

Workshop 3 | Ritorno ai luoghi: metabolismi urbani e place-making

W 3.3 | FORME E MODI PER (RI)USARE IL PATRIMONIO

COSTRUITO, STORICO E CONTEMPORANEO

W 3.3 A |

Coordinatori: Iacopo Zetti, Paola Savoldi

Discussant: Giuseppe Fera

Sintesi critica per l'Instant Booklet: Elena Marchigiani

INTRODUZIONE

Paola Savoldi, Iacopo Zetti con Giuseppe Fera ed Elena Marchigiani

Se storicamente l'urbanistica e la pianificazione hanno centrato il loro interesse nella gestione delle dinamiche di crescita urbana, oggi in una fase di declino demografico e stagnazione economica, i contesti occidentali hanno rivolto i loro obiettivi verso la rigenerazione e la riqualificazione. Cruciale appare in questa fase aver cura dei luoghi, come contesti complessi dell'abitare affinché sappiano mettere in valore elementi minori e scartati dalle dinamiche contemporanee, come retri, margini e spazi intermedi. Allo stesso tempo la città storica vive una fase di difficile ridefinizione della propria identità, schiacciata fra uno sfruttamento turistico che erode sempre più gli spazi della vita quotidiana attraverso una mercificazione degli spazi pubblici; un mercato immobiliare aggressivamente votato all'ospitalità e la mancanza di strumenti, strategie e - sovente - interesse per i centri minori che escono dai flussi globali dei movimenti di massa, ma che rimangono elementi qualificanti della storia e della memoria.

La sessione *Forme e modi per (ri)usare il patrimonio costruito, storico e contemporaneo* è andata articolandosi attraverso una serie di interventi che ci pare possibile ricondurre a due tematiche.

La prima tematica fa riferimento alla *trasformazione e riqualificazione della città del '900*, inteso come campo ampio di pratiche, esperienze, progetti entro i quali è possibile leggere strategie e atteggiamenti progettuali riconducibili ad alcune coppie in parte antinomiche.

Recupero / sostituzione. Una debole tradizione di recupero dei manufatti a vocazione industriale ha connotato in Italia un numero consistente di operazioni di riconversione di aree produttive dismesse. In tempi più recenti e alla luce di esperienze compiute altrove, sembra emergere un interesse per il riconoscimento del valore del patrimonio esistente, concepito come asset strategico e capitale fisso su cui innescare processi di riuso, spesso di carattere incrementale. Tuttavia la tendenza a praticare operazioni di demolizione e sostituzione è tutt'ora radicata, con effetti tutti da ridiscutere perlomeno rispetto a tematiche ambientali ed alle prospettive e sostenibilità degli interventi.

Regia pubblica / accordi negoziali. Qualunque sia la risposta in termini progettuali (costruire o riparare) occorre pensare un nuovo modello di governance per i processi di rigenerazione urbana, in grado di superare la logica, da molti considerata fallimentare, della mera costruzione di accordi negoziali tra attori pubblici e operatori privati, nella direzione di un coinvolgimento ampio della cittadinanza e di una elevata trasparenza del processo decisionale. Ciò presuppone una conoscenza incrementale e dinamica delle esigenze del territorio, una capacità di interazione strutturata tra corpi pubblici, operatori economici, società civile.

Grandi progetti / piccoli progetti. Intervenire sulla città esistente richiede competenze almeno in parte diverse rispetto a quelle necessarie a pianificare nuove espansioni urbane. Rigenerare significa lavorare su un tessuto organizzato di risorse materiali e immateriali, spaziali, ambientali, economiche e sociali, culturali per poterne potenziare la vitalità e la capacità di rinnovamento. Nel tempo, l'approccio è cambiato, non solo (e

non tanto) per gli ambiti urbani su cui si è concentrato, quanto piuttosto per l'emergere di una diversa cultura del fare progetto urbano.

La seconda tematica ha portato l'attenzione sui centri storici e sulle strategie per il loro riuso e recupero.

La sensibilità collettiva per il tema del rispetto del patrimonio storico è oramai un dato che possiamo considerare diffuso in Italia, anche in confronto con altri contesti nazionali. Ma se il radicamento è un successo della cultura urbanistica ed architettonica nella pratica e nell'attenzione disciplinare, si è registrato un calo di investimento culturale e materiale rispetto al tema della gestione delle trasformazioni contemporanee della città storica. Solo in tempi recenti, sembra emergere un ritorno di interesse, anche nel campo della ricerca, che i contributi di questa sessione dimostrano. Anche in questo caso i testi sono stati retoricamente ricondotti ad alcune coppie di questioni che hanno aiutato a far emergere coerenze e prospettive.

Marginalità / centralità. Qualsiasi forma di esemplificazione o generalizzazione attorno al tema dei centri storici in Italia pare rischiosa. Le questioni e gli aspetti che ogni singolo centro solleva possono riguardare la sua dimensione (centri storici delle grandi e medie realtà urbane e centri storici minori); la localizzazione geografica (fasce costiere o aree interne); le condizioni economiche e sociali che lo connotano; fenomeni di abbandono correlati al mutamento delle forme di produzione e di occupazione; processi recenti di ripopolamento ad opera di chi fatica ad accedere al mercato abitativo dei centri urbani più densi e che provocano, in alcuni casi, marginalizzazione e periferizzazione. Il nucleo storico dei centri urbani può dunque essere

connotato, a seconda dei casi, da condizioni di centralità e marginalità, che fanno emergere un quadro molto diversificato e che richiede, a sua volta, risposte altrettanto diversificate in termini di politiche urbane e urbanistiche.

Abbandono / gentrificazione. Abbandono e *gentrification* corrispondono in modo non sempre lineare alle condizioni di centralità e marginalizzazione già richiamate. Da un lato troviamo il processo di abbandono (causa ed effetto della progressiva marginalizzazione) e degrado di tanti centri storici minori (e talvolta di realtà urbane significative) spesso localizzati nelle aree interne del Mezzogiorno, che hanno perso il loro ruolo economico, con un forte invecchiamento demografico e conseguente processo di degrado delle strutture fisiche; dall'altro centri storici immersi nel circuito dei flussi turistici, che presentano un processo di terziarizzazione e gentrificazione che ne sta alterando (o ha già alterato) le sue caratteristiche identitarie originarie. La sfida di una conservazione del patrimonio storico che a sua volta salvaguardi la composizione sociale non è tema solo recente (si pensi al piano di recupero di Bologna del 1969) ed investe tutt'ora il significato ed il ruolo dell'intervento pubblico.

Norme / strategie. Le norme sono state finora lo strumento più diffuso per garantire la conservazione dei centri storici; esse potevano derivare dalle Soprintendenze o dalla presenza di un piano particolareggiato della cosiddetta zona A. Le norme possono garantire una conservazione "passiva", tutelare il patrimonio da processi di distruzione o alterazione, ma non è sufficiente a scongiurare processi di degrado o abbandono. Da qui la necessità di affiancare il piano urbanistico tradizionale con nuovi strumenti di pianificazione e programmazione che garantiscano adeguate forme di

integrazione tra politiche urbanistiche, tutela ambientale, sviluppo economico, protezioni sociali.

•• [Miglior paper Workshop 3.3 A]

PAPER DISCUSSI

•• Laura Abruzzese, Romeo Farinella
Linee di sutura. Prospettive d'intervento per infrastrutture di mobilità obsolete: il "Minhocão" di San Paolo come risorsa urbana

•• Stefano Aragona
Costruire la qualità urbana della contemporaneità

•• Anna Attademo, Enrico Formato
The fringe. La crescita attraverso la riconversione: il caso studio delle cinture urbane postbelliche

•• Elisa Avellini
Il progetto invisibile: la trasformazione del Tevere a Roma tra spazio costruito e spazio immaginato

•• Chiara Barattucci
La riqualificazione "sostenibile" dei centri storici come risposta italiana alla moltiplicazione degli ecoquartieri europei

•• Elena Barbierato, Iacopo Bernetti, Irene Capecchi, Claudio Saragosa
Valutazione del paesaggio urbano: un approccio percettivo che combina realtà virtuale e geodati fotografici condivisi

•• Matteo Basso, Federica Fava
Housing Venice. Dalle pratiche alle politiche dell'abitare nella città del turismo globale

•• Luca Brignone
Processi di governance nella riconversione di ex aree industriali

•• Cosimo Camarda
Azioni di rigenerazione urbana e umana nel Piano della Marina nel Centro Storico di Palermo

•• Raffaella Campanella
Declinazioni urbane contemporanee. Quali spazi per le civitates del terzo millennio?

•• Lucia Chieffallo, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana
Nuove prospettive per un quartiere storico di Cosenza: idee di rigenerazione urbana e ambientale

•• Elena Fontanella
Forme di riuso, modificazione e rigenerazione. Costruire sul costruito attraverso il progetto architettonico e urbano

•• Ilaria Garofolo, Elena Marchigiani
Accessibility and the City. A Trieste, dispositivi e pratiche progettuali per attenuare le vulnerabilità sociali

•• Elisa Iori, Devis Sbarzaglia
Il ri-uso temporaneo come prassi adattiva per nuove politiche urbane di rigenerazione della città

•• Roberto Lembo

I limiti della rigenerazione urbana diffusa nel primo Regolamento Urbanistico di Firenze. Restauro vs Ristrutturazione

•• Laura Lutzoni, Michele Valentino

Progetto e forme di urbanità. Una prospettiva relazionale per la città

•• Cristiana Mattioli, Federico Zanfi

Capisaldi per la memoria e “prese” per il futuro. Insegnamenti sul (possibile) ruolo del patrimonio ex-industriale a partire dall’osservazione di due processi di rigenerazione urbana a Modena e Reggio Emilia

•• Michela Moretti, Matteo Scamporrino

Percezione e visibilità: metodi e strumenti. Dai casi internazionali alle sperimentazioni toscane

•• Qi Mu, Qi Ni

Chinese Traditional village preservation, practices and policies underway. Taking Tongren prefecture as a case study

•• Christian Novak

I centri storici minori “terremotati” da incapacità tecnica e subcultura

•• Omar Paris

Ciudad “rugosa” e “incompleta”. El proceso de cambio del tejido edilicio y la configuración de la imagen heterogénea de la ciudad latinoamericana. El caso del centro histórico de Córdoba, Argentina

•• Cristina Renzoni, Paola Savoldi

L’eredità degli standard urbanistici: partire dalle scuole

•• Leonardo Rignanese

L’arte di completare la città: dal recupero al riuso?

•• Caludio Zanirato

Le trasformazioni dei lavori in corso

•• Iacopo Zetti, Maddalena Rossi

Spazi interclusi e aree di margine: da retri urbani a spazi di nuove potenzialità. Spunti per un possibile progetto di riuso

Linee di sutura.

Prospettive d'intervento per infrastrutture di mobilità obsolete: il "Minhocão" di San Paolo come risorsa urbana

Laura Abbruzzese

Università degli Studi di Ferrara
DA – Dipartimento di Architettura
Email: bbrbra@unife.it

Romeo Farinella

Università degli Studi di Ferrara
DA – Dipartimento di Architettura
Email: fl@unife.it

Abstract

L'assetto delle geografie urbane è condizionato, nei suoi caratteri generali, dalle trasformazioni delle infrastrutture che le compongono, fino al degenerare in fenomeni di abbandono progressivo, che possono comprometterne l'identità influenzando il paesaggio. Considerando i principali casi internazionali di (ri)uso – formali e informali – l'attenzione è posta sul processo di appropriazione del viadotto *Presidente Costa e Silva* (noto come *Minhocão*), in relazione ai rapporti strutturali e socio-culturali dello sviluppo urbano contemporaneo della città di San Paolo (Brasile). La sua attuale condizione di parco lineare non formalizzato genera riflessioni sull'importanza strategica della conversione di questo luogo da anni, nel confronto con i tavoli di discussione e le strategie di rigenerazione in altre città e aree metropolitane del mondo che si interrogano sul (ri)uso dell'esistente come risorsa per il futuro.

Nella convinzione che il potenziale carattere di spazio pubblico di simili strutture possa arricchire il patrimonio collettivo urbano, contribuendo al consolidamento di spazi di relazione in grado di costituire reti e corridoi per la mobilità dolce, l'articolo presenta prospettive d'intervento strategico e progettuale per il recupero di infrastrutture trasportistiche obsolete o dismesse. A tale scopo, è necessario perseguire un approccio integrato al singolo oggetto all'interno del sistema urbano, identificando le condizioni più critiche generate dallo stato di abbandono, per definire obiettivi e azioni progettuali *site specific*.

Parole chiave: infrastructures, identity, urban renewal

1 | Riflessioni preliminari. Barriera o risorsa(?)

Le conflittualità tra infrastrutturazione e paesaggio definiscono il paradigma dello sviluppo contemporaneo in una serie di "spazi cicatriziali"¹, includendo le opere legate alla mobilità: la loro pervasione fornisce i legami territoriali e gli strumenti di modellazione urbana, esaudendo il valore d'uso e l'esecuzione tecnica piuttosto che le relazioni tra spazio e individui. Il fallimento in termini di benefici urbani, l'alienazione del manufatto e l'inevitabile adattamento alle trasformazioni possono produrre il degrado dell'abbandono, la negazione di spazi pubblici di qualità e l'affermazione di conflitti sociali (Leite 2012). Riproporre certe barriere come risorse è la sfida politico-progettuale degli ultimi quarant'anni: una dicotomia al momento irrisolta, nella definizione della "linea di sutura" appropriata tra demolizione e conservazione delle strutture.

La dimensione territoriale, le spinte di crescente urbanizzazione e la conseguente dipendenza di San Paolo alla «dittatura del movimento» (Rolnik 2009) hanno giustificato una edificazione incontrollata a favore

¹ Parliamo dei «luoghi interrotti» come «paesaggi dall'identità compromessa» di Aimaro Isola (Isola 2002); dei «middle landscapes» di Peter G. Rowe, sospesi tra una campagna scomparsa e una città illimitata, nel rapporto tra urbano e rurale; degli «ordinary man-made landscape» di J. B. Jackson e Peirce F. Lewis (Lewis 1979) lontani da centri d'eccellenza e icone di memoria, eppure laboratori di verifica del rapporto tra architettura e pubblico, cultura alta e di massa, elaborazioni tecniche e applicazioni diffuse, pianificazione e autoproduzione (introducendo il concetto di paesaggio culturale).

della mobilità carrabile, dove il viadotto *Elevado* o *Minhocão*² (Figura 1) – inaugurato nel 1971 dal sindaco Paulo Maluf³ – ha accentrato il dibattito sul futuro della metropoli. Posta come soluzione di decongestionamento veicolare, la struttura devia l’attraversamento diametrico Est-Ovest dal nucleo storico della città mentre la svalutazione immobiliare, il degrado degli spazi pubblici e la separazione fisica tra i quartieri la rendono una cicatrice estesa nella prima corona di espansione urbana.

Trasferendo alle variazioni urbane e territoriali il termine medico-biologico di “sutura”, è possibile identificare l’azione di cucitura dei margini con il sanare una separazione (o disarticolazione) traumatica dei tessuti urbani degenerati dall’intervento dell’uomo, producendo spazi indefiniti: un percorso abbandonato, un vuoto urbano, una strada sopraelevata in un quartiere, una *buffer-zone* tra territori nemici (per citarne alcuni) sono segni comparabili. Oltre alle evidenti ricadute sulla qualità della regione coinvolta, il viadotto *Minhocão* – inaugurato come *Elevado Presidente Arthur da Costa e Silva* – assume un duplice ruolo di cicatrice: portando il nome del secondo presidente del regime militare, noto per aver aperto la strada alla radicalizzazione della dittatura, il periodo storico di pianificazione funzionalista associa simbolicamente l’infrastruttura alla massima espressione dell’autoritarismo in Brasile (1968-1974).

La convivenza può trasformare criticità in abitudine allo *status quo*, portando a una inevitabile degenerazione nelle aree più critiche, o innescare processi di riabilitazione spontanea in risposta all’emergenza, richiamando una strategia di (ri)cucitura e una riconfigurazione degli spazi a partire dalla comprensione delle cause (Virano 2009, p. 7-12). Nel caso del *Minhocão*, l’introduzione di orari di chiusura al traffico pochi anni dopo l’inaugurazione⁴ ha permesso il consolidamento di un fenomeno di appropriazione informale, rafforzando l’identità della struttura in qualità di spazio collettivo. L’esperienza di ricerca indaga le relazioni tra i cittadini, il tessuto urbano e l’infrastruttura, affrontando il caso paulista come riflessione progettuale: la caratteristica duplicità del *Minhocão* – infrastruttura anacronistica e funzionale, e parco lineare non formalizzato – l’ha reso icona di riscatto sociale sulle disumanità della metropoli, consentendo delle riflessioni sulle opportunità di riuso (Figura 2).

