese ed in particolare al destino di due stazioni: Potsdamer Bahnhof e Anhalter Bahnhof. La zona di Gleisdreieck era appunto l'area di smistamento per queste due stazioni di testa, un groviglio di binari e ponti ferroviari. Per circa 120 anni questo paesaggio industriale fatto di ponti e binari è stato il motore dello sviluppo della grande Berlino.

Le due stazioni furono fortemente danneggiate durante i bombardamenti alla fine della guerra nel 1944-45, questo comportò la provvisoria chiusura dell'area ferroviaria di Gleisdreieck e quindi l'avvio del suo abbandono. Con la divisione di Berlino nei due blocchi est e ovest, quest'area cadde in un vuoto politico, ed il suo stato di abbandono divenne definitivo.

Accadde così che i binari cominciarono ad essere occupati da piante ed animali e si sviluppò col tempo una vera e propria oasi verde ufficialmente "non accessibile".

Una parte dell'area fu poi utilizzata per la logistica del grande cantiere di Potsdamer Platz, quest'uso comportò la distruzione della vegetazione spontanea sviluppatasi in un arco di tempo di 40 anni.

Il progetto proposto accettò e sostiene sia la storia che lo sviluppo recente di quest'area.

Su di essa convivono due realtà opposte, quella tecnica e quella naturale, che nel fluire di una nell'altra si completano e si arricchiscono a vicenda. La sovrapposizione di queste diverse strutture è il punto di partenza per la nuova sistemazione dell'area. Le tracce delle vecchie infrastrutture sono infatti oggi ancora leggibili tra la vegetazione spontanea. Il legame tra Tecnica e Natura determina il carattere dell'area.

La riappropriazione del luogo da parte della natura diventa, attraverso il progetto, leggibile. La rete di collegamento interna al parco contribuisce a costruire l'esperienza di appropriazione dei luoghi: piccole stradine conducono all'interno della selva spontanea sviluppatasi nel cuore più interno dell'area, mentre lungo i resti dei binari queste o si appropriano dei tracciati esistenti oppure si adagiano parallelamente ad essi.

La vegetazione spontanea viene mantenuta e rafforzata dal progetto, attraverso un intervento di manutenzione mirata. Il progetto si confronta col tema del contrasto tra natura coltivata e natura spontanea.

Nella progettazione del recupero di grandi aree urbane inutilizzate, la necessità di confrontarsi con il contesto, un contesto fatto di abbandono e dismissione, determina che sia oggi l'approccio dell'architettura del paesaggio il più adatto per affrontare il progetto.

L'architettura del paesaggio si confronta infatti da sempre con la natura dei luoghi, con i fattori climatici, con le ecologie. Un progetto paesaggistico non determina oggetti in sé compiuti, ma innesca processi, inserisce spore che crescendo maturano e si trasformano per diventare nuovamente principio.

Al paesaggio è oggi riconosciuto un ruolo importante nella trasformazione di sistemi urbani complessi, ogni strategia di riqualificazione non può più non considerare il valore aggiunto determinato dall'inserimento di elementi paesaggistici all'interno di contesti urbani degradati.

È quindi proprio partendo dall'architettura del paesaggio che si può definire oggi una nuova metodologia per affrontare il progetto urbano.

Paola Cannavò, studio.eu
Berlino, 19.06.2006

didascalie immagini:

01_ area di Gleisdreieck a Berlino, 1912

02_ area di Gleisdreieck a Berlino, 2005

03_ planimetria di progetto, studio.eu 2006

04_ schema collegamenti e alberature di progetto, studio.eu 2006

05_ vista di progetto, studio.eu 2006

06_ vista di progetto, studio.eu 2006