

Laboratorio di Sintesi Finale D
URBANISTICA

a.a. 2022_23

CAMBIAMENTI CLIMATICI E PROGETTO

TEMI, SCALE, DIMENSIONI PER UN NUOVO PROGETTO URBANO E
TERRITORIALE

Responsabile Prof. Romeo Farinella

*"NON DOBBIAMO PARTIRE DALLE BUONE VECCHIE COSE MA DALLE CATTIVE
COSE NUOVE"*

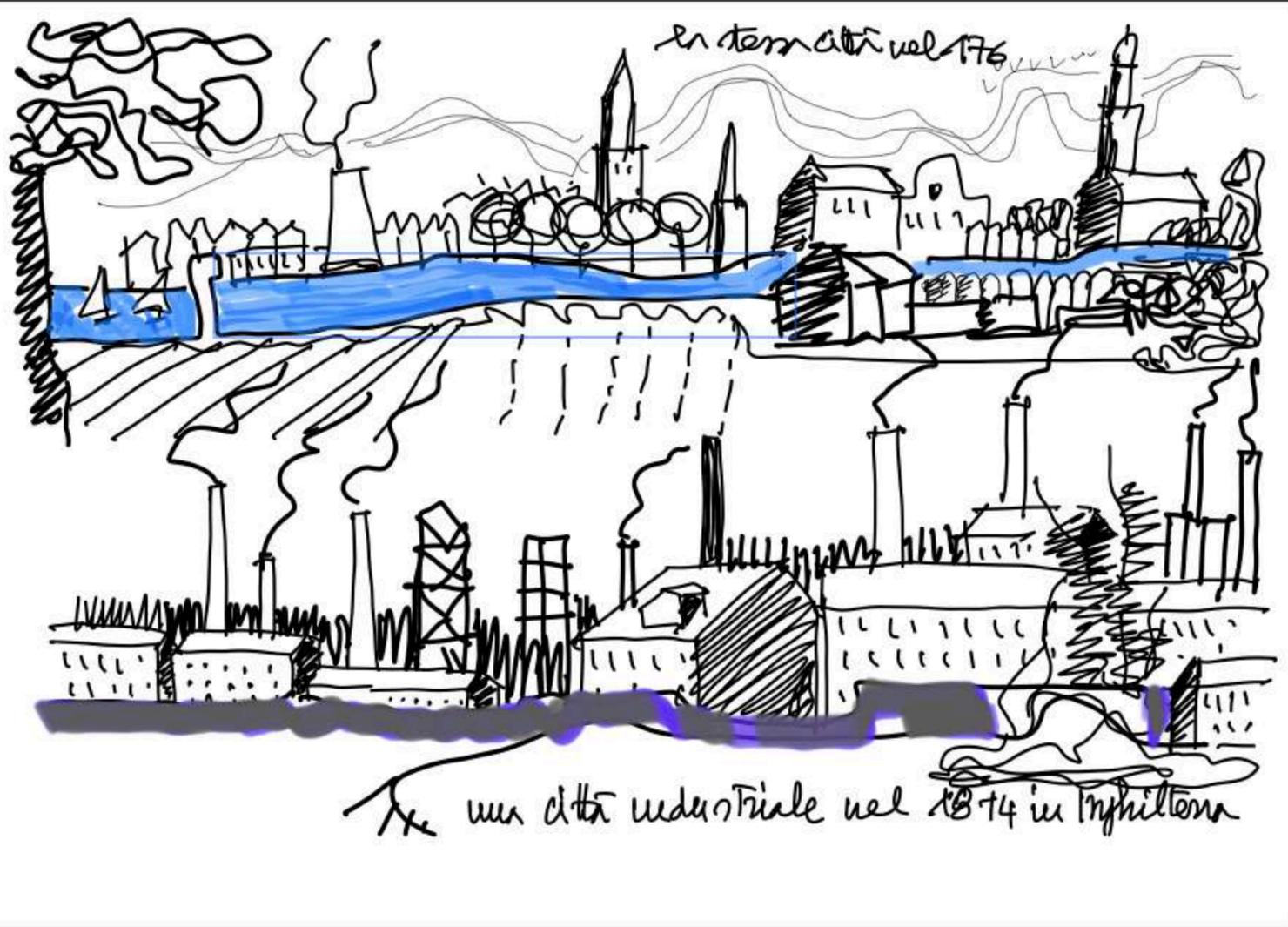
*Walter Benjamin,
Avanguardia e rivoluzione. Saggi sulla letteratura,
Einaudi, Torino 1979 (scritti tra il 1930 e il 1940)*



Laboratorio di
Sintesi Finale D
URBANISTICA

<i>Corso caratterizzante</i>	
Progettazione. Urbanistica - 96 ore 8 crediti CFU 1° e 2° semestre	Prof. Romeo Farinella
<i>Moduli didattici</i>	
Pianificazione strategica - 60 ore 7 crediti CFU 1° semestre	Prof. Gastone Ave
Sociologia urbana - 20 ore 2 crediti CFU <small>(Corso coordinato con il Laboratorio di Sociologia Urbana del DSU che il prossimo anno sarà orientato verso la dimensione sociale dell'ecologia).</small> 2° semestre	Prof.ssa Viviana Asara
Recupero e riqualificazione ambientale, urbana e territoriale - 40 ore 2 crediti CFU 1° e 2° semestre	Prof.ssa Elena Dorato

QUALE URBANISTICA PER IL CAMBIAMENTO CLIMATICO ?



LEZIONE INTRODUTTIVA

PROGETTARE PER SOPRAVVIVERE

RIFLESSIONI SU CAMBIAMENTI CLIMATICI, URBANIZZAZIONE E RETORICHE DELL'AMBIENTE

La definizione dei temi approfonditi nel LSFD partano dalla seguente domanda. **Come l'urbanistica e il progetto delle città assumono il tema della transizione ecologica?** Quali sono le pratiche e le retoriche che connotano il dibattito odierno sul futuro delle città e su quali tradizioni di pensiero fondano la loro legittimità?

Il metodo di lavoro applicato è riferibile a categorie quali: «*research by desing*» e «*progetto tentativo*» che verranno approfondite durante le lezioni del corso, e nell'approfondimento dei temi vanno certamente intrecciati **quattro aspetti**.

Il **primo** riguarda il confronto con i problemi posti dai cambiamenti climatici in corso, da associare alla riflessione sulle dimensioni della città, nella prospettiva di un suo contenimento e di una sua riorganizzazione e rigenerazione, lavorando sulla mobilità sostenibile e sui i diritti allo spazio pubblico e all'abitare. Una città dunque che si riprogetta attraverso paradigmi diversi da quello della espansione urbana, che ne ha guidato la crescita e lo sviluppo nel corso del Novecento.

Il **secondo** riguarda il rapporto da stabilire tra l'urbanizzazione e l'insieme eterogeneo dei vuoti, dentro e fuori le aree urbane. Natura, agricoltura, infrastruttura, spazio pubblico, spazi dismessi costituiscono dei materiali fondamentali per il progetto di rigenerazione urbana e territoriale fondato sulla ricerca di forme di riorganizzazione complessa.

Il **terzo** riguarda la consapevolezza che lavoriamo in palinsesti ricchi di storia, dove patrimonio, paesaggio e natura costituiscono dei punti di partenza per l'elaborazione di strategie progettuali che riportino le problematiche generali e le soluzioni progettuali ai contesti locali.

Il **quarto** aspetto riguarda la qualità e l'autorevolezza della *governance*, a livello locale e globale, consapevoli che oggi la nostra società è più reattiva a parole che non con i fatti verso la crisi ambientale in corso.



CRITICA AGLI APPROCCI TECNO-ECOLOGISTI E LE RETORICHE AMBIENTALISTE ESTETIZZANTI

oggi molto diffuse, grazie alla **MEDIATIZZAZIONE** dell'architettura e dell'urbanistica, e alla semplificazione concettuale tipica di certe componenti della cultura architettonico/urbanistica

Attraverso lezioni, conferenze e approfondimento di casi studio rifletteremo sulla
COMPLESSITÀ DEL PROGETTO URBANO E TERRITORIALE



I nodi centrali di una strategia di rigenerazione resiliente

- I grandi vuoti urbani costituiti dalle aree dismesse industriali i a cui attribuire nuove funzioni;
- La riorganizzazione funzionale, morfologica, ambientale delle aree infrastrutturali;
- Il ruolo del patrimonio storico e culturale dell'ambiente costruito e del paesaggio nello sviluppo urbano;
- la tutela/valorizzazione delle aree naturali: green networks, trame verdi e blu;
- rinaturalizzazione delle aree urbane e rafforzamento aree boscate e rurali in contesto urbano;
- la valorizzazione, salvaguardia e rigenerazione dei paesaggi fluviali;
- la rigenerazione ambientale, paesaggistica, urbanistica della costa;
- la promozione di forme di eco-turismo in una prospettiva di scala regionale e interregionale.

TRA CITTÀ E URBANIZZAZIONE, TRA FORMALE E INFORMALE, TRA DIRITTO E DISUGUAGLIANZA

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, ma dovrà essere approvata dalla docenza. La docenza indicherà alcuni casi studio legati alle varie ricerche in corso o che si intendono sviluppare; gli studenti potranno tuttavia indicare casi studio di loro interesse, in ogni caso riconducibili ai temi del laboratorio.

Oltre che dai titolari dei corsi, il collegio docenti del LSFD 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.

