

# Nuovi ecosistemi di vita urbana : progetti degli studenti dell'Accademia di Architettura

Autor(en): **Hartzema, Henk**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132197>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Nuovi ecosistemi di vita urbana

Henk Hartzema \*

Progetti degli studenti dell'Accademia di Architettura

Nel semestre invernale 2000-2001 all'Accademia di Mendrisio si è svolto l'atelier *Next Ecologies*. In una vecchia periferia di grandi dimensioni con una debolezza politica rispetto alle decisioni legate agli interventi di grande scala – come la zona periferica Milano-San Gottardo – sono state individuate nuove tendenze alle quali si sono sommati i dati della crescita urbana prevista per i prossimi 50 anni (nuove autostrade, ferrovie, 100.000 abitazioni, aumento di traffico stradale e aereo, ecc.).

Nell'atelier le contraddizioni sono state cercate nel programma, nelle opinioni politiche e nell'economia dello spazio per cercare di ottenere una lettura territoriale allargata, nella quale il paesaggio e la crescita urbana sono insieme gli strumenti progettuali territoriali.

## Urbanità senza urbanisti

Negli ultimi decenni la crescita delle metropoli ha creato delle periferie che vengono considerate come aree prive di leggi urbane o territoriali; esigenze di espansione, mobilità e sviluppo economico hanno incontrato qui abbondanza di spazio, una rete stradale e prezzi bassi. La creatività progettuale urbanistica non è stata né necessaria né possibile, la sua presenza sarebbe stata un ostacolo psicologico nel processo sperimentale di esplosione delle città. Ora che la polvere si è posata riusciamo a vedere e osservare le nuove costellazioni urbane. Un silenzio quasi totale nelle zone di recente formazione; l'attività di costruzione produce un suono di *background*, sottolineando la fase di rifinitura di questa creazione che non è più in grado di modificare la figura principale.

Forme impreviste e fantastiche, che non avrebbero mai potuto nascere dall'immaginazione dei singoli rappresentanti delle professