



Laboratorio di Sintesi Finale D – URBANISTICA
Città e Territorio: spazi del pubblico e sviluppo sostenibile
Responsabile Prof. Romeo Farinella



Progettazione Urbanistica - 96 ore	Prof. Romeo Farinella
Recupero e riqualificazione ambientale, urbana e territoriale - 30 ore	Prof.sa Elena Carlini
Sociologia urbana – 30 ore	Prof. Alfredo Alietti
Pianificazione strategica – 60 ore	Prof. Gastone Ave

Tema LSF D

Città e Territorio: spazi del pubblico e sviluppo sostenibile

Sotto-temi

- 1. La città di domani tra tutela dell'ambiente e riqualificazione del tessuto urbano esistente: esigenze di rifunzionalizzazione e nuove domande sociali di qualità dell'abitare e vivibilità urbana;*
- 2. Il ruolo del patrimonio storico e culturale dell'ambiente costruito e del paesaggio nello sviluppo urbano in un'economia post-industriale, con particolare riferimento alle politiche di sviluppo locale;*
- 3. Territorio, paesaggio e riqualificazione dell'ambiente costruito, tra interventi infrastrutturali, nuove fonti energetiche e cambiamenti climatici.*

Il **tema** connota gli interessi scientifici comuni ai diversi docenti dell'area urbanistica e consente perciò di stabilire un rapporto più stretto tra le varie attività di ricerca che essi svolgono e le attività didattiche finalizzate alla preparazione delle tesi di laurea.

I **sotto temi** saranno sviluppati dai diversi corsi che compongono il Laboratorio con specifici contributi teorico-metodologici (parte delle lezioni frontali) e con esercitazioni seminariali in parte comuni per approfondire gli aspetti tecnico-operativi.

La scelta dell'**area studio** della tesi è libera. La docenza indicherà alcuni casi studio legati alle varie ricerche in corso o che si intendono sviluppare ma gli studenti potranno anche indicare casi studio di loro interesse, in ogni caso riconducibili ai temi del laboratorio.

Partecipazione a **workshop e stage** organizzati dal collegio docenti

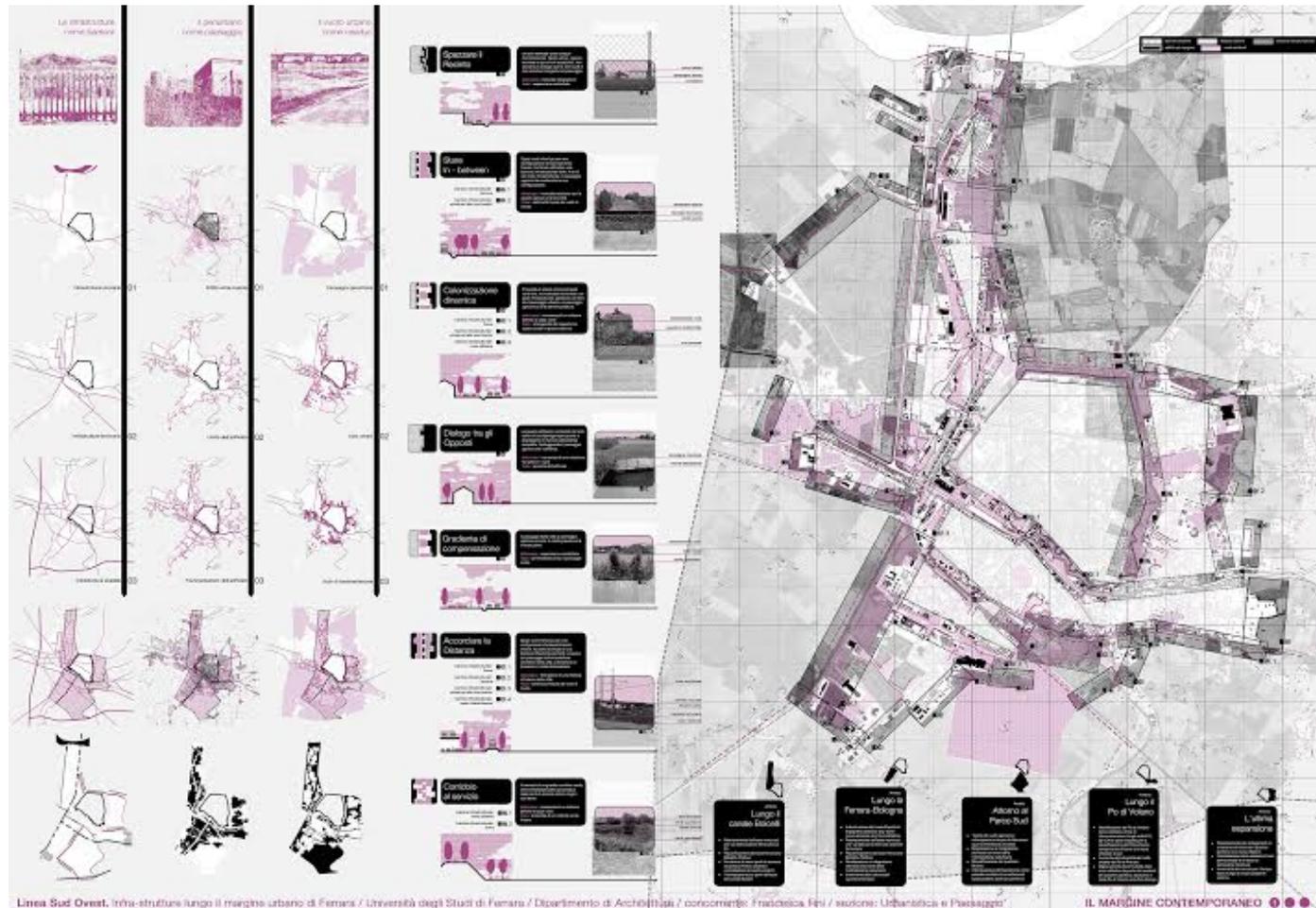
Oltre che dai titolari dei corsi, il collegio docenti del LSF sarà costituito, a partire dal secondo semestre, anche dai relatori indicati dagli studenti tra i docenti dell'area urbanistica. Questi parteciperanno alle attività seminariali e alla discussione delle tesi, con modalità e tempi da definirsi, favorendo un **approccio interdisciplinare**.