Le tesi del LSFD

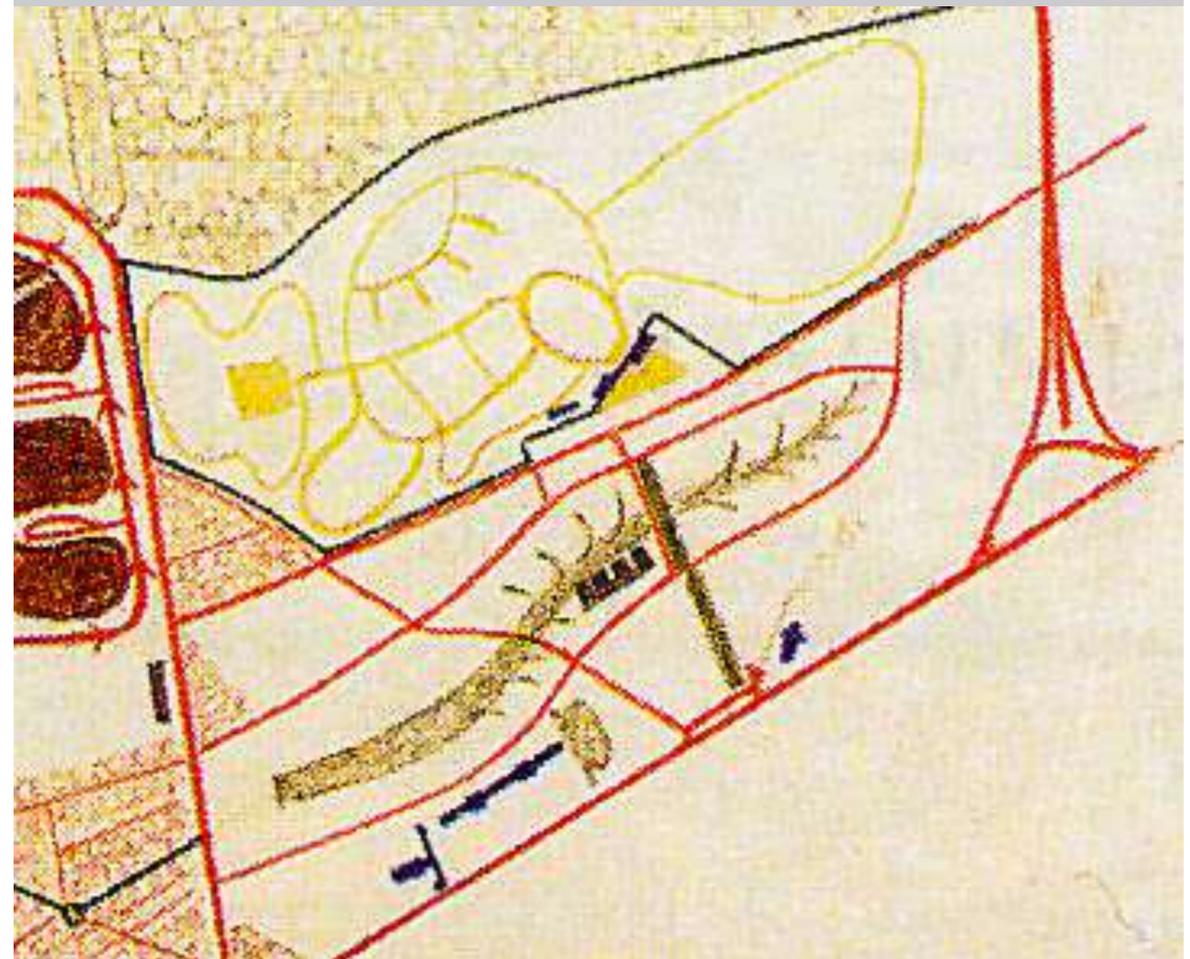
rappresentano delle sperimentazioni sul tema del **PROGETTO URBANO** inteso come un **PROGETTO/PROCESSO** per la riqualificazione urbana e/o territoriale da valutare in relazione a:

Fase lettura

- lettura critico-interpretativo dei processi di trasformazione del caso studio indagato;
- comprensione dei caratteri fisico-geografici e geomorfologici del sito;
- ricostruzione del quadro fisico-funzionale del caso urbano indagato e comprensione delle scale di approfondimento;
- problematizzazione dei temi che guideranno il progetto e loro collocazione critica;
- comprensione delle scale fisiche di lettura e di progetto dei casi indagati;
- ricostruzione del quadro della pianificazione urbanistica locale

Fase progetto

- definizione di una strategia fondata sul rapporto tra finalità-obiettivi-azioni riguardanti un'area studio individuata all'interno della città oggetto del progetto;
- elaborazione di un programma e costruzione di un masterplan relativo all'area studio;
- approfondimento di aree progetto individuate all'interno dell'area studio.



ELABORAZIONE DELLA TESI - FASI E SEMESTRI



1° SEMESTRE

1. INDICE (traccia modificabile del percorso che si intende seguire e prima definizione del menabò delle tavole)
2. DEFINIZIONE DEL QUADRO PROBLEMATICO
3. LETTURA E INTERPRETAZIONE DEL CONTESTO/CASO STUDIO
5. PRIMI LINEAMENTI PROGETTUALI E COSTRUZIONE DEL MENABÒ DELLE TAVOLE

2° SEMESTRE

4. ELABORAZIONE STRATEGIA PROGETTUALE E COSTRUZIONE DEL MASTERPLAN
5. APPROFONDIMENTI PROGETTUALI

IL PERCORSO PROGETTUALE DELLA TESI

LEGGERE LA CITTÀ E IL TERRITORIO

DEFINIRE UN QUADRO PROBLEMatico
(non solo fisico ma anche sociale)

DEFINIRE UNA STRATEGIA

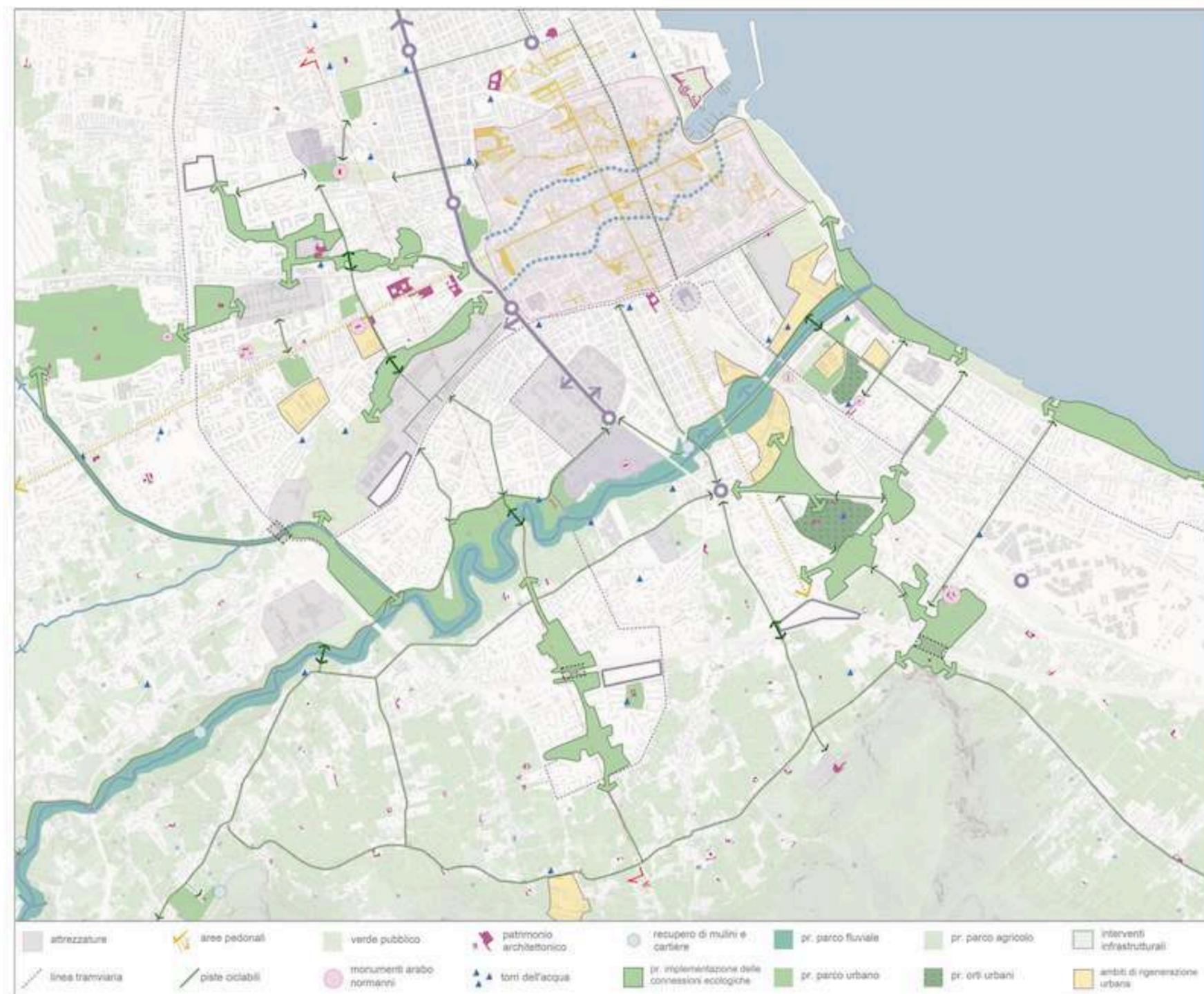
DISEGNARE UN MASTERPLAN

PROGETTARE LE RELAZIONI

APPROFONDIRE UN AMBITO PROGETTUALE

elaboriamo un masterplan al tavolo da disegno

Docenti: Romeo Farinella, Elena Dorato (verranno invitati docenti di altre università)



ATTIVITÀ COLLATERALI



disegnare



scrivere

CONFRONTI INTERNAZIONALI_2019

conferência
apresentações
debates



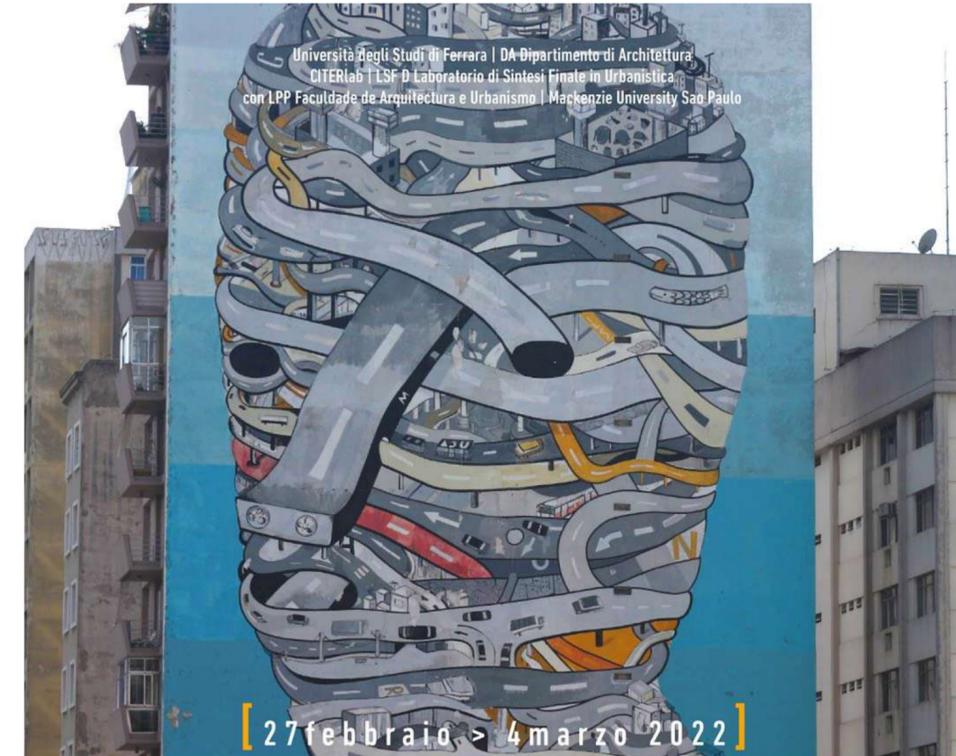
1 de abril
das 08:30h às 17h
ZOOM



TFG INTERNACIONAL SÃO PAULO + FERRARA



CONFRONTI INTERNAZIONALI_2022



INCURSIONI PROGETTUALI NEL CORPO DELLA CITTÀ **STRADE_FERRARA** WORKSHOP INTENSIVO DI 5 GIORNI

Laboratorio Aperto Ferrara
c/o ex Teatro Verdi
piazza Verdi n.11 Ferrara

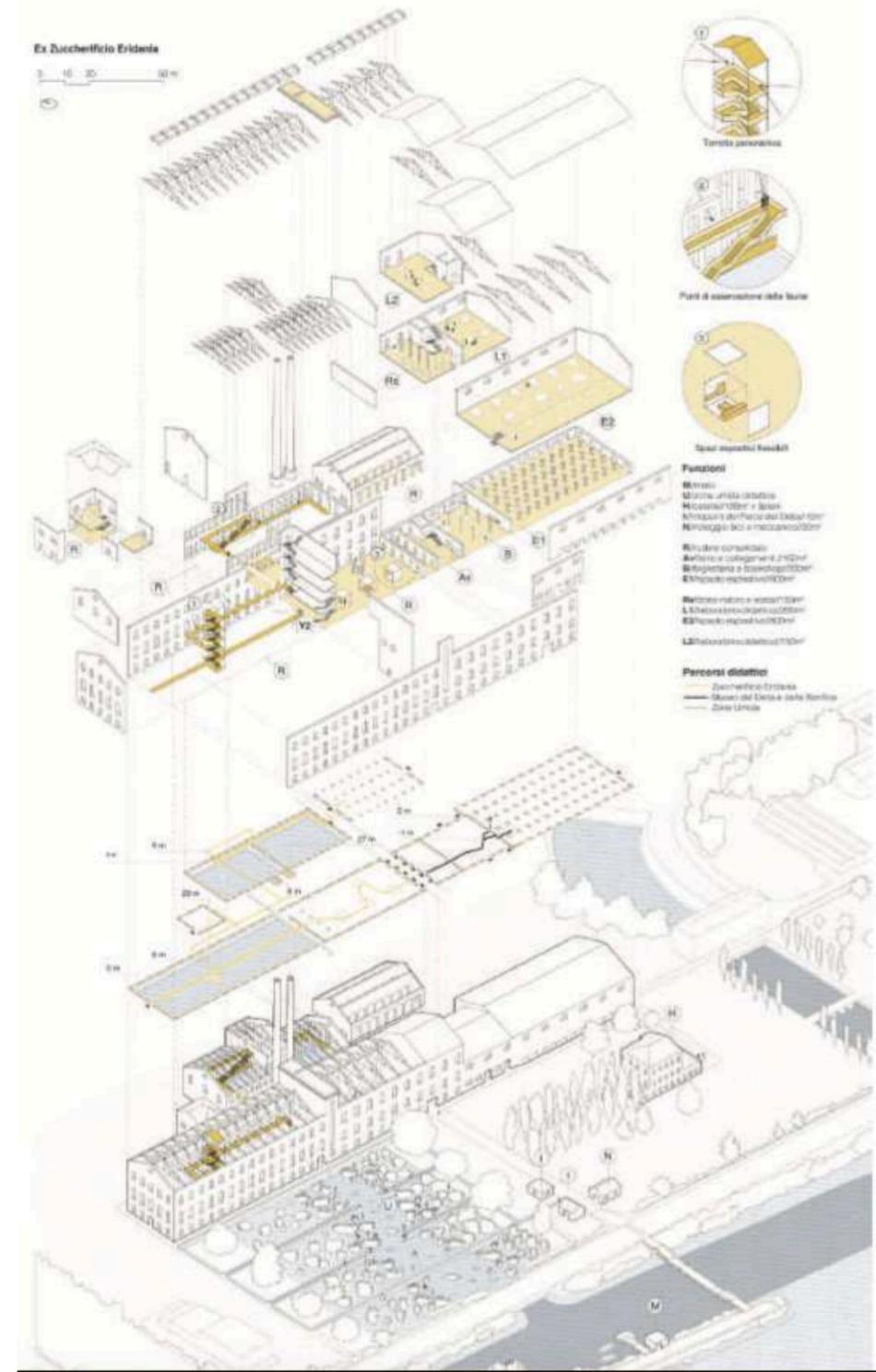
La strada si ripete e cambia, come la quotidianità: si ripete nel cambiamento incessante della gente, degli aspetti, degli oggetti, delle ore [...]. Lo spettacolo della strada ferma lo sguardo e stimola lo spirito di osservazione [...]. Nella strada io partecipo. Ma sono anche spettatore per gli altri.
Henry Lefebvre

La strada è una metafora della quotidianità. Ad essa si accosta la socialità e il movimento, inquadrati in uno spazio fisico definito. La città è essenzialmente un sistema organizzato di strade. Tema dell'iniziativa è ripensare la dimensione pubblica della strada e le sue differenti modalità d'uso.



..... NEL FEBBRAIO 2023, IL WORKSHOP RITORNA A SÃO PAULO

ESPERIENZE E CASI STUDIO



Archivio tesi:
<https://issuu.com/romeofarinella/stacks/310fbfeebd564bdb9eff3cc431837be2>

UNIVERSITÀ, RIGENERAZIONE URBANA E CITTÀ STORICA

Ferrara



FERRARA UNIVERSITARIA
Il parco universitario come strategia di valorizzazione urbana

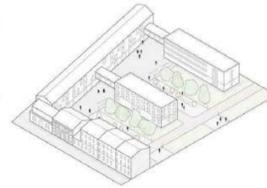
Università degli Studi di Ferrara | Dipartimento di Architettura
Tesi di laurea in Pianificazione e Progettazione Urbanistica | Anno accademico 19/20

IL CAMPUS BIOMEDICO Recupero del quartiere S.Rocco a polo universitario

La proposta progettuale si pone come obiettivo quello di creare uno spazio condiviso tra la struttura ospedaliera, il polo universitario e il parco delle mura, permeabile e accessibile all'intera comunità.
Le aree verdi e i percorsi ciclo-pedonali costituiscono il legante principale tra le diverse zone del quartiere. Boschetti, giardini, filari e piazze si alternano fra loro definendo la percezione dello spazio e valorizzandone i caratteri principali.
Questo legame è reso possibile dalla deviazione del traffico di Rimpari S. Rocco lungo le vie esterne alla città, garantendo così una maggiore fruibilità dello spazio. Percorsi stradali privati minori e parcheggi interrati servono le strutture lavorative interne.
Infine, sono stati presentati gli edifici considerati di pregio (tra cui spicca l'anello della Cittadella della Salute). A questi, sono stati affiancati nuovi edifici in grado di rispondere alle nuove necessità (aule, laboratori, spazi espositivi...) in termini estetici e funzionali, riprendendo i caratteri riconoscibili dell'area.

SPAZI COSTRUITI

- 1 Servizi amministrativi
 - 2 Nuovi ambulatori - Dialisi
 - 3 Spazi studio studenti
 - 4 Sale d'attesa
 - 5 Aule facoltà di farmacia
 - 6 Laboratorio farmaceutico
 - 7 Clinica universitaria
- Allineamenti chiostri
 - Spazi lastricati principali
 - Zone filtro



FUNZIONI



INCONGRUENZE



CONNESSIONI



SISTEMA SPAZI VERDI



- 1 Vecchie strutture univ.
 - 2 Nuove strutture univ.
 - 3 Uso misto pubblico
 - 4 Ricreativo
 - 5 Percorso ecologico
 - 6 Cliniche mediche
- Strade pubbliche
 - Percorsi privati
 - Percorso mura
 - Punti di aggregazione

SPAZI PUBBLICI



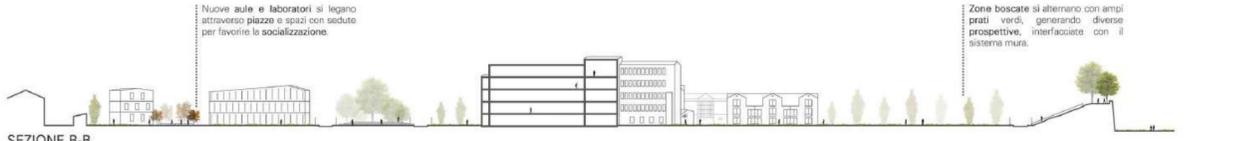
1. PIAZZE E SPECCHI D'ACQUA
Piazze attrezzate, boschetti e uno specchio d'acqua diventano i principali spazi dove rilassarsi e socializzare.

2. BALLIARDO S. ROCCO
In corrispondenza dell'ex balliardo sono stati aperti dei verchi, per migliorare le connessioni tra interno ed esterno.

3. GIARDINO TERAPEUTICO
Il giardino all'interno dell'anello diventa un'area di riposo per persone bisognose, potendo così immergersi nella natura.



SEZIONE A-A



SEZIONE B-B



SEZIONE C-C



SEZIONE D-D



Relatore | Arch. Romeo Farinella
Correlatore | Arch. Elena Dorato
Laureando | Filippo Tralli

PROPOSTA PROGETTUALE
Analisi prima proposta progettuale. Schemi, diagrammi e sezioni

RIGENERARE I TESSUTI URBANI ATTRAVERSO LE TRAME VERDI

Rimini

RIMINI VENTURE 2027

COMITATO PROMOTORE
Comune di Rimini
Provincia di Rimini
Camera di Commercio
Fondazione Carrini

ORIZZONTE TEMPORALE
2007-2027
scadenza del territorio

COMITATO SCIENTIFICO
15 esperti

FORUM "RIMINI VENTURE"
associazioni economiche, culturali, sportive, sociali, ambientaliste

DIREZIONE E UFFICIO DEL PIANO
Comune

8 GRUPPI DI LAVORO tematici

DEFINIZIONE di VISIONI ASSI STRATEGICI OBIETTIVI STRATEGICI AZIONI

ASSI STRATEGICI

RIMINI:
1. CITTÀ INTERNAZIONALE A FORTE IDENTITÀ RELAZIONALE
2. CITTÀ ACCOGLIENTE ED ATTRATTIVA
3. CITTÀ SOSTENIBILE ED INNOVATIVA

VISION: le persone protagoniste dello sviluppo
MISSION: Rimini, terra d'incontri

OBIETTIVI STRATEGICI

RIMINI CITTÀ:
1. CHE VALORIZZI IL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE, PASTORALE E LE TRIGIA
2. DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI E PORTA DELL'ADRIATICO
3. DELLE RETI E DELLE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE
4. MOBILE SENZA AUTO
5. DELLE IMPRESE INNOVATIVE E DI QUALITÀ
6. CREATIVA E DELLA CONOSCENZA
7. CHE SODDISFI I BISOGNI DI TUTTI I CITTADINI
8. DESTINAZIONE TURISTICA DEL BENESSERE

AMBITI D'INTERVENTO

- UN NUOVO RAPPORTO CON IL MARE
- UNA SFIDA SULLA MOBILITÀ
- UN SISTEMA DI IMPRESE FATTO DI PERSONE E INNOVAZIONE
- LA QUALITÀ DI UN TERRITORIO RICOMPOSTO E COESO
- LA CULTURA CHE FORMA E INFORMA CREANDO NUOVA IMMAGINE

LE AZIONI DEL PIANO

61 azioni direttamente dal piano
19 azioni indirettamente dal piano

Le azioni del piano in sintesi:

CINTURA VERDE

- sistema di connessioni verdi diffuso che mette in rete gli spazi residuali e le aree verdi presenti in città, attualmente separate e frammentate, per costituire una trama che si dispiega dalla città fino all'esterno
- realizzazione di un **Parco del Mare** attrezzato per un'estensione lineare di oltre 20 km di costa
- sviluppo del **Sea Wellness** con SPA (terapia, percorsi benessere, sport, terapie, benessere)
- costituzione dell'area protetta del **Marecchia** ricucitura del corridoio ecologico del marecchia con i corsi d'acqua minori e con l'anello verde cittadino, valorizzazione ambientale, paesaggistica, storica e culturale dell'area con finalità turistico-rialtiva

TRASPORTO PUBBLICO

- realizzazione di un trasporto pubblico urbano efficiente, scalabile e innovativo, con caratteristiche di efficienza ed efficacia tali da costituire una reale alternativa all'automobile
- realizzazione di un sistema di interscambio e mobilità integrata tra TPL, TPLS, bike sharing, car sharing, monopattini elettrici e relativi parcheggi

AMBIENTE

- eliminazione degli **scarichi inquinanti** anche nei bacini idrografici; riqualificazione delle sive anteporzate e degradate
- valorizzazione del paesaggio agrario** e delle aree a vocazione paesaggistica (ex zona Congratini) e le tracce storiche del paesaggio agrario
- qualità dell'aria** riduzione delle emissioni diffuse e incoraggiamento per l'utilizzo di materiali e specie vegetali per la riduzione delle emissioni inquinanti

PERCORSI CICLABILI

- potenziamento della rete di **piste ciclabili** e "con-nessioni verdi"
città-territorio che costituisca una reale alternativa di mobilità e non solo per percorsi per il tempo libero
- realizzazione di un **circuito cicloturistico dell'alto bacino adriatico** quale azione di marketing territoriale per indurre nuovi flussi turistici, sono nuovi mercati da recordare con il progetto Bicitalia

PARCHEGGI

- qualificazione dei casoli autostradali, stazione, porto e aeroporto come **porte d'ingresso alla città** e al territorio, punti di accoglienza turistica e di servizio, in particolare andrà promosso un sistema di parcheggi scambiatori presso le adiacenze varie territoriali
- sistema di **parcheggi di attesa** riferito al centro urbano incentivando l'uso di mobilità alternative all'uso dell'auto privata

IL RAPPORTO TRA "PIENI" E "VUOTI"

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Spaggia 1	Deviatore del Marecchia	Parco urbano	Deviatore dell'Ausa	Quartiere PEEP	Campagna in città	Boulevard	Monumento	Spaggia 2
POSIZIONE litorale EDIFICATO TIPOLOGIA alta densità DESTINAZIONE D'USO abitare e residenziale VUOTO TIPOLOGIA spiagge e giardini DESTINAZIONE D'USO svago e tempo libero DOTAZIONI padiglioni balneari, percorsi pedonali ed attrezzature sportive DIMENSIONI TOT 79.203 mq EDIFICATO 8.868 mq VUOTO 70.335 mq di cui svago 37.937 mq giardini 32.398 mq residuo 11.990 mq DENSITÀ 0,11 mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti a 3 anni PERIODO stagione estiva	POSIZIONE semi-centrale EDIFICATO TIPOLOGIA bassa densità DESTINAZIONE D'USO residenziale VUOTO TIPOLOGIA argine fluviale DESTINAZIONE D'USO tempo libero, parco DOTAZIONI percorsi ciclabili, casuari da pesce DIMENSIONI TOT 96.937 mq EDIFICATO 14.836 mq VUOTO 84.101 mq di cui fiume 10.384 mq argine 22.224 mq residuo 11.493 mq DENSITÀ 0,29 mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti PERIODO tutto l'anno	POSIZIONE semi-centrale EDIFICATO TIPOLOGIA bassa densità DESTINAZIONE D'USO residenziale e servizi VUOTO TIPOLOGIA parco urbano DESTINAZIONE D'USO svago, tempo libero e sport DOTAZIONI percorsi pedonali ed attrezzature ricreative DIMENSIONI TOT 561.603 mq EDIFICATO 76.052 mq VUOTO 485.551 mq di cui fiume 64.206 mq argine 31.978 mq residuo 75.367 mq DENSITÀ 0,36 mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti PERIODO tutta la stagione	POSIZIONE periferica EDIFICATO TIPOLOGIA bassa densità DESTINAZIONE D'USO residenziale e commerciale VUOTO TIPOLOGIA argine fluviale e aree agricole DESTINAZIONE D'USO tempo libero e coltivazione DOTAZIONI percorsi ciclabili, aree di sosta e aree gioco per bambini DIMENSIONI TOT 141634.973 mq EDIFICATO 26.419 mq VUOTO 115.215 mq di cui fiume 5.836 mq argine 31.978 mq residuo 75.367 mq DENSITÀ 0,36 mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti PERIODO tutto l'anno	POSIZIONE periferica EDIFICATO TIPOLOGIA alta densità DESTINAZIONE D'USO attività economica e popolare residenziale VUOTO TIPOLOGIA giardino di quartiere DESTINAZIONE D'USO tempo libero DOTAZIONI percorsi pedonali, aree di sosta e aree gioco per bambini DIMENSIONI TOT 127.608 mq EDIFICATO 20.355 mq VUOTO 107.253 mq di cui fiume 5.836 mq argine 31.978 mq residuo 42.738 mq DENSITÀ 0,47mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti del quartiere PERIODO tutto l'anno	POSIZIONE semi-centrale EDIFICATO TIPOLOGIA bassa densità DESTINAZIONE D'USO residenziale VUOTO TIPOLOGIA impianti sportivi e aree agricole DESTINAZIONE D'USO svago e tempo libero, coltivazione DOTAZIONI impianti sportivi DIMENSIONI TOT 226.669 mq EDIFICATO 30.895 mq VUOTO 195.774 mq di cui fiume 7.004 mq argine 31.978 mq residuo 75.797 mq DENSITÀ 0,24mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti PERIODO tutto l'anno	POSIZIONE centro storico EDIFICATO TIPOLOGIA alta densità DESTINAZIONE D'USO residenziale e commerciale VUOTO TIPOLOGIA verde storico e giardini DESTINAZIONE D'USO svago e tempo libero DOTAZIONI percorsi pedonali DIMENSIONI TOT 115.516 mq EDIFICATO 60.302 mq VUOTO 55.214 mq di cui svago 31.183 mq residuo 24.031 mq DENSITÀ 1,13 mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti PERIODO tutto l'anno	POSIZIONE centro storico EDIFICATO TIPOLOGIA alta densità DESTINAZIONE D'USO residenziale e commerciale VUOTO TIPOLOGIA giardino e spazio monumentale DESTINAZIONE D'USO svago e tempo libero DOTAZIONI percorsi pedonali e aree di sosta DIMENSIONI TOT 115.516 mq EDIFICATO 60.302 mq VUOTO 55.214 mq di cui svago 31.183 mq residuo 24.031 mq DENSITÀ 0,91mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti a 3 anni PERIODO tutto l'anno	POSIZIONE litorale EDIFICATO TIPOLOGIA alta densità DESTINAZIONE D'USO abitare e residenziale VUOTO TIPOLOGIA spiaggia DESTINAZIONE D'USO svago e tempo libero DOTAZIONI casuari balneari DIMENSIONI TOT 158.003 mq EDIFICATO 21.164 mq VUOTO 136.839 mq di cui spiaggia 31.465 mq residuo 105.374 mq DENSITÀ 0,47 mq edificato/mq vuoto residuo FRUTTORI residenti a 3 anni PERIODO stagione estiva

RIGENERAZIONE URBANA E ABITAZIONI SOCIALI

marsiglia

IL CUORE DELL'INTERVENTO

OBIETTIVI

SUPERARE LE BARRIERE ATTRAVERSO LA MOBILITÀ

Permeabilità della Città

La dinamica dell'attraversamento: sia pedonale che viario, apre il sistema Città verso l'interno.



CREARE NUOVE SINERGIE SOCIO ECONOMICHE NEGLI SPAZI PUBBLICI TRA CITE E INTORNO

Recupero della polarità

Attraverso micro-interventi e azioni progettuali di apertura legale all'incontro, la Città recupera un ruolo centrale nel quartiere.



RICONNETTERE QUARTIERE E CITTÀ ATTRAVERSO IL SISTEMA DEL VERDE

Rigenerazione multi-scalare

La Città si riconnette alla città attraverso trame verdi e mobilità sostenibile.



AZIONI

- Creare un sistema di attraversamento trasversale del tessuto urbano della città attraverso una riqualificazione degli spazi abbandonati che parta dall'associazionismo attivo nel quartiere.
- Trasformare la circolazione interna alla città al fine di rendere tale sistema urbano più permeabile al quartiere.
- Prevedere la costruzione di un nuovo sistema di parcheggi all'interno dell'area progettuale tale da includere spazi sorvegliati, oltre a tipologie di car e bike sharing.
- Modificare la sezione stradale e riassettrare mediante l'arredo urbano, l'illuminazione e percorsi kerli i margini tra riqualificato e non.
- Progettare il vuoto urbano compreso tra Parc Bellevue e gli edifici realizzati con l'operazione urbana 'Docks Libres' prevedendo l'insediamento di un incubatore sociale e di luoghi per attività sportive ed eventi.
- Migliorare le condizioni di vita della comunità attraverso un intervento di riqualificazione dello spazio privato. Progetto di recupero del patrimonio edilizio di Felix Pyat che riguardi nello specifico gli edifici A, C, D, E.
- Creare una passerella pedonale, sull'antico tracciato di Rue Caravelle, come zona filtro tra il parco Bougainville e gli edifici prospicienti.
- Inserire una trama di verde pubblico all'interno della Città, creando un percorso sostenibile tra Parc Bellevue e l'area sportiva 'Tourneisol'.
- Potenziare le connessioni con le aree verdi esistenti e potenziare la fruizione da parte degli abitanti della Città.

AREE PROGETTUALI

Cité Felix Pyat



Place Bellevue



Ex Rue Caravelle



PRIORITÀ D'INTERVENTO

1ª FASE PARTECIPAZIONE CITTADINA

Superamento delle barriere

Creazione di un percorso pedonale trasversale mediante l'arredo urbano.



1° anno

2ª FASE

Nuovo sistema di circolazione interna attraverso una modifica delle sezioni stradali e della loro percorrenza.



3° anno

3ª FASE

Creazione della linea T4 del tram RHM Reformes-Amaux-Marche.



4° anno

Lo spazio pubblico, fulcro di nuove sinergie

Trattamento dei margini di Place Bellevue attraverso un'indagine percettiva realizzata in modo partecipativo.



3° anno

Progetto del sistema di spazi pubblici Bellevue come fulcro di una futura centralità pubblica.



5° anno

Riqualificazione degli edifici C, D, E per migliorare il rapporto degli abitanti con lo spazio privato.



5° anno

Il sistema del verde

Concertazioni ed interventi partecipativi sul progetto di Parc Bougainville.



3° anno

Creazione di una passerella sopraelevata come filtro permeabile tra Città e parco.



4° anno

Connessione tra Cité e Parc Bougainville.



5° anno

PARCO BOUGAINVILLE: da sito industriale a parco urbano

La preesistenza

Un contesto problematico



1970

Periodo industriale

L'area è occupata da diverse fabbriche e manifatture. Molte fabbriche di sapone e di cera faticano. La forza lavoro si sposta verso le attività portuali.



2015

Fase di concertazione

Inizia una fase partecipativa sullo sviluppo del futuro parco con gli abitanti del quartiere. Si prevedono fasi di bonifica del terreno e del canale che attraversa l'area.



2020

Fase di riqualificazione finale

Terminato ultimo di fine lavori. Viene selezionata l'equipe di paesaggisti che cura il progetto del parco. 12 milioni di finanziamenti sono ripartiti tra Stato, Metropoli, Regione e Dipartimento.



Il parco oggi

Ambizioso progetto di un parco nei quartieri Nord



Canale des Aygaldes

Piccolo canale interrato che risale in prossimità del parco. Essendo a rischio inondazione, è contenuto da muri alti 8 metri, non modificabili.



Métro 1

Salto in superficie per poi raggiungere il terminale nel punto in cui va sotto terra e protetta da un muro di 4 metri.



Edifici da preservare

Euro-mediterranean non è riuscita ad acquistare alcuni edifici sull'area che quindi non possono essere distrutti.



Legenda

- Presistenze da conservare
- Demolizioni previste
- Spazi verdi abbandonati

CITÉ FELIX PYAT: da punto di partenza a punto d'arrivo

Edifici più rilevanti

inclusi nella fase di riqualificazione



1960

Costruzione

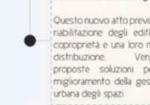
Vengono consegnati gli 814 alloggi della Cité. Con la sua costruzione si cerca di rispondere al problema dell'immigrazione dai paesi dell'Africa settentrionale.



1973

Crisi economica

La crisi del settore industriale e portuale ha riscosso gravissimi sul tessuto sociale della città. Il quartiere viene abbandonato dalla politica cittadina.



1999

Primo Piano di Salvaguardia

Il prefetto provinciale attua un piano di tutela delle città più difficili. Per quanto riguarda Felix Pyat il piano viene affidato a Logrem affiancato da Marseille Habitat.



2007

Secondo Piano di Salvaguardia

Questo nuovo atto prevede la riabilitazione degli edifici in coproprietà e una loro nuova distribuzione. Vengono proposte soluzioni per il miglioramento della gestione urbana degli spazi.



Edificio A

Altezza: 45 m

Abitanti

Alloggi



Blocco A

Altezza: 45 m

Abitanti

Le criticità della Città



Intensità di problemi

Criticità forte

Criticità media

Aree verdi in stato di degrado

Aree verdi in stato di degrado</

CITTÀ COSTIERE, CITTÀ FLUVIALI

danzica

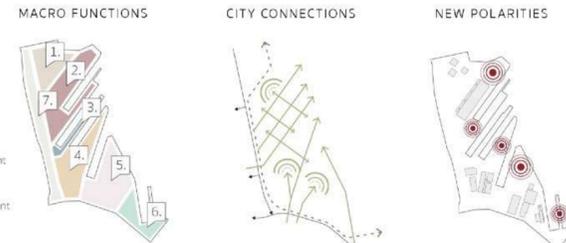
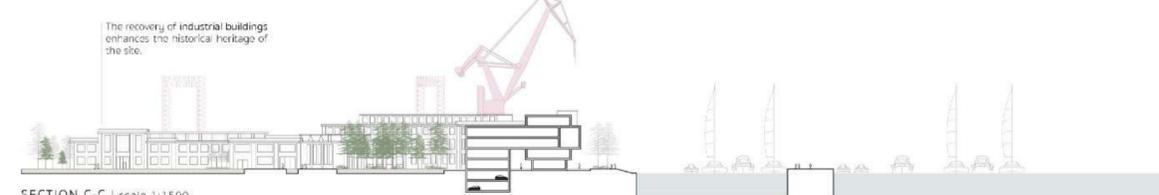
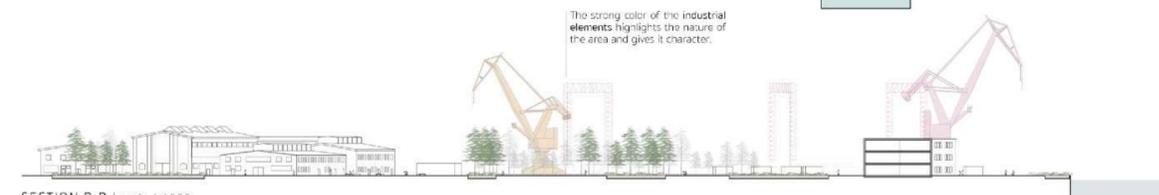
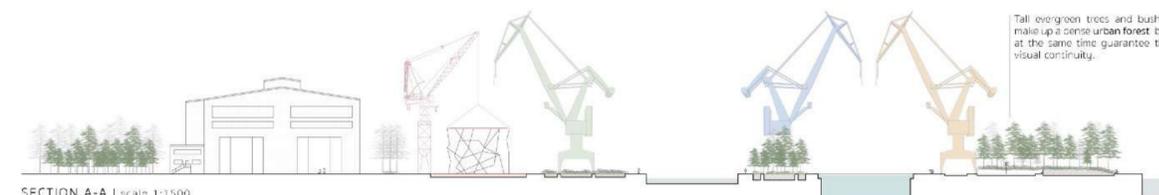


IMPERIAL PLAZA

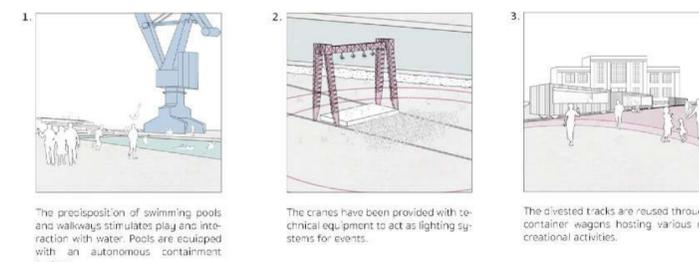
Redevelopment master plan in former shipyard area

The design gesture focuses on characterizing macro functional areas through different colors. This also makes it possible to emphasize the present industrial element and generate a new urban landmark. The colors are associated with functions and guide the visitors through the spaces, another element that generates cohesion and continuity is the green system, conceived as a dense network of tall evergreen trees that guarantee the woodland spot throughout the seasons and, at the same time, the underlying visual continuity. To emphasize the relationship with water, linear cuts have been created that allow it to enter the area. Among the area warehouses, a building of imposing size belonging to the former shipyard has been redeveloped, so much so that it has become a symbol of the entire project.

- ART GALLERY**
permanent exhibition
temporary exhibition
conference hall
 - INNOVATION HUB**
laboratories
open library
play room
 - MARKET HALL**
restaurant open space
retail
 - SERVICE**
office
storage
toilet
 - OUTER SPACE**
leisure
restaurant's tables
- ▶ Main entrance
 ◀ Secondary entrance
 — Main axis
 - - - Secondary axis



- Residential
- Art & entertainment
- Urban forest
- Sport
- Performance & event
- Marina
- Ecological filter



Tall evergreen trees and bushes make up a dense urban forest but at the same time guarantee the visual continuity.