2 | Percorsi del dibattito. Dalla Lower Manhattan Expressway al Minhocão

La rivoluzione automobilistica degli anni sessanta cambia la cultura della mobilità, definendo accorgimenti urbanistici e strutturali in grado di agevolare il flusso carrabile e le priorità del trasporto individuale: il disegno urbano punta all’efficienza dei flussi, all’ordine rigoroso degli elementi, alla divisione degli usi e delle attività, tralasciando i fattori psicologici e sociali necessari alla progettazione degli edifici e degli spazi pubblici adeguati a una popolazione in costante inurbamento. L’idea dell’autovettura come protagonista di un progresso urbano incessante nell’installazione *Futurama*⁵ dell’Esposizione Universale di New York del 1939, con il patrocinio del colosso *General Motors*, riflette l’influenza del modernismo portavoce di una città radicale, industrializzata e “funzionale”. La contestazione per l’industria automobilistica ha in realtà una storia antica quanto la sua stessa produzione, sebbene la denuncia degli impatti prodotti sia emersa solo con la crisi petrolifera del 1973, segnando la fine di un trentennio glorioso per lo sviluppo economico postbellico nei Paesi più energivori. Sovraccarico stradale e incidenti, inquinamento cronico dell’aria, contaminazione sonora e visiva, degrado dei tessuti storici e degli ambienti naturali, rischi per la salute e per la sopravvivenza del pianeta: le ragioni per ridurre drasticamente lo spazio dei veicoli nelle città cominciano ad accumularsi, mentre i grandi assi viari ad alto scorrimento come il *Minhocão* continuano a dimostrare il loro anacronismo rispetto alle possibilità oggi offerte dalla progettazione.

² Il *Minhocão* è un viadotto adibito a traffico su gomma, che si estende per 3,6 chilometri (di cui 2.730 metri come sopraelevata) attraversando i quartieri paulisti di República, Santa Cecília e Barra Funda in due corsie per senso di marcia, con un carico di 5.400 veicoli/corsia/giorno (fonte: *Companhia de Engenharia de Tráfego* CET) e avvicinandosi agli edifici fino a una distanza minima di 5 metri a circa 6,8 metri di altezza (Artigas, Castro, Mello 2008).

³ Paulo Salim Maluf: politico, ingegnere e imprenditore brasiliano di orientamento conservatore, noto per continue accuse di corruzione, riuscendo ugualmente ad assumere alte cariche nello Stato di San Paolo (governatore e sindaco della metropoli per due mandati consecutivi). Ha realizzato grandi opere pubbliche nella città di San Paolo, quali il raccordo stradale della *Marginal Tietê* e l’*Elevado Presidente Arthur da Costa e Silva*.

⁴ Dal 1976, per ridurre gli impatti sull’inquinamento ambientale, oltre che sull’incidenza di ingorghi e incidenti sul suo tracciato, è stata definita una fascia oraria per il suo funzionamento con la legge 12.152/76, consentendo l’accesso ai veicoli dalle 06:30 alle 21:30. Ciò ha permesso, di forma totalmente spontanea, l’abituale utilizzo nel tempo come parco lineare d’asfalto, innescando richieste di estensione degli orari di chiusura del viadotto anno dopo anno (Artigas, Castro, Mello 2008).

⁵ Robert Moses, uno dei più importanti pianificatori di New York, è il vero artefice e costruttore del sito espositivo, dedicato al tema “*The World of Tomorrow*”. Al suo interno, l’intervento *Futurama*, allestito dalla *General Motors* nell’edificio “*Highways – Horizons*” di Norman Bel Geddes, prefigurava la modernità della città futura nel 1960, attraverso le imponenti opere d’ingegneria del traffico e lo sviluppo tecnologico nell’edilizia.

La battaglia per la pianificazione di New York segna un momento cardine nella comprensione sociopolitica del tema, di cui la *Lower Manhattan Expressway*⁶ ne ritrae un esempio emblematico degli anni cinquanta-sessanta (Murphy 2018). È l'inizio dei grandi dibattiti sugli smantellamenti per una città efficiente, che vedono protagoniste due figure: Robert Moses, appoggiato dai principali portatori d'interessi e investimenti pubblici/privati per la sua posizione nella pubblica amministrazione, incarna una visione tipica dei primi decenni del XX secolo basata sulla sostituzione dei tessuti urbani più densi non più funzionali al costante rinnovamento urbano, a scapito dei quartieri storici designati come «baraccopoli degradate»; Jane Jacobs fonda la sua opposizione al progresso razionalista nella visione positiva della «città brulicante», promuovendo il diritto alla città, il valore dei luoghi pubblici, l'eterogeneità, le strutture organiche, la *mixité* sociale e funzionale, e riconoscendo nella frenesia progettuale del momento la prefigurazione dei disastri urbanistici (Murphy 2018; Paletta 2016).

Con l'annullamento della proposta, lo scontro Jacobs *vs* Moses ha provato l'importanza della conservazione del patrimonio urbanistico, degli elementi identitari dei luoghi e della complessità organica della città, limitando le spinte urbanistiche rivolte all'efficienza funzionale laddove rischiano di essere negati i caratteri qualitativi degli spazi abitativi e pubblici. Diversi gli esiti nella città di San Paolo, dove la prefigurazione della connessione proposta dall'*Elevado* è riconoscibile già nello schema radio-perimetrale incompiuto del *Plano de Avenidas* sviluppato dal sindaco Prestes Maia⁷ nel 1929. In un periodo di caotica urbanizzazione paulista, il piano propone la forma della città come un *unicum* per la modernizzazione e articolazione ordinata dei distretti, eliminando i rischi di congestionamento urbano e collegando più agilmente le regioni distanti. La successiva serie di investimenti strutturali durante il governo Faria Lima⁸ (1965-69) sfrutta il principio dei grandi assi dalla precedente proposta di piano orientando le priorità verso corridoi di mobilità carrabile – introducendo il progetto per l'*Elevado* – con la sovrapposizione di una griglia regolare alle perimetrali di Prestes Maia, insieme al successore Maluf (1969-71), nonostante l'opposizione di cittadini, tecnici e professionisti di settore (Figura 3).

Rispetto all'attivazione del più recente Piano Regolatore Strategico nel 2014⁹ per la costruzione di una città più umana dalla riconfigurazione dei suoi assi di consolidamento territoriale (PMSP 2015), il *Minhocão* costituisce un gesto politico rinnovato: un'infrastruttura urbana sociale, manifesto di una metropoli più accessibile e aperta alla dimensione pubblica, pronta a ridefinire il suo assetto dalla conversione degli elementi obsoleti, originari della pianificazione funzionalista del passato¹⁰. Ad avvalorare l'ipotesi di recupero dell'infrastruttura, l'Operazione Urbana *Lapa-Brás*¹¹ lanciata nel 2010 promuove la riqualificazione di un ex distretto industriale in prossimità del viadotto, creando un nuovo asse ad alto scorrimento e parco lineare in luogo di un preesistente tracciato ferroviario come spina dell'intervento.

⁶ Nota come *Lomex* o *Canal Street Expressway*, la *Lower Manhattan Expressway* è un progetto controverso per la creazione di una tangenziale attraverso l'omonimo quartiere newyorkese. La proposta nasce per alleviare l'aumento del traffico a Lower Manhattan, in particolare sulle uniche vie di trasporto merci quali Canal e Broome Street, all'interno di un piano più ampio per l'accessibilità carrabile del quartiere, includendo almeno tre autostrade sopraelevate sull'isola.

⁷ Francisco Prestes Maia: ingegnere civile, architetto e politico brasiliano. Assunta la direzione del Dipartimento dei Trasporti e Lavori Pubblici del Comune di San Paolo, elabora il *Plano de Avenidas* per la ristrutturazione della città, divulgato nel 1929 e applicato durante il suo mandato di Prefetto (1938-1945). Il sistema radio-perimetrale proposto richiama strutturalmente il processo di «haussmanizzazione» di Parigi, rafforzando la viabilità di una città in ascesa. L'applicazione del nuovo disegno urbano ha dimostrato la superfluità dei tragitti veicolari attraverso il centro storico per raggiungere i quartieri periferici e, contemporaneamente, una forte valorizzazione immobiliare, fondiaria e architettonica delle regioni interessate dalle trasformazioni urbane.

⁸ José Vicente de Faria Lima: militare e politico brasiliano.

⁹ Il nuovo Piano Regolatore ha portato per la prima volta alla sperimentazione di processi partecipativi nella redazione del suo complesso legislativo: una grande novità rispetto al passato, richiedendo un'elaborazione di un anno e mezzo in concertazione tra popolazione locale, pianificatori, tecnici ed esperti dell'amministrazione paulista.

¹⁰ Pur essendo un'area storicamente consolidata, l'area del *Minhocão* configura tra le zone con alto potenziale di sviluppo urbano per la sua funzione essenziale nella regione metropolitana, con il massimo coefficiente di costruzione senza alcuna limitazione in termini di altezza dei fabbricati.

¹¹ L'Operazione *Lapa-Brás* nasce dalla somma di tre operazioni urbane esistenti – *Água Branca*, *Diagonal Norte* e parte della *Diagonal Sul* – in una regione separata dal centro attraverso la storica linea ferroviaria e delimitata a nord dai fiumi canalizzati Tietê e Tamanduatê. La zona considerata ha consolidato la sua morfologia sulla piccola industria, assieme a impianti logistici e a tessuti residenziali di bassa densità. Tra gli obiettivi, l'Operazione Urbana punta a trasformazioni urbane strutturali, progresso sociale e miglioramento ambientale ampliando gli spazi pubblici, organizzando i mezzi collettivi, designando aree per abitazioni d'interesse sociale e migliorando l'infrastruttura e il sistema viario all'interno del perimetro definito. Inoltre, obiettivi paralleli sono l'ottimizzazione di aree sottoutilizzate attraverso interventi di recupero, la creazione e valorizzazione del patrimonio ambientale, storico, architettonico, culturale e paesaggistico, e la creazione di posti di lavoro dall'introduzioni di servizi e nuove destinazioni d'uso.

Rispetto a tale processo, il *Minhocão* assumerebbe un'importanza secondaria nel sistema di trasporto locale, sostenendo la possibile dismissione dell'infrastruttura: dalla valutazione delle funzioni formali e informali lungo il viadotto dipende anche il successo di *Lapa-Brás*, motivo per cui l'eventuale conversione a nuovo uso andrebbe posta in sinergia con il processo di rigenerazione urbana post-industriale.

3 | (Ri)uso dell'esistente. Rischi e opportunità progettuali

La declinazione di (ri)uso dell'esistente come risorsa per il futuro all'interno degli interventi di rigenerazione urbana risponde ai principali traguardi posti dai programmi internazionali¹², riconoscendo negli insediamenti umani e nell'urbanizzazione luoghi di unione e sperimentazione, fermo restando le grandi indecisioni progettuali. Non esiste naturalmente una soluzione univoca: a fronte delle necessità di una visione condivisa e un approccio tematico globale, rischi e benefici della scelta strategica richiedono un confronto consapevole con la realtà locale per esigenze e soluzioni uniche, includendo la popolazione stessa. Laddove direttamente coinvolta in un processo urbano come attore principale, una comunità interessata costituisce il principale fattore di riqualificazione urbana, cambiando l'immagine del luogo e fornendo la direzione del progetto, specie nei contesti in cui la qualità degli spazi pubblici è carente.

Rispetto alla ricollocazione di infrastrutture di mobilità inadeguate o inutilizzate nei progetti di rigenerazione urbana e cogliendo l'obiettivo primario nell'accessibilità a destinazioni, beni e servizi, la pianificazione urbanistica va bilanciata sul ventaglio di utenze più ampio possibile (residente, studente/lavoratore, turista, etc.), senza esclusioni di stampo economico-sociale: in questo modo le distanze e le esigenze di trasporto sono calibrate sulla base dei traguardi funzionali, accompagnando l'estensione della gamma di sistemi di mobilità collettivo-individuale allo sviluppo urbano, dal livello territoriale alla scala di quartiere. La Commissione Europea, a esempio, definisce il concetto di mobilità urbana sostenibile¹³ in ottemperanza agli obiettivi sovranazionali dell'Agenda 2030 e UN-Habitat¹⁴ (UN 2015; UNHSP 2017) indirizzando gli sforzi dei Paesi membri verso competitività ed efficienza di gestione degli spostamenti locali e interregionali, non più intese come esigenze di una regione amministrativa, bensì della "città funzionante" e del suo hinterland. Un piano per la mobilità sostenibile è uno strumento sottinteso a una strategia lungo termine per lo sviluppo urbano, infrastrutturale e dei servizi, puntando su trasporto pubblico, sistemi non motorizzati e mobilità lenta, multi- o intermodalità in nodi strategici, sicurezza stradale, logistica, gestione e sistemi di trasporto intelligenti. Con specifico riferimento alla mobilità su gomma, i traguardi sono l'ottimizzazione della rete carrabile esistente e dei punti nodali, tramite riallocazione dello spazio stradale verso modalità di trasporto differenziate, meno impattanti come la mobilità ciclopedonale, il riuso e la conversione delle infrastrutture poco sfruttate, obsolete o dismesse per funzioni alternative ai trasporti nell'ottica della sperimentazione (EC 2013a; 2017b).

Gli interventi di maggior successo suggeriscono un alto livello d'interesse e *management*, definendo un'entità amministrativa equilibrata con solida base pubblica affiancata dal settore privato, e una prospettiva a lungo termine per l'efficacia dell'intervento, accompagnata da una efficace divulgazione del processo e dei risultati per nuovi investimenti e utenze. Limitando la riflessione al caso di viadotti adibiti al trasporto su gomma, la scelta tra demolizione e conservazione è legata a questioni strutturali, di gestione, degrado, economicità o interessi di mercato, ricadendo quasi sempre sull'abbattimento laddove la

¹² L'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e il programma UN-Habitat per gli insediamenti umani riconoscono all'urbanizzazione un ruolo chiave nei traguardi internazionali, come luogo di unione e sperimentazione trasversale di economia, energia, ambiente, scienza, tecnologia e produzione sociale ed economica attraverso obiettivi autonomi per gli insediamenti umani.

¹³ Il concetto di *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP) prevede la redazione degli strumenti di piano in cooperazione tra diverse aree e settori, a diversi livelli di governo e amministrazione, coinvolgendo i cittadini e le parti interessate (in forma partecipata) e considerando l'area urbana funzionale. Attraverso linee guida che forniscono alle autorità locali un quadro chiaro per lo sviluppo e l'attuazione di tale piano, la Commissione attua un programma di comunicazione e disseminazione degli intenti programmatici. Ciò nonostante, gli Stati membri devono assorbire e promuovere tali pratiche a livello nazionale, garantendo le giuste condizioni legislative e di supporto alla scala amministrativa locale.

¹⁴ L'accordo internazionale dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, declinato nei programmi UN-Habitat per gli insediamenti umani, assegna una posizione di rilievo alle strategie per rendere le città inclusive, sicure, resilienti e sostenibili. I centri urbani sono l'elemento di connessione trasversale tra gli obiettivi sovranazionali e l'UN-Habitat fornisce supporto ai governi per riflettere la nuova agenda globale nei piani e nelle politiche locali, rendendo disponibili le competenze politiche sullo sviluppo urbano sostenibile in tutte le fasi di implementazione, monitoraggio e rapporto.

conservazione delle strutture non avrebbe potuto consentire una nuova destinazione d'uso¹⁵. Rispetto all'interesse della presente ricerca, analizzare i processi di trasformazione della *Promenade Plantée*¹⁶ e dell'*High Line*¹⁷ come riferimenti progettuali esemplari è opportuno ad alimentare la discussione sulle vicende di luoghi incerti come il *Minhocão*. Entrambi gli interventi riflettono la necessità di spazi aperti e l'importanza di ricucire la città partendo dalla conversione degli elementi che li hanno frammentati. La collaborazione pubblico-privato, la partecipazione della cittadinanza e un processo di trasformazione per fasi sono l'insieme di fattori che ha portato all'esito positivo della loro realizzazione.

Nonostante l'emergenza della sua attuale condizione, le prospettive d'intervento sulla struttura del *Minhocão* sono state prese in considerazione solo a partire dal 2006, con la seconda edizione del Premio nazionale *Prestes Maia de Urbanismo*¹⁸, affrontando il viadotto per il recupero dell'intera regione: ciò ha permesso di estendere il dibattito a temi sociali, urbanistici e ambientali, aprendo un confronto interdisciplinare e di formulare le prime prospettive strategiche di breve, medio e lungo termine (Artigas, Castro, Mello 2008). Inoltre, l'indecisione sulla scelta d'intervento trae beneficio dal confronto internazionale con i casi d'infrastrutture rigenerate, abbracciando un più ampio dibattito sul riuso come risorsa per la qualità urbana. Nonostante tale accostamento sia stato spesso posto in forma semplicistica e forzata¹⁹ (Nogueira 2015), il paragone con diverse tipologie d'interventi è possibile, tenendo conto delle differenze strutturali e di contesto senza escludere opportunità di trasformazione rispetto alla demolizione.

4 | Linee di sutura. Il “Giardino sospeso di Babilonia”²⁰ e il manifesto del cambiamento

Il passaggio dall'inaugurazione all'appropriazione del *Minhocão* – producendo le attuali discussioni sul recupero dell'infrastruttura – è stata la conseguenza inaspettata di decisioni politiche calate dall'alto, cadenzando il funzionamento per il transito e generando informalmente la creazione di una piazza sospesa: la flessibilità della struttura a molteplici usi l'ha resa palcoscenico di attività ricreative, espressioni artistiche e manifestazioni popolari, dimostrando la necessità di spazi pubblici accessibili nel centro di San Paolo (Figura 4). Dopo un lungo processo di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, nel 2018 la proposta per creare il *Parque Municipal do Minhocão* è entrata a far parte del Piano Regolatore come strumento normativo ad applicazione progressiva, partendo da scopi paralleli²¹: definizione di progetti pilota per il monitoraggio degli impatti dell'infrastruttura; promozione di attività culturali e sportive da parte della

¹⁵ Il sistema di tunnel sotterranei e il parco lineare *Big Dig* di Boston nasce dallo smantellamento di un esteso viadotto; la demolizione e il parziale interrimento “in trincea” di strade di attraversamento urbano, a sostituzione di preesistenti viadotti, recupera il lungofiume del *Rio Madrid* come spazio pubblico; il canale bonificato dalla demolizione della sopraelevata *Cheonggyecheon* di Seul riacquista lo spazio di margine (Marshall 2016), oltre a ridurre l'inquinamento acustico e la temperatura del luogo; l'eliminazione della *Pier Freeway* di San Francisco (a seguito del terremoto del 1989) ha permesso di riqualificare la baia e realizzare percorsi ciclo-pedonali.

¹⁶ *Promenade Plantée* (o *Coulée verte René-Dumont*): parco pubblico da riqualificazione di un tracciato ferroviario sopraelevato e dismesso nel XII *arrondissement* di Parigi (Francia), su progetto di Philippe Mathieux e Jacques Vergely (1984-2000).

¹⁷ *High Line*: parco pubblico da riqualificazione di un tracciato ferroviario sopraelevato e dismesso nel quartiere industriale di Manhattan (Stati Uniti), su progetto di *Diller Scofidio+Renfro* e *James Corner Field Operations*, sviluppato in 3 fasi (2002-2009/2011/2014).

¹⁸ Premio per iniziative nel campo della pianificazione e dell'ingegneria urbana e omaggio alla figura di Francisco Prestes Maia, per l'importanza degli obiettivi raggiunti tramite le sue proposte di pianificazione. Nato su base quadriennale per mezzo della legge municipale n° 12.443 del 27 agosto 1997 con la prima edizione, sarà riproposto solamente nel 2006 per discutere le problematiche del *Minhocão*.

¹⁹ A titolo di esempio, nel caso del *Minhocão* andranno considerate le ricadute di dismissione sulla preesistente e particolare composizione sociale, rispetto al caso dell'*High Line* dove un'infrastruttura inutilizzata ha riconfigurato un settore industriale abbandonato, con immediati effetti sul mercato immobiliare e sugli interessi dei privati. Fra le due opere esiste però un'interessante analogia sull'appropriazione spontanea – da parte della popolazione in un caso, da parte della natura nell'altro – e sull'interesse da parte di associazioni senza fini lucrativi a portare avanti la rigenerazione di quartiere.

²⁰ L'intervento temporaneo *Jardim Suspenso de Babilônia* lungo il viadotto *Minhocão* nasce da un'idea del fotografo Felipe Morozini, raccogliendo 30 persone, 8 fotografi, 4 video maker e 30 kg di gesso per disegnare 75 fiori sull'asfalto in 15 minuti, con l'obiettivo finale di redigere un breve documentario. Il progetto ha vinto il premio della giuria presieduta da Isabella Rossellini al Babelgun Festival di New York (ottobre 2009).

²¹ Legge n° 16.833 del 7 febbraio 2018, su approvazione degli assessori José Police Neto - PSD, Eduardo Matarazzo Suplicy - PT, George Hato - PMDB, Goulart - PSD, Nabil Bonduki - PT, Ricardo Young - REDE, Sâmia Bonfim - PSOL e Toninho Vespoli - PSOL.

comunità e della società civile; garanzia di adeguate condizioni di sicurezza; tutela e ampliamento di aree verdi²².

Da questi presupposti e dal confronto con le esperienze e le linee guida internazionali, la ricerca presentata identifica le infrastrutture trasportistiche obsolete o dismesse come strumenti di operazioni urbane di riqualificazione coordinate a livello superiore (in una più ampia ottica di città sana, attiva, accessibile e sostenibile) e orientate da una strategia comune: eliminare le barriere infrastrutturali; migliorare la fruizione dello spazio pubblico e la connessione con la città; valorizzare la coesione sociale e il tessuto edificato. Partendo dal caso studio del *Minhocão*, i seguenti obiettivi e azioni progettuali definiscono un intervento da attuarsi per fasi:

- Formalizzare un processo di appropriazione per fasi come mezzo d'innescò, fornendo attrezzature e un programma di concessione flessibile degli spazi attraverso il coinvolgimento, la coabitazione e la gestione dei conflitti tra i fruitori e i differenti attori coinvolti;
- (Ri)creare una "linea di cucitura" tra l'infrastruttura e il contesto, definendo aree di transizione in punti strategici del tracciato, quali nodi di trasporto multimodale, e ridisegnando l'assetto della viabilità;
- Definire un processo in espansione come livello secondario di progetto, dal recupero di ulteriori spazi pubblici degradati e vuoti urbani da restituire ai quartieri danneggiati dal viadotto, e dalla moderazione dei possibili effetti di gentrificazione rispetto all'attrazione di investimenti privati;
- Promuovere la funzione attrattiva dell'infrastruttura, creando percorsi tematici che ne consentano un uso continuato in grado di gestire la stagionalità, di rispondere alle necessità di un bacino d'utenza ampio ed eterogeneo e di garantire una condizione di funzionalità e sicurezza degli spazi attivati.

Ai fini del recupero e della conversione delle infrastrutture, il ricorso a una metodologia interdisciplinare e lo studio di una disseminazione efficace del processo sarà indispensabile vista la complessità delle questioni e delle ricadute connesse ai manufatti, all'ambiente e alle utenze: l'unione di competenze orienta letture più efficaci, coerenti metodologicamente, definendo anche dati consistenti per documentazione e gestione dello stato dell'arte rispetto alle discipline attinenti; l'innescò di un processo virtuoso a scala territoriale richiede una comunicazione orientata alle pubbliche amministrazioni – principali interlocutori di un programma condiviso a livello nazionale e sovranazionale –, agli specialisti di settore, agli erogatori di servizi, alle associazioni, ai privati (in particolar modo costruttori) e ai fruitori finali.