FASI DI ELABORAZIONE DELLA TESI

- 1. INDICE (traccia modificabile del percorso che si intende seguire)**
- 2. DEFINIZIONE DEL QUADRO PROBLEMATICICO**
- 3. LETTURA E INTERPRETAZIONE DEL CONTESTO/CASO STUDIO**
- 4. STRATEGIA PROGETTUALE**
- 5. APPROFONDIMENTI PROGETTUALI**

Linea di ricerca progettuale 1: VIAGGIO IN PROVINCIA

La prima linea riguarda la rigenerazione urbana e paesaggistica delle tante città italiane, piccole e medie, che costituiscono il ricco e vario sistema insediativo del nostro paese.



METRO BOSCO

un "Paesaggio" per il territorio di San Pietro in Casale



L'idea, avanzata da un'Associazione di cittadini, di creare una cintura boscata attorno a **San Pietro in Casale**, è assunta quale occasione per avviare un ragionamento sul fenomeno della **dispersione**

urbana e sugli attuali significati di "territorio urbanizzato" e "**paesaggio**", partendo dalle linee guida contenute nel Protocollo di Kyoto e nella Convenzione europea del paesaggio. Attraverso una valutazione preliminare di strategie

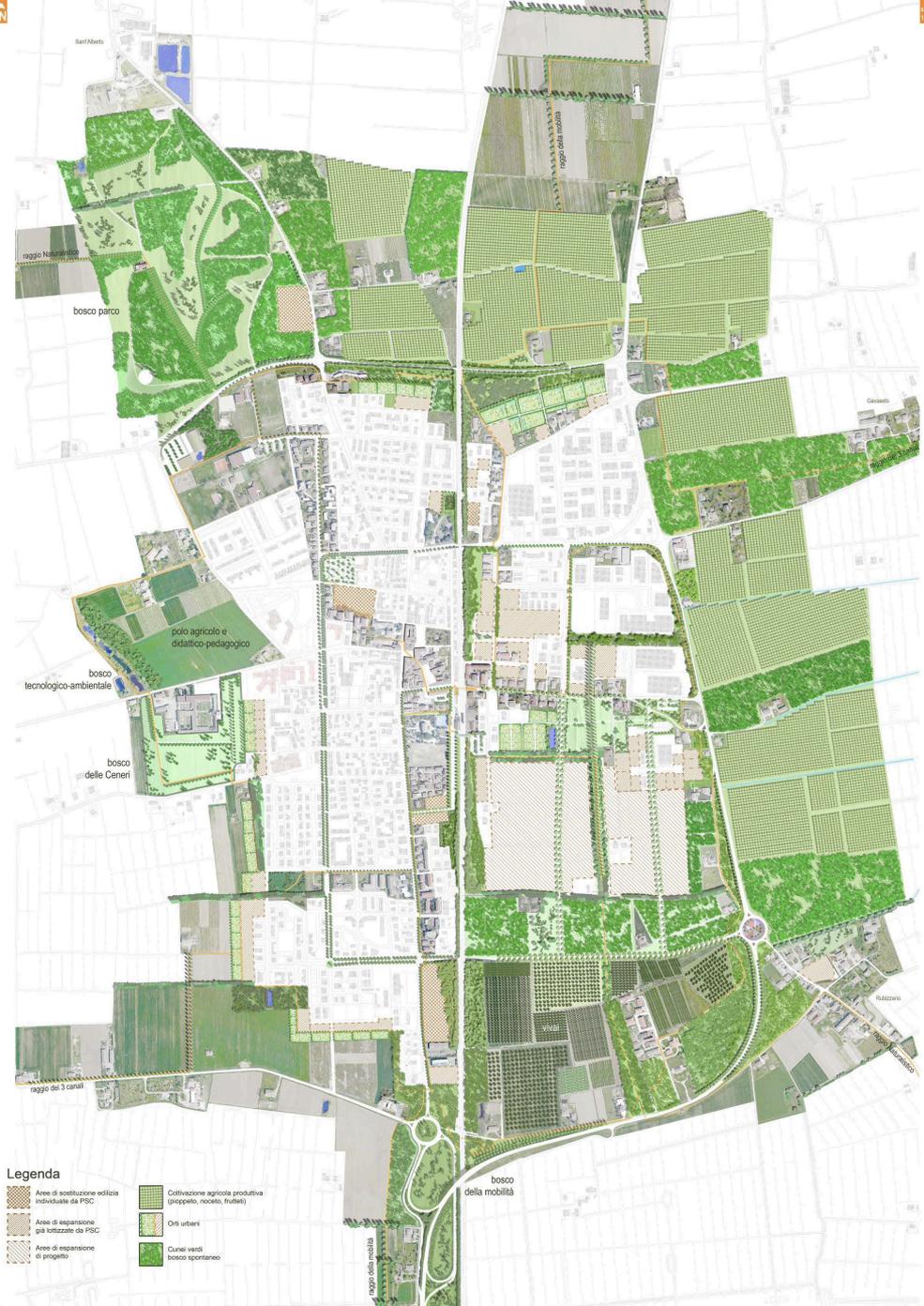
e progetti che hanno lavorato alla medesima scala urbana o territoriale, si vuole proporre, per San Pietro in Casale e per l'Unione dei Comuni Reno-Galliera, un "Bosco" inteso quale **rete ecologica** composta di spazi collettivi, in grado

di preservare ed aumentare l'attuale **biodiversità**, consentendo uno sviluppo insediativo senza espansione, in accordo con le indicazioni contenute nelle recenti leggi urbanistiche, permettendo così una riqualificazione del territorio capace di far emergere le potenzialità

di ogni singolo comune. Il concetto di "**Metro**" diventerà perciò la chiave a cui rapportare le distanze, con cui gestire il tempo e definire la **natura** nel suo rapporto con la città. L'attenzione sarà focalizzata sul disegno progettuale

del "**Bosco**" e su quelli che costituiscono gli accessi e i punti di contatto dell'**interfaccia** città e campagna, in particolare lo snodo ferroviario, i bordi urbani e gli attraversamenti "naturali" dentro le aree urbane.





Legenda

-  Aree di insediamento edilizio individuali da PSC
-  Aree di espansione già lottizzate da PSC
-  Aree di espansione di progetto
-  Coltivazione agricola produttiva (grappolo, nocciu, frutteti)
-  Nodi urbani
-  Canali verdi bosco spontaneo

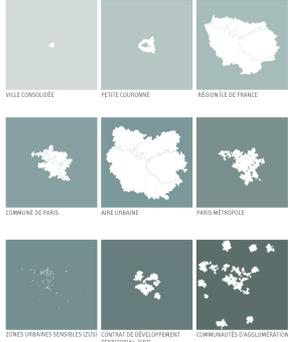
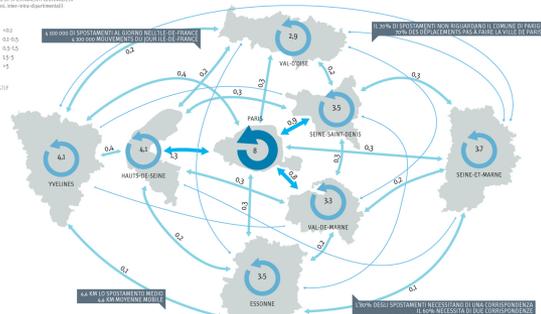


NUMERO DEGLI SPOSTAMENTI GIORNALIERI NELL'ARCIPELAGO
NOMBRE DE DEPLACEMENTS PAR JOUR DANS L'ARCHIPEL

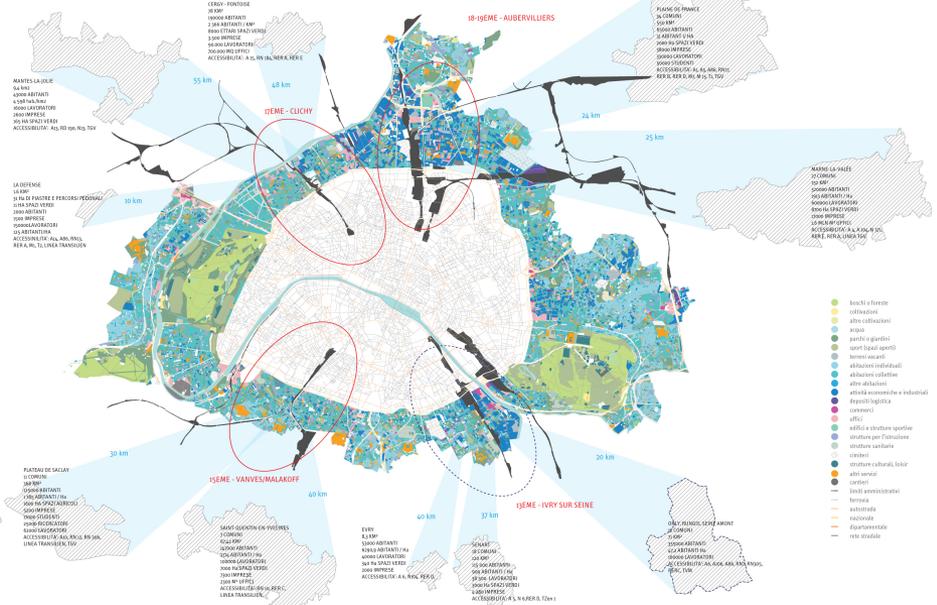
NUMERO DI SPOSTAMENTI GIORNALIERI
EN MILIAI (non-view adjustment)



Fonte: STIF



TERRITORI SOGLIA NELL'ARCIPELAGO METROPOLITANO
TERRITOIRES SEUIL DANS L'ARCHIPEL METROPOLITAIN



ZOOM 1: PORTE DE LA CHAPELLE



- FERRARA**
 - Transilien N (Paris Est - Provins - La Ferté/Macron - Chéry-la-Chapelle)
- METRO**
 - RER B (Aéroport Charles de Gaulle 2/CDG - Saint-Michel-Notre-Dame - Mairie de la Chapelle)
 - RER E (Coul - Mairie - Gobelins/Essonne - Mairie/La Chapelle)
 - RER E (Saint-Lazare - Tournay - Orléans/Grenelle)
 - Linea 1 (Bibliothèque - Place d'Italie)
 - Linea 2 (Porte Populaire - Mairie d'Issy)
 - Linea 3 (Saint-Jacques - Mairie de France - Villeneuve)
 - Linea 4 (Porte de la Chapelle - Châteaillon/Montparnasse)
 - Linea 5 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 6 (Porte Dauglières - Nation)
- TAMARIT**
 - T 1 (Porte de la Chapelle - Porte de Vincennes - prolongamento)
 - T 8 (Porte de Paris - Villeneuve Universitaire - Estroy/Orlymont)
- AUTOREBUS**
 - Potevi e ciclabili esistenti
 - piste ciclabili da progettare
 - strada da progettare
 - rete metropolitana (prossima)
 - servizio sportivo
 - ciclabili
 - parco
 - abbassamento del progetto
 - parcheggio esistente
 - parcheggio da progettare
 - parcheggio esistente con area business

ZOOM 2: PORTE VANVES



- FERRARA**
 - Transilien N (Gare Montparnasse - Drouot-Rambuteau e Mairie la Chapelle)
- RER B**
 - Linea 8 (Boulevard - Châtelet)
 - Linea 9 (Porte Populaire - Mairie d'Issy)
 - Linea 10 (Châteaillon/Montparnasse - Mairie de la Chapelle)
 - Linea 11 (Saint-Denis/Le Courtilles - Châteaillon)
 - Linea 12 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
- TAMARIT**
 - T 1 (Porte de Vanves/16 - Porte de Boulogne)
 - T 6 (Châteaillon/Montparnasse - Villeneuve/16 - Boulogne)
- AUTOREBUS**
 - Potevi e ciclabili esistenti
 - piste ciclabili da progettare
 - strada da progettare
 - rete metropolitana (prossima)
 - servizio sportivo
 - ciclabili
 - parco
 - abbassamento del progetto
 - parcheggio esistente
 - parcheggio da progettare
 - parcheggio esistente con area business

ZOOM 3: PORTE DE CLICHY



- FERRARA**
 - Transilien N (Paris Saint-Lazare - Gare d'Orléans - Evry - Gonesse)
 - Transilien L (Paris Saint-Lazare - Garges-le-Luis)
- METRO**
 - RER C (Pantin/Levallois - Châteaillon - Mairie de la Chapelle - Vincennes - Pasteur/Châteaillon)
 - Linea 11 (Porte de Clignancourt - Mairie d'Issy)
 - Linea 12 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 13 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 14 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 15 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 16 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 17 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 18 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 19 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
 - Linea 20 (Porte de Clignancourt - Mairie de Montparnasse)
- TAMARIT**
 - T 1 (Porte de la Chapelle - Porte d'Aubert/prolungamento)
 - T 8 (Porte de Paris - Villeneuve Universitaire - Estroy/Orlymont)
- AUTOREBUS**
 - Potevi e ciclabili esistenti
 - piste ciclabili da progettare
 - strada da progettare
 - rete metropolitana (prossima)
 - servizio sportivo
 - ciclabili
 - parco
 - abbassamento del progetto
 - parcheggio esistente
 - parcheggio da progettare
 - parcheggio esistente con area business



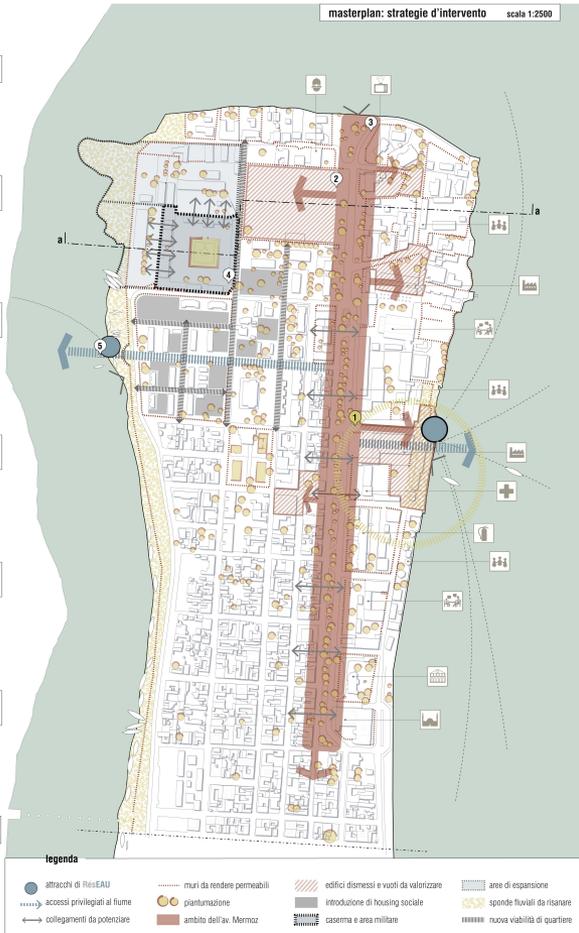
Linea di ricerca progettuale 3: NELLE CITTA' DEL MONDO



sezione aa scala 1:500

Bopou Ndar perché il quartiere nord come scenario della nuova ri-attivazione urbana?

- tessuto non compatto**
ricco di vuoti e spazi residui
- presenza del boulevard Jean Mermoz**
ampio viale all'incirca ricco di vegetazione
- morfologia legata alla storia del quartiere: area militare ed ex porto coloniale**
- servizi turistici**
- presenza di numerose funzioni pubbliche e strutture turistico-ricettive**
- centri culturali**
- grande moschea**
- impossibilità di accesso alla sponda fluviale e**
mancato utilizzo del margine
- presenza di numerosi edifici e complessi edilizi dimessi**
- scarsa permeabilità dovuta ai numerosissimi muri e recinti**



- legenda**
- attacchi di RésEAU
 - accessi privilegiati al fiume
 - collegamenti da potenziare
 - muri da rendere permeabili
 - piantumazione
 - edifici dimessi e vuoti da valorizzare
 - introduzione di housing sociale
 - caserma e area militare
 - aree di espansione
 - sponde fluviali da risanare
 - nuova viabilità di quartiere

unità minime d'intervento

	finalità	azioni	
nuova polarità urbana	<ul style="list-style-type: none"> riattivazione socio-economica del quartiere recupero del patrimonio architettonico degradato incattivazione del turismo come volano economico di riattivazione 	<ul style="list-style-type: none"> creazione attracco RésEAU recupero edifici dimessi come nuovi contenitori funzionali riqualificazione degli spazi residui per realizzazione e vendita di prodotti artigianali inserimento di servizi pubblico-culturali e turistici 	
avenue Jean Mermoz	<ul style="list-style-type: none"> abbattimento delle barriere fisiche e permeabilizzazione di muri e recinti 	<ul style="list-style-type: none"> inserimento di nuove funzioni negli ambienti urbani abbandonati e degradati minima strutturazione del commercio informale già esistente sul boulevard eliminazione del cul-de-sac in festata e creazione di un belvedere sensibilizzazione della popolazione all'utilizzo condiviso dei nuovi spazi 	
area militare	<ul style="list-style-type: none"> riattivazione del quartiere nord creazione di nuovi alloggi per alleviare la forte pressione demografica 	<ul style="list-style-type: none"> contenimento delle funzioni militari nella sola piazza d'armi (prima fase) e successiva conversione dell'area in campus universitario inserimento di housing sociale a densificare il tessuto e riattivare il quartiere 	
sponde fluviali	<ul style="list-style-type: none"> risanamento degli argini dei rifiuti ricoperta del paesaggio fluviale 	<ul style="list-style-type: none"> attivazione della linea di smaltimento rifiuti via acqua di RésEAU sensibilizzazione della popolazione alle pratiche di raccolta, riciclo e smaltimento dei rifiuti superamento del muretto d'argine con minimi interventi di arretramento 	

RE-ACTIVATING

→ pag. 106

Il quartiere di Arab al Yassar, attraverso le prime due fasi del progetto è stato riqualificato. La nuova linea urbana libera di introdurre nuove attività, creare un'atmosfera vivibile ed avere sistemi di gestione reddito. In particolare, la progettazione temporale di questa struttura si è basata sulla gerarchizzazione. Gli abitanti, nei confronti, partecipano in tutte le prime fasi di lavoro, incertezze, scoperte e garanzie del terzo.

In particolare, per le attività anche alla situazione economica del Cairo per riduzione, il percorso l'incremento di due attività residenziali, una piccola attività mista ed un percorso turistico che congiunge Arab al Yassar allo Citadel, passando tangente alle mura.

Inoltre si propone la riqualificazione dei piani terra e degli spazi pubblici del complesso di edilizia pubblica residenziale al fine di dare il quartiere di nuovi stimoli e di coinvolgimento e quest'anno, storicamente subito.