IL CONFINE DELL'ACQUA RISCHIO COSTIERO, URBANIZZAZIONE E PATRIMONIO

il delta del po

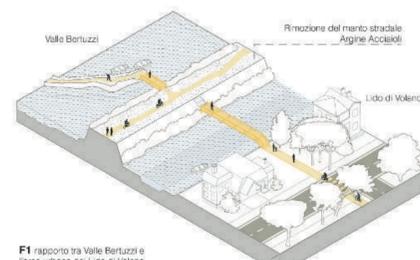
MARGINI RESILIENTI

progetto di riqualificazione ambientale del Lido di Volano dalla ricostruzione del tratto dunoso costiero all'incrinazione di un turismo doppio affaccio

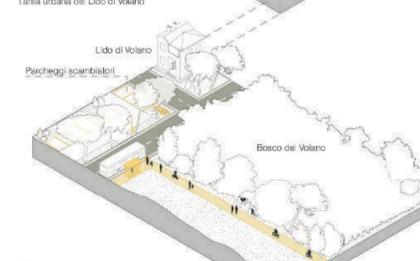
Inquadramento



Dalla valle al mare: il turismo doppio affaccio



F1 rapporto tra Valle Bertuzzi e fascia urbana del Lido di Volano



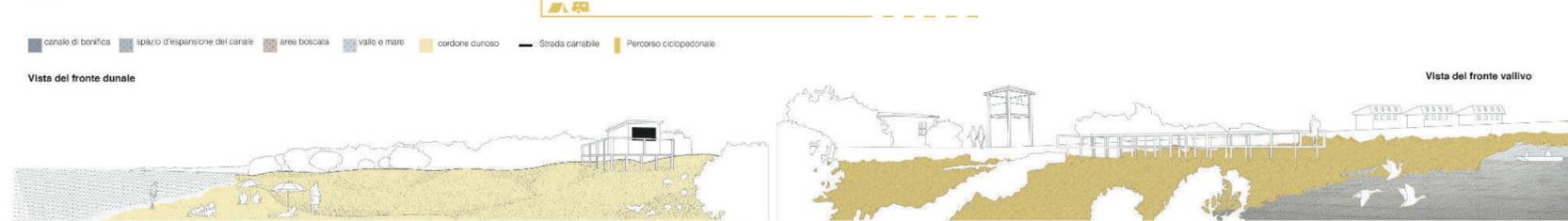
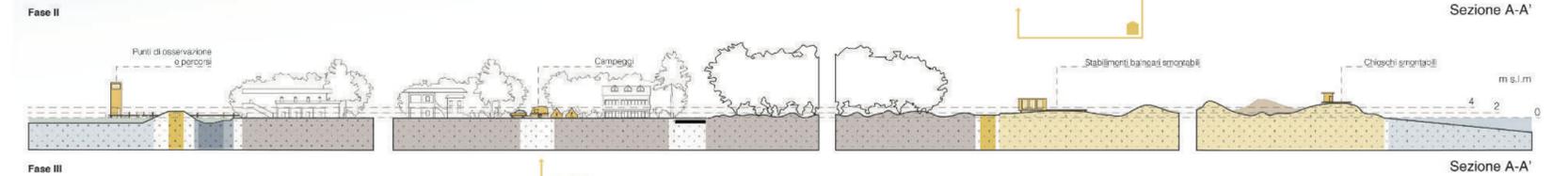
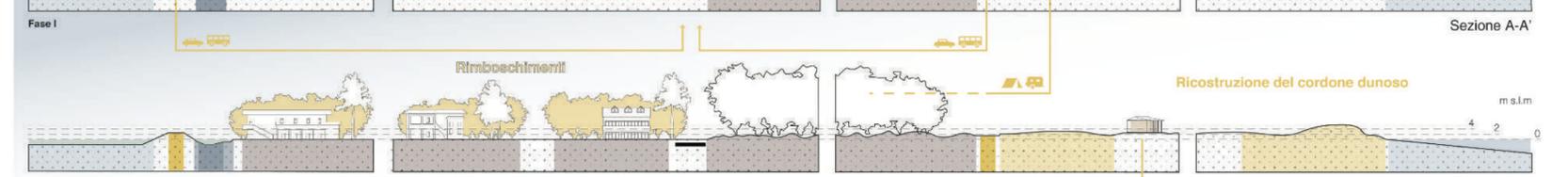
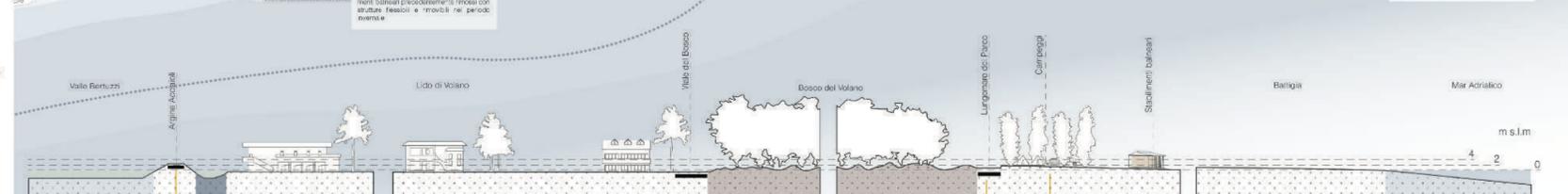
F2 rapporto tra l'area urbana del Lido di Volano e la pineta



F3 retrospiaggia e servizi al turismo



F4 area dunale e battigia



- La costa e la foce del Volano
Assonema di progetto
- Legenda:**
- Linea gialla: Percorsi ciclopedonali direzionali
 - Linea grigia: Percorsi pedonali in area urbana
 - Linea verde: Riservazione pubblica
 - Linea nera: Vialità carabile ordinaria
 - Linea rossa: Area di ripristino del cordone dunoso
 - Linea blu: Vuoti urbani: rimboschimenti, parcheggio scambiatori, campeggi
- Funzioni:**
- AT: deposito turistico
 - ET: bagno
 - CV: centro visita Parco Delta Po
 - DN: casa naturale
 - PO: punto di osservazione
 - AC: acquedotto
 - CI: campo
 - AB: stabilimento
 - OS: ostello
 - PS: parcheggio auto
 - PZ: parcheggio camper e autobus
- Valorizzazione del patrimonio:**
- U: uso turistico culturale
 - D: uso didattico culturale
 - P: promozione agri-meatieri
- Area umida:**
- M: miglioramento della fruizione e servizio al pubblico: Barile, azione operativa pubblica: coperta di un'area ricadente nella zona umida Valle Bertuzzi (30 ha di 2001 ha totali) procedente l'area urbana del Lido di Volano
- Area umida:**
- M: costruzione di percorsi, totem panoramici e punti di osservazione e di sosta (articolati lungo il corso del fiume) nella zona umida di nuova fruizione e pubblica (20 ha) ricadente nella Valle Bertuzzi e lungo un tratto dell'Argine Accioli, proporzionata l'area umida di Valle Bertuzzi e l'abitato di Volano
- Argine Accioli:**
- M: demarcazione della vallata carabina e destinazione alla mobilità ciclopedonale da Volano (tratto della strada Accioli 1,4 km) proporzionata l'area umida di Valle Bertuzzi e l'abitato di Volano

CITTÀ SUL BORDO DELL'ACQUA

porto novo

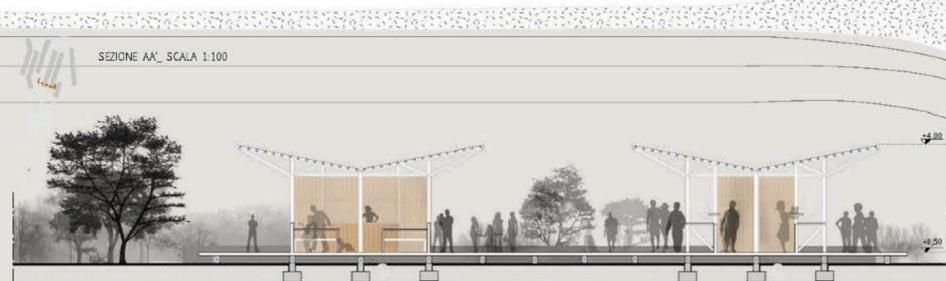
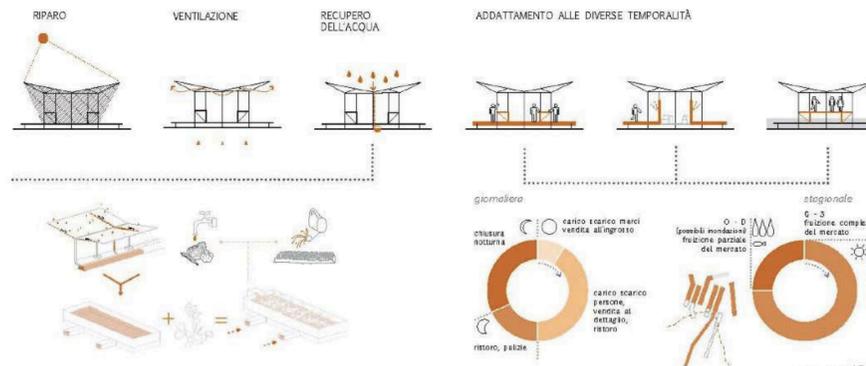


MERCATO DI QUARTIERE:
SPAZIO COLLETTIVO DEL QUOTIDIANO
COME FILTRO TRA DUE SISTEMI

NUOVO ACCESSO AL MARGINE



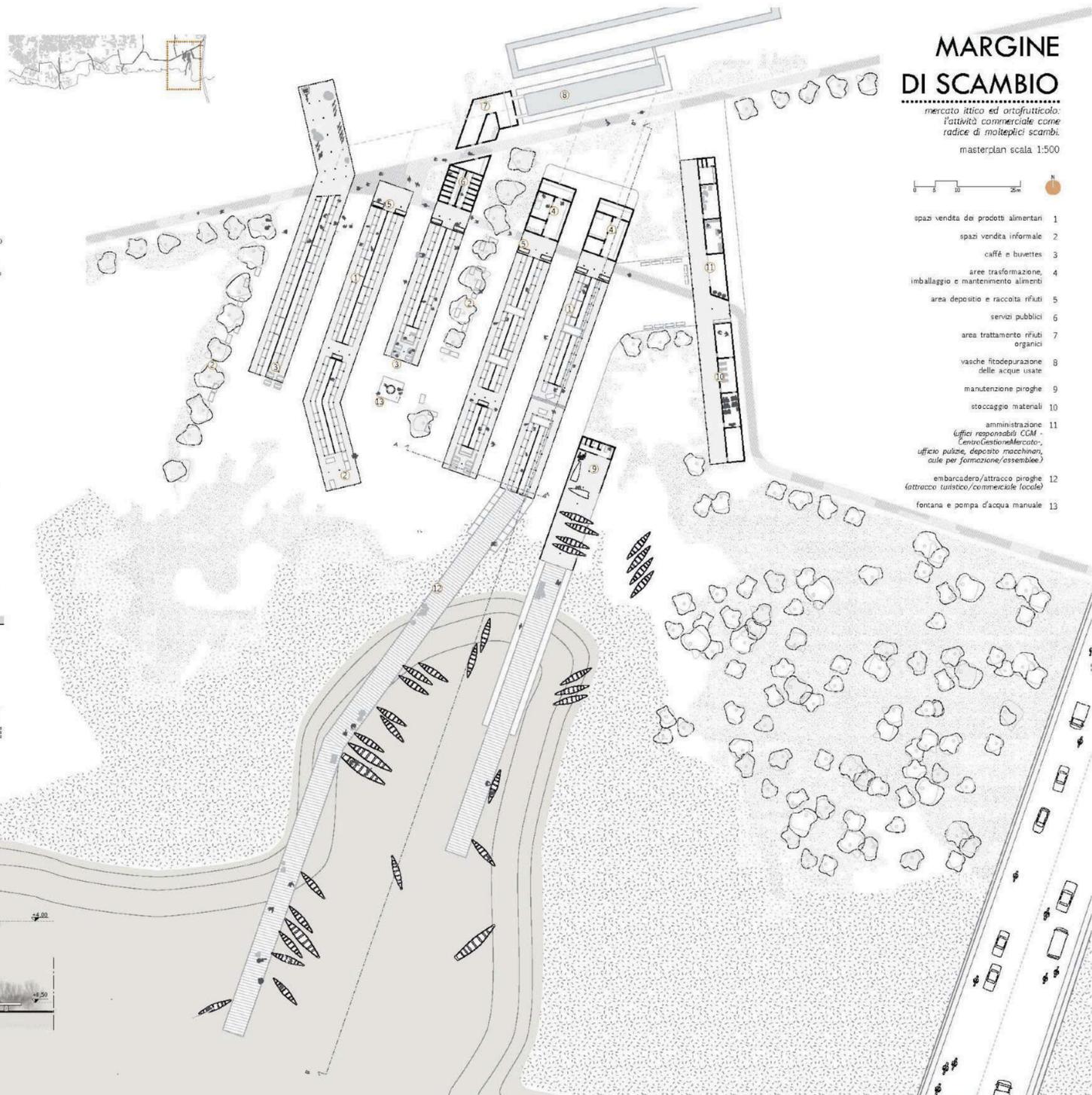
NUOVE ATTIVITÀ, TRA USI E GESTIONE



PORT DE NOUVEAUX ÉCHANGES
Proposta di riqualificazione per il fronte lagunare di Porto-Novo, Bénin.