Inoltre, la linea strategica generale va oltre il confronto con la mobilità, estendendosi all'economia e alla produzione locale, ai possibili innesti di attività legate al territorio e alla tutela del paesaggio, creando nelle infrastrutture da convertire degli assi di strutturazione urbana. Per far questo, il tracciato principale definisce la "spina" dell'intervento rispetto a una gerarchia di percorsi, flussi e spazi pubblici, mentre *step* operativi interdipendenti cadenzano in più tempi obiettivi paralleli: fasi di breve termine, per stabilire l'approccio interdisciplinare e l'appropriazione graduale delle strutture; fasi di medio termine per determinare strumenti d'intervento (normativa, regolamenti, piani) e politiche integrative per azioni *site specific*; fasi di lungo termine per l'elaborazione di protocolli di analisi, monitoraggio, catalogazione ed elaborazione dei dati raccolti, da cui possono essere ricalibrati gli interventi volta per volta.

L'esperienza di ricerca del *Minhocão* dimostra l'esigenza di un approccio integrato al singolo oggetto, oltre che di appropriate metodologie d'indagine e intervento finalizzate al recupero dell'esistente, dove esistono le condizioni. Aumentare la consapevolezza e la comprensione del potenziale di progettazione costituisce il principale obiettivo strategico sviluppando protocolli di studio, categorie di organizzazione e selezione degli artefatti – in grado di inquadrare la dimensione e tipologia di problematiche –, strumenti di pianificazione generale e strategie pilota su singoli casi studio.

²² La presentazione di un progetto d'intervento urbano (*Projeto de Intervenção Urbana – PIU*) spetta all'organo esecutivo, per mezzo di specifico decreto o legge tenendo conto delle specificità del luogo, così come: la gestione democratica e partecipata delle tappe di elaborazione, impianto, esecuzione e valutazione del Piano e del Parco stesso, attraverso consiglio di gestione; le ipotesi di destinazione dell'area a trasformazione integrale o parziale in parco lineare; l'adozione di strumenti di calmieramento del mercato immobiliare a seguito degli interventi promossi.



Figura 1 | La cicatrice del *Minhocão* nel tessuto urbano.
Fonte: Abbruzzese L. (crediti fotografici)



Figura 2 | Uso informale del viadotto.
Fonte: Abbruzzese L. (crediti fotografici)



Figura 3 | Il Minhocão negli anni settanta.
Fonte: Acervo Fotografico M. Salles



Figura 4 | Intervento X Biennale di Architettura (Arch. Luana Geiger).
Fonte: Abbruzzese L. (crediti fotografici)

Attribuzioni

La redazione della parte § 1 è di Romeo Farinella, la redazione delle parti § 2, 3, 4 è di Laura Abbruzzese.

Riferimenti bibliografici

- Artigas, R., Castro, A., Mello, J. (2008), *Caminhos do Elevado: memória e projetos*, Imprensa Oficial, São Paulo.
- European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport (2017), *Sustainable Urban Mobility: European Policy, Practice and Solutions*, European Union, Catalogue Number MI-02-16-275-EN-N, ISBN 978-92-79-66651-3, DOI 10.2832/51274.
- Isola, A. (a cura di) (2002), *Infra atlante: forme insediative e infrastrutture*, Marsilio Editori, Venezia.
- Leite, J. S. (2012), *Mobility Infrastructures, Ambivalent Spaces? A morphological approach*, in *Ambivalent Landscapes. Sorting out the present by designing the future*, Public Spaces – Urban Cultures Conference, FAUTL, Lisbon, 6th and 7th December 2012.

- Lewis, P. F. (1979), *Axioms for Reading the Landscape. Some Guides to the American Scene*, in *The interpretation of Ordinary Landscapes: Geographical Essays*, a cura di Meinig, D. W., Jackson, J. B., Lewis, P. F., Lowenthal, D., Meinig, D. W., Samuels, M. S., Sopher, D. E., Tuan, Y., Oxford University Press, New York, p. 11-32.
- Nogueira, A. M. (2015), *High Line Park e Elevado Costa e Silva: Abordagem similar, realidades distintas*, in «Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades», v.03, n.21, p. 106-121, ISSN 2318-8472, DOI: 10.17271/2318847232120151157.
- Rolnik, R. (2009), *Folha explica*, Publifolha, São Paulo São Paulo (cidade), Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP 2015.
- Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado*, Imprensa Oficial, São Paulo, CDU 711.4 (816.11).
- Virano, M. (2009) *Il paradigma glocal e l'architettura delle strade*, in *Spazi, figure, paesaggi delle strade contemporanee*, a cura di Maffioletti, S., Sordina, R., Il Poligrafo, Padova, p. 7-12.

Sitografia

- European Commission (2013), Annex, *A concept for Sustainable Urban Mobility Plans*, 17.12.2013, Bruxelles - https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_en.pdf
- Marshall, C. (2016), *Story of cities #50: the reclaimed stream bringing life to the heart of Seoul*, in *Cities/The story of cities*, *The Guardian*, Seoul <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/25/story-cities-reclaimed-stream-heart-seoul-cheonggyecheon>
- Murphy, D. (2018), *Unbuilt cities: the outrageous highway schemes left as roads to nowhere*, in *Unbuilt cities*, *The Guardian* - <https://www.theguardian.com/cities/2018/jan/05/unbuilt-highways-urban-development-roads-nowhere>
- Paletta, A. (2016), *Story of cities #32: Jane Jacobs vs Robert Moses, battle of New York's urban titans*, in *Cities/The story of cities*, *The Guardian*, New York - <https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/28/story-cities-32-new-york-jane-jacobs-robert-moses>
- United Nations (2015), *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*, A/RES/70/1 - <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>
- United Nations Human Settlements Programme (2017), *Implementing the International Guidelines on Urban and Territorial Planning 2015-2017*, Nairobi, HS/001/18E - <https://unhabitat.org/books/implementing-the-international-guidelines-on-urban-and-territorial-planning-2015-2017/>



Roma-Milano

www.planum.net

ISBN 9788899237172

Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2019