IL PERCORSO

→ pag. 102

Si propone di realizzare due percorsi turistici che conducano alla Cittadella. Il percorso turistico è un "oggetto leggero" che non comporta né grandi investimenti, né interventi forti consistenti. La permeazione degli spazi attraverso, la progettazione e una compagnia pubblicitaria sono azioni sufficienti alla sua creazione.

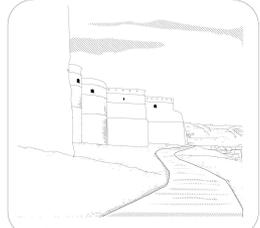
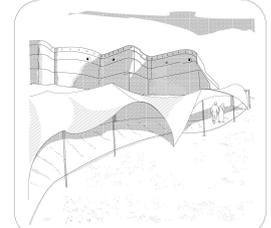
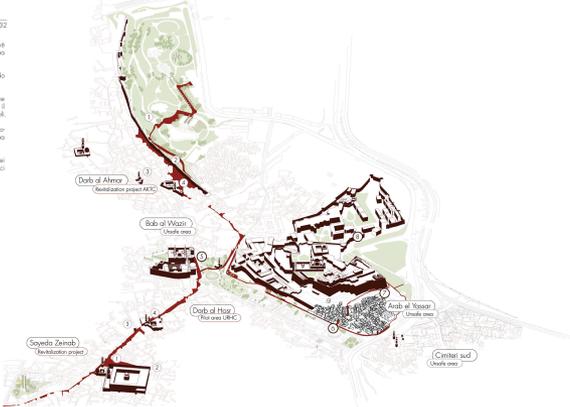
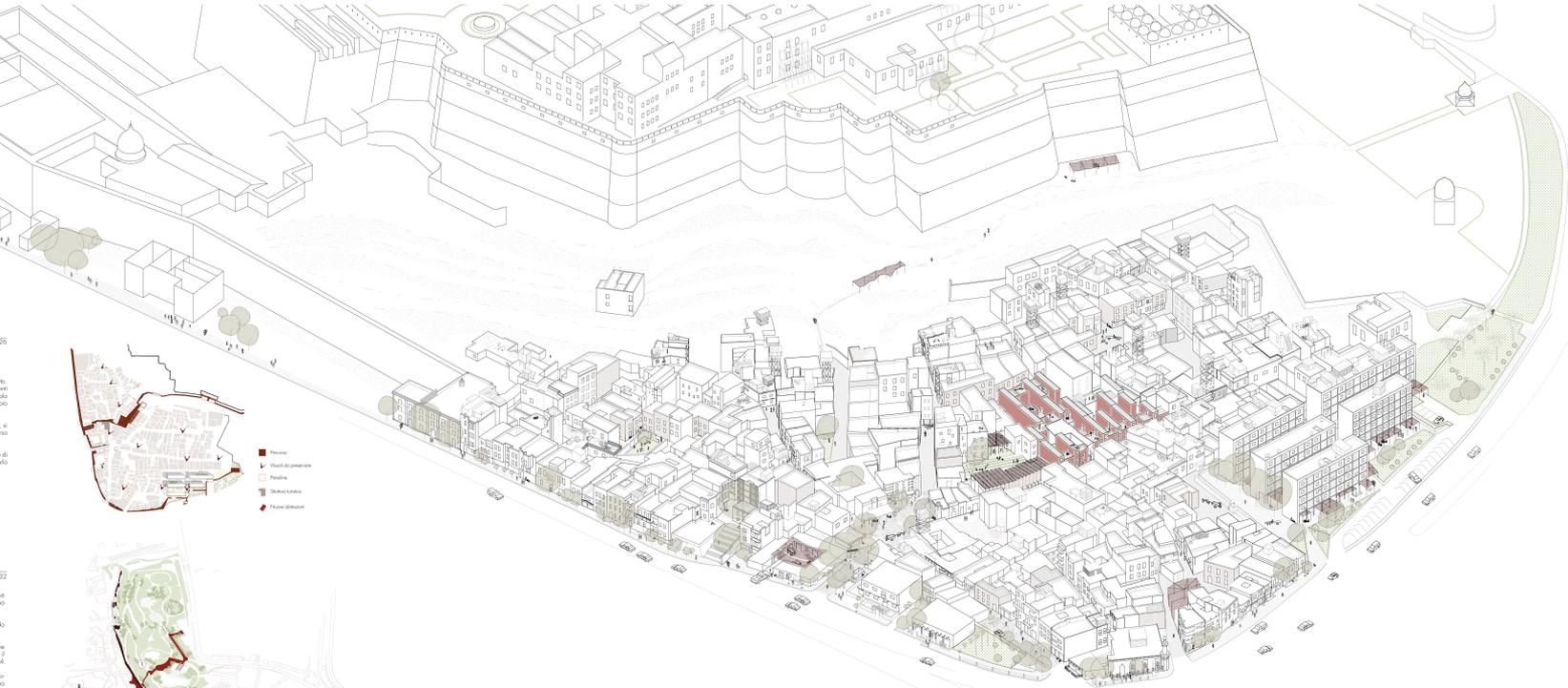
Il percorso, tuttavia, può avere un notevole impatto sul territorio che attraversa, stimolando la creazione di nuove attività commerciali e il miglioramento dello spazio pubblico.