Università degli Studi di Ferrara - Corso di Laurea Magistrale in Architettura - A.A. 2012-2013 sessione di laurea: marzo 2014

Relatore: Prof. Romeo Farinella - Correlatore: Arch. Riccardo Pedrazzoli - Laureando: Anna Branzani



MARGINE DI SCAMBIO

mercato ittico ed ortofruttilicolo:
l'attività commerciale come
radice di molteplici scambi.
masterplan scala 1:500

- 1 spazi vendita dei prodotti alimentari
- 2 spazi vendita informale
- 3 caffè e buvettes
- 4 aree trasformazione, imballaggio e mantenimento alimenti
- 5 area deposito e raccolta rifiuti
- 6 servizi pubblici
- 7 area trattamento rifiuti organici
- 8 vasche fitodepurazione delle acque usate
- 9 manutenzione piroghe
- 10 stoccaggio materiali
- 11 amministrazione (uffici responsabili CCM - Centro Centro-Mercato, ufficio pulizie, deposito macchinari, aule per formazione/assemblee)
- 12 imbarcadero/attracco piroghe (attracco turistico/commerciale locale)
- 13 fontana e pompa d'acqua manuale

DA INFRASTRUTTURA A SPAZIO PUBBLICO

são paulo

SUBVERSÕES MINHOÇÃO

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

CRESCITA
PROGRESSO
MOVIMENTO
ESCLUSIONE
BARRIERA
DISUMANITÀ



RICUCIRE
APPROPRIAZIONE
CICATRICE
RIGENERAZIONE
RELAZIONE
IDENTITÀ

CICATRICE

CATALOGAZIONE DEGLI ELEMENTI CICATRIZI

L'Elevado è elemento di distruzione. La sua presenza si manifesta a livello di un sito urbano, compromettendo il ciclo urbano. Si inserisce nella trama su gomma - abbandonata da tempo - per dare vita a un nuovo tessuto urbano. L'Elevado è un elemento di distruzione che genera un vuoto urbano. L'Elevado è un elemento di distruzione che genera un vuoto urbano. L'Elevado è un elemento di distruzione che genera un vuoto urbano.

L'IMMAGINE DEL VIADOTTO

LARGO PADRE PÉRCILES

DIREZIONE BARRA FERRA

AVENIDA SÃO JOÃO

PRACÇA MARCHELLE EUDORO

AVENIDA SÃO JOSÉ

PRACÇA SANTA CECILIA

AVENIDA AMARAL GURGEL

LARGO DO AROUCHE

PRACÇA ROOSEVELT

DIREZIONE CENTRO

DEMOLIZIONE O CONSERVAZIONE?



LA STRUTTURA DELL'ELEVADO

soluzione strutturale:
- traliccio a portale
- 4 tralicci in cemento armato precompresso fino a 110 tonnellate ciascuna
- consolle trasversalmente, tornante griglia
- pilastri in cemento armato 3 x 1 m
- numero di tralicci che compongono il ponte: 900
- numero di tralicci (tralicci in tralicci): 9000
- lunghezza delle tralicci: da 33 a 40 m
- profondità delle fondazioni in tralicci a livello della massa: fino a 44 m

QUALITÀ E USI DEL VIADOTTO

Quando il viadotto è visto come un elemento di qualità, si può pensare a un uso del viadotto che non sia solo quello di un elemento di infrastruttura, ma che sia anche un elemento di qualità urbana. Il viadotto può essere visto come un elemento di qualità urbana, che genera un uso del viadotto che non sia solo quello di un elemento di infrastruttura, ma che sia anche un elemento di qualità urbana.

PROFILI



VISUALI DAGLI EDIFICI



AVENIDA AMARAL GURGEL

0 m - 570 m

NUOVI TESSUTI RESILIENTI

havana



LONG LAST HAVANA
SPREAD HOTELS
STRUTTURE RESILIENTI PER LO SPAZIO PUBBLICO

RECUPERO DI
AREE INQUINATE

RIUSO DI
VUOTI RESIDUALI

RIGENERAZIONE DI
VUOTI DI VERDE PUBBLICO

RIGUALIFICAZIONE DI
SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI

QUADERNO 1_LSFD



Università degli Studi di Ferrara
Dipartimento di Architettura
Ferrara

LSFD 2021_2022

laboratorio di sintesi finale di urbanistica
corsi di progettazione urbanistica e di recupero
e riqualificazione urbana

(numero 0)

INDICE

Presentazione p. 5-6

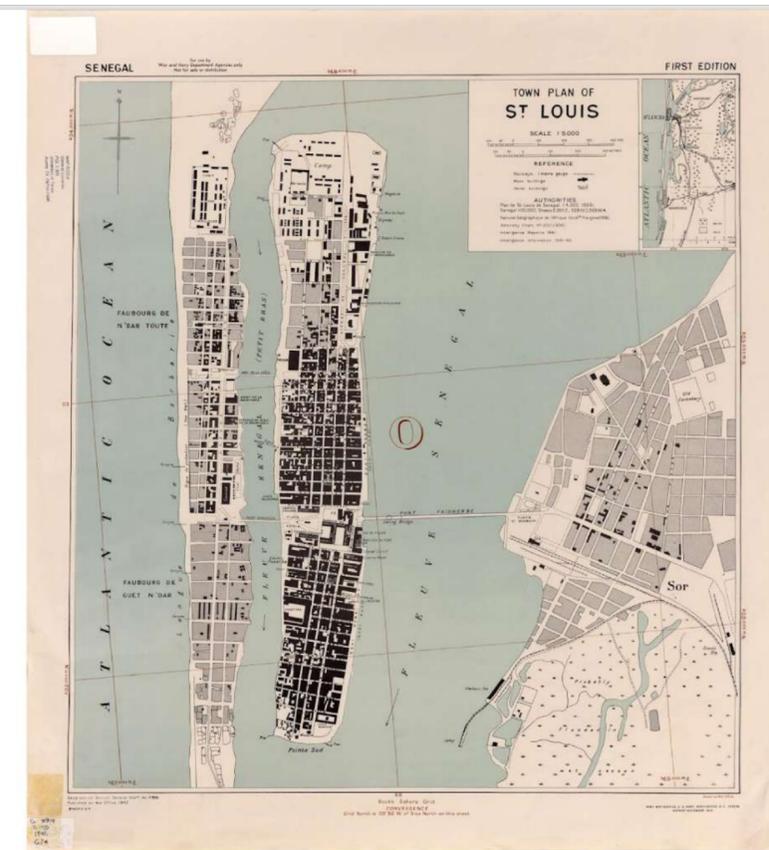
Chi siamo p.

Temi p.

Racconti ed esperienze p.

Workshop Strade p.

Tesi p.



CHI SIAMO

Docenti

Romeo Farinella, responsabile del LSFD
Elena Dorato

Studenti

Viola Antinori
Pietro Arnoffi
Elena Biancolin
Tiziano Bove
Chiara Brandolani
Ilaria Carozzo
Sara Casella
Michela Fabbretti
Doroty Brancaccio
Jacopo Giannello
Elisabetta Gravina
Giorgia Ianzano
Aurora Maltempo
Filippo Marchetta
Anna Marcon
Valentina Materazzo
Nunzia Morelli
Eleonora Morselli
Gregorio Gabrielli
Anastasia Rinaldo
Giuseppe Romano
Caterina Rondina
Gaia Spinelli
Andreas Theodoridis
Gulce Tufan
Sofia Venturi
Andrea Zaghini

Hanno partecipato:

Valter Caldana, FAU_UPM
Laura Abbruzzese, UniFE_UPM
Irene Ruzzier, UniFE
Elias de Souza, FAU_UPM
Haniel Israel, FAU_UPM
e gli studenti della FAU_UPM

Marina Arena, UniME
Alessandro Camiz, OzU
Meehwa Cho, ETSAB
Alessandro delli Ponti, Parigi
Matteo di Venosa, Ud'A
Alessandra Marin, UniTS
Daniele Ronisvale, UniPA
Michelangelo Savino, UniPD
Marco Zaoli, UniFE



Il libro presenta soluzioni integrate ai problemi dell'urbanizzazione e della sedentarietà proponendo l'approccio della città attiva in cui si intrecciano le esigenze urbane di vivibilità, estetica e funzionalità. Gli spazi pubblici così progettati e realizzati facilitano il movimento del corpo promuovendo stili di vita attivi.

La città attiva accomuna politiche urbanistiche, educative, pratiche del tempo libero, esigenze e aspettative sociali e culturali, mobilità sostenibile, promozione dell'attività motoria e delle pratiche sportive, condivisione degli spazi pubblici come luoghi di opportunità e di conflitti.

Nel testo vengono dapprima descritte, sul piano urbanistico, le relazioni tra ambienti urbani e persone, le pratiche sociali e culturali del camminare in una prospettiva storica, la promiscuità e riformabilità delle strade, la frammentazione e le connessioni dello spazio pubblico visto come problema strutturale. Viene poi approfondito il concetto di città attiva descrivendone gli sviluppi recenti e futuri, analizzandone gli usi informali e le classificazioni dal punto di vista dell'attività motoria. La prospettiva della mobilità autonoma dell'infanzia viene scelta, inoltre, come indicatrice della qualità della città attiva. Concludono la trattazione alcuni orientamenti progettuali ed esempi.