I due percorsi sono completamente pedonabili e attraversano zone, ma attraversano anche zone di forte degrado. La strategia che si vuole attuare è quindi quella di ampliare il raggio di influenza dei percorsi, in modo che ne possano beneficiare le zone più degradate.

All'interno di Arab al Yassar, il percorso attraversa un'area che era occupata da costruzioni in precario e che sono riabitate costruendosi alcune residenze con botteghe, uno spazio, un'isola.

Uscendo dal casertano, il percorso viene attraversato da leggere coperture di tessuto, nei punti del percorso non visibili dal quartiere, in modo da mettere in evidenza i paesaggi urbani del luogo.

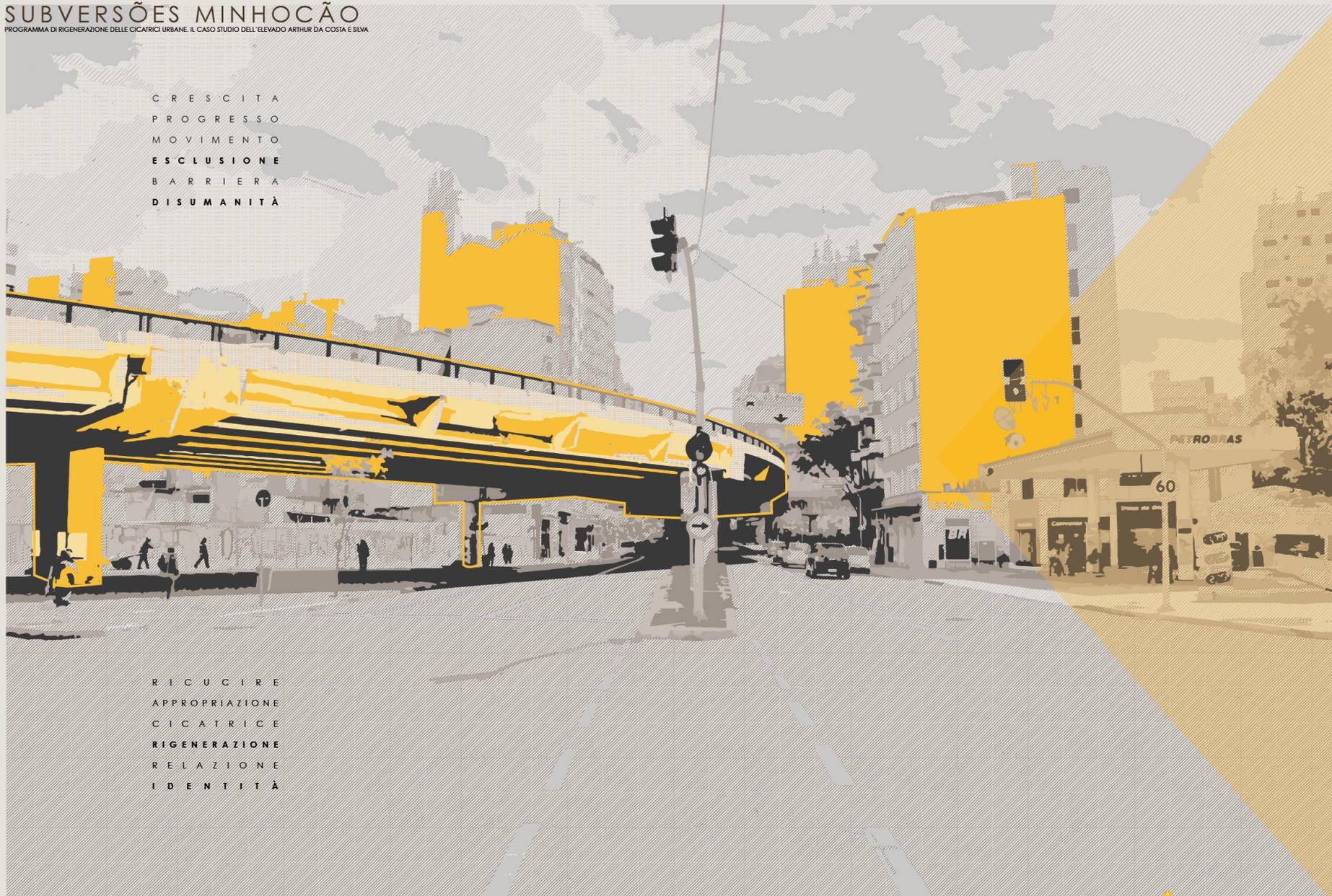
- 1 Masches Ben Sulaiman
- 2 Museo Gayer Anderson
- 3 Sidi Un Abbas
- 4 Masches Emir Alkur
- 5 Al-Azhar Park
- 6 Muro oquabbale
- 7 Blue Mosque
- 8 Adan Mosque
- 9 Masches Sidi Hassan al Risi
- 10 Arab al Yassar
- 11 Alcazar di Saladin
- 12 Citadel



SUBVERSÕES MINHOÇÃO

PROGRAMMA DI RIGENERAZIONE DELLE CICATRICI URBANE. IL CASO STUDIO DELL'ELEVADO ARTHUR DA COSTA E SILVA

C R E S C I T A
P R O G R E S S O
M O V I M E N T O
E S C L U S I O N E
B A R R I E R A
D I S U M A N I T À



R I C U C I R E
A P P R O P R I A Z I O N E
C I C A T R I C E
R I G E N E R A Z I O N E
R E L A Z I O N E
I D E N T I T À



CICATRICE

CATALOGAZIONE DEGLI ELEMENTI CICATRIZIALI

L'Elevado è elemento di duplicazione. La sua presenza si aggiunge a quella di un assi viario esistente, incrementando il carico viario. La velocità media del mezzo su estensione lineare = la superficie a disposizione del loro transito.
L'Elevado è funzione essenziale in termini di ordine che coinvolge l'Avenida Amarg Gurgel e São João da Immagine e a potenza per essere una volta che si raggiunge.

L'IMMAGINE DEL VIADOTTO

LARGO PADRE PÉRICLES



GENERAL OLÍMPIO DA SILVEIRA

AVENIDA 30 metri



AVENIDA SÃO JOÃO



PRAÇA MARECHAL DEODORO



ACCESSO VEICOLI E GIARDINO PUBBLICO



PRAÇA SANTA CECÍLIA



AVENIDA



LARGO DO AROUCHE



ACCESSO VEICOLI E ISOLE SPARTITRAFFICO



AVENIDA



DEMOLIZIONE O CONSERVAZIONE?



committente: Prefeitura Municipal de São Paulo
appaltatore: Impresa Ingegneristica HD&C&SERVICE

> 650 disegni esecutivi

4000 metri di fori a permeazione (boggi geologici)

99 blocchi di fondazione
volumi totali di cemento:
- fondazioni e infrastrutture 20.000 m³
- struttura proteca 30.000 m³

LA STRUTTURA DELL'ELEVADO

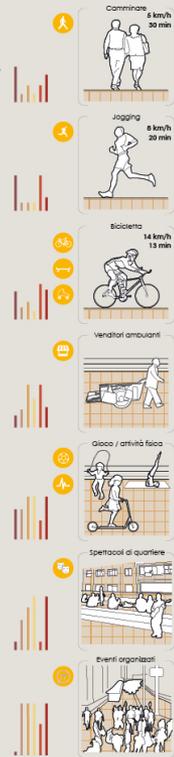
soluzione strutturale:

- sovrato isolato
- 8 travi in cemento armato precompresso fino a 110 tonnellate ciascuna
- consolle trasversalmente, formano griglie
- pilastri in cemento armato 3 x 1 m
- numero di travi che compaiono il sovrato: 900
- numero di travi totali (incluse le traverse): 8000
- lunghezza delle travi longitudinali: da 33 a 40 m
- profondità delle fondazioni in relazione al livello della strada: fino a 46 m

QUALITÀ E USI DEL VIADOTTO

Durante il weekend = così come negli orari di chiusura notturna giornalieri il viadotto può ospitare la città e trasformarsi in parco.
Trattandosi di uno spazio pubblico pieno di un riconoscimento formale in quanto tale, non è possibile installare una carteggiatura effettiva degli usi che la popolazione residente fa del viadotto negli orari disponibili al successo.

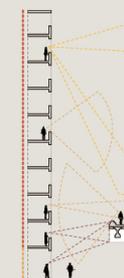
Tuttavia, seguendo un'analisi sul campo, è stato possibile riconoscere una serie di attività spontanee e episodi festivali di particolare interesse, che hanno messo in luce non solo la capacità di adattamento della popolazione allo spazio che gli viene fornito dalle strutture ma anche le molteplici possibilità di utilizzo di un luogo opportunamente ospitale.



0 m - 2.730 m

DIREZIONE BARRA FUNDA

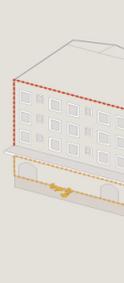
VISUALE DAGLI EDIFICI



residenziale
commerciale/terziario

AVENIDA

310 metri



AVENIDA

30 metri



PROFILI



AVENIDA

30 metri



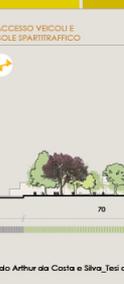
AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



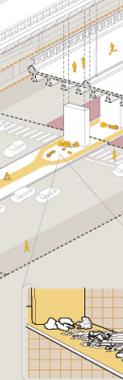
AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



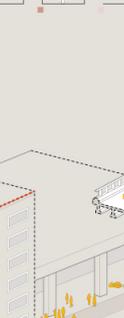
AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



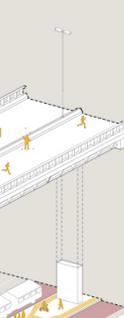
AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



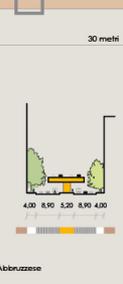
AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



AVENIDA

30 metri