Antonio Borgogni, pedagoga, PhD, è ricercatore presso l'Università di Cassino e del Lazio Meridionale, dove è titolare del corso di Attività motoria preventiva e città attive. Il suo principale ambito di ricerca è la relazione tra corpo e spazio pubblico in una prospettiva interdisciplinare che abbraccia pedagogia, urbanistica, scienze motorie e sociali. Responsabile scientifico di vari progetti europei e direttore di ricerca dottorale, coordina l'informale rete italiana delle Città Attive.

Romeo Farinella, architetto-urbanista, PhD, è professore associato di Progettazione urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Ferrara, dove dirige il Laboratorio di ricerca sul progetto urbano e territoriale CITER. È direttore di ricerca presso la Scuola di Dottorato dell'Università di Ferrara. I suoi temi di ricerca prevalenti riguardano il progetto urbano in contesti storici e le problematiche dello spazio pubblico. In particolare ha lavorato e svolto ricerche in Francia, Cina, Centro America e nell'Africa subsahariana.



€ 21,00 (I)

ISBN 978-88-917-5176-8



9 788891 751768

1569_12 A. BORGOGNI, R. FARINELLA LE CITTÀ ATTIVE



FrancoAngeli

QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO
FOCUS | XV RAPPORTO (2019)

REPORT | SNPA 14/2020
ISBN 978-88-448-0997-3

COME RENDERE CIRCOLARE LEONIA RIGENERAZIONE URBANA, ETICA DEL PROGETTO E RETORICA DELL'AMBIENTE

Romeo Farinella¹²⁹
Università di Ferrara

"Se la crisi della capacità di vita diventa il principale prodotto del sistema industriale, come potrebbe diventare il punto più alto del processo di civilizzazione?"
Hans Immer

PREMESSA

Quando mi è stato chiesto di scrivere un contributo sul rapporto tra rigenerazione urbana e città circolare, come sempre in questi casi, ho iniziato a impostare una lista di temi e questioni da affrontare. Più pensavo al soggetto proposto, più mi circolavano per la testa riflessioni e questioni che in questi anni avevo affrontato e approfondito in ricerche sul progetto delle città. L'impressione, che si è via via sempre più rafforzata in me, è che in fondo i dati del problema erano già tutti posti e da tempo, cambiava la prospettiva o forse più semplicemente il modo di concettualizzare temi e approcci che, da almeno quarant'anni sono al centro di dibattiti, confronti e tentativi di trasformarli in politiche e progetti. Ho iniziato quindi a rileggere alcuni testi scritti negli anni passati e questo mio contributo è in fondo una loro riproposizione in una cornice diversa.

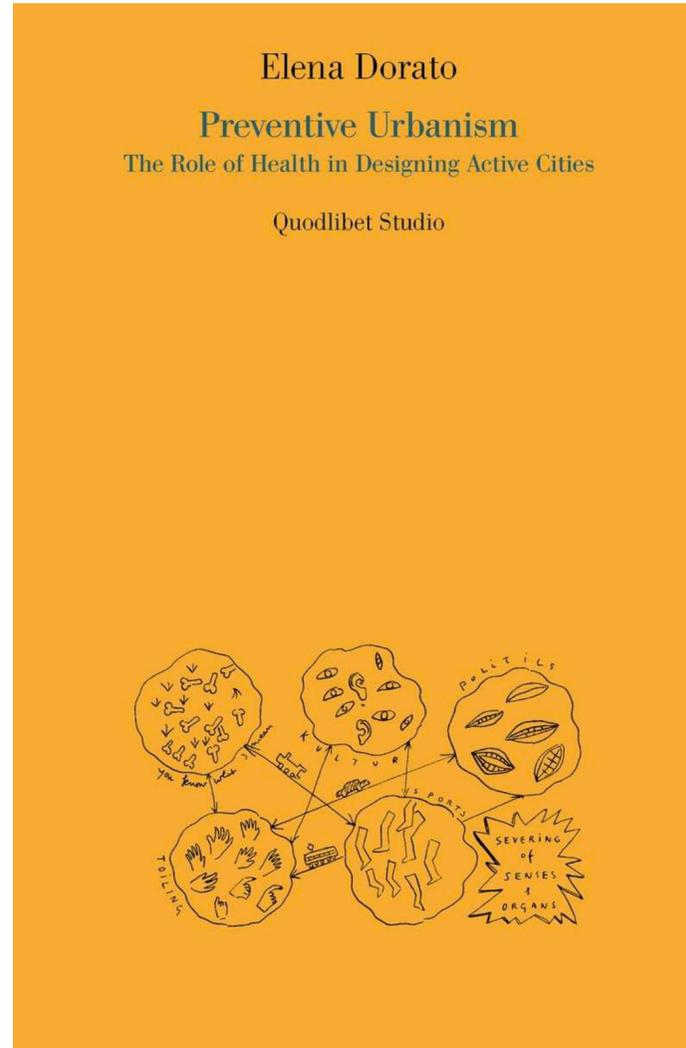
DALLA LINEARITÀ ALLA CIRCOLARITÀ

Se un tempo si parlava di sviluppo sostenibile oggi le categorie sono aumentate, parliamo di rischio, di resilienza, di circolarità e li associamo sempre più alle problematiche poste dai cambiamenti climatici. D'altro canto il mondo diviene sempre più urbano, anche in regioni che storicamente non lo erano, si accentuano le differenze tra ricchi e poveri e le migrazioni nel mondo si intensificano e divengono anche climatiche. Il concetto di città circolare è la trasposizione al mondo urbano (o urbanizzato?) del concetto di economia circolare, che si fonda su principi quali: la necessità di gestire

inquinamento e produzione di rifiuti, attraverso il progetto e la previsione di un loro riuso. Una sorta di rifiuto attivo, virtuoso che grazie al riciclo contrasta la dispersione e il disordine; un secondo aspetto riguarda il mantenere in vita i materiali che usiamo per la nostra vita quotidiana, allungando il più possibile la loro trasformazione in rifiuti ed infine un terzo principio lo possiamo individuare nella capacità di rigenerare le risorse naturali, necessarie alla vita sul pianeta; non da ultimo dobbiamo segnalare quello dei diritti: alla città, di lefebvrina memoria, e alle risorse del pianeta. Si tratta di questioni direttamente legate al modello di sviluppo sia dominante che auspicato. Dalle molte, troppe forse, riflessioni che si leggono sul web sembra emergere, a proposito di circolarità, un'accezione più prestazionale che strutturale (offerta di trasporto pubblico e dei servizi di car sharing, efficienza della rete idrica, livello di raccolta differenziata o di fatturato delle attività di vendita dell'usato). È naturale che le prestazioni (o le pratiche) siano importanti per misurare il fenomeno e il suo radicamento, minori sembrano essere le riflessioni ontologiche, inerenti l'essenza del fenomeno e la sua dimensione globale, ad esempio: il modello di sviluppo auspicato, le pratiche di cooperazione e di contrasto alla povertà, il come contrastare l'urbanizzazione del pianeta salvaguardando le risorse naturali.

Solo a partire da queste domande si potrebbe chiudere il cerchio. Di quale cerchio parliamo? Di quello che, già nel 1977, Barry Commoner sollecitava a chiudere, perché nel rapporto tra l'uomo e l'ecosfera l'andamento da circolare è diventato lineare: si estrae il petrolio, lo si

¹²⁹ Professore di Progettazione Urbanistica, Direttore del CCSI - Centro per la Cooperazione allo Sviluppo Internazionale UNIFE



CONTESTI. Città, territori, progetti.
Beyond the Pandemic: Rethinking Cities and Territories for a Civilisation of Care.
Special Issue 2020 • pre-print

Retoriche urbane al tempo della pandemia

Romeo Farinella
Professore associato di Urbanistica, Università di Ferrara
fil@unife.it

Received: November 2020 / Accepted: December 2020 | © 2020 Author(s).
This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.
DOI: 10.13128/contest-12289 www.fupress.net/index.php/contest/

This article has been accepted for publication and undergone full peer review but has not been through the copyediting, typesetting, pagination and proofreading process, which may lead to differences between this version and the Version of Record.

Please cite this article as:
Farinella, R. (2020). Retoriche urbane al tempo della pandemia. Contesti. Just accepted. DOI: 10.13128/contest-12289

Abstract

I problemi urbani che la pandemia pone non sono problemi nuovi, sono oggetto di riflessione urbanistica fin dalla fondazione della disciplina avvenuta con la rivoluzione industriale. Le politiche della crescita e dello sviluppo sono diventate una opportunità di accumulo di ricchezza per gruppi ristretti mentre le ricadute negative sull'ambiente così come le disuguaglianze sociali, non hanno costituito (e non costituiscono) fonte di preoccupazione. È arrivato il momento di interrogarsi sull'etica del fare e del governare l'architettura e l'urbanistica, il Covid-19, come del resto la crisi ambientale in corso, non richiede risposte generiche ma precise scelte di campo. Le riflessioni di questo testo affrontano diversi aspetti. Innanzitutto il rapporto tra pandemia, crisi ambientale e disuguaglianze. Tale intreccio problematico ha delle ripercussioni sull'organizzazione delle città e sui processi di "neocolonialismo" che non riconoscono la complessità del fenomeno urbano nel mondo. Infine l'associazione tra pandemia e città (e crisi ambientale) che presuppone visioni urbane, e progetti condivisi, ma appare sempre più indirizzata verso strategie di marketing, a scapito delle pratiche di governo.

Parole Chiave: crisi ambientale, disuguaglianze, progetto

Abstract

The urban problems that the pandemic poses are not new problems, they have been the object of urban planning reflection since the founding of the discipline with the industrial revolution. The policies of growth and development have thus become an opportunity for the accumulation of wealth for small groups, while the negative effects on the environment as well as social inequalities have not been (and do not constitute) a source of concern. The time has come to question the ethics of doing and governing architecture and urban planning, Covid-19, like the current environmental crisis, does not require generic answers but precise field choices. The considerations in this text address several topics. First of all, the relationship between pandemic, environmental crisis and inequality. This problematic interweaving has repercussions on the organisation of cities and processes of urban "neo-colonialism" that fail to recognise the complexity of the urban phenomenon in the world. Finally, the association between the pandemic, the environmental crisis and the city, which presupposes urban visions and shared projects, but appears increasingly directed towards marketing strategies, to the detriment of governance practices.

Keywords: environmental crisis, inequalities, project, southern urbanism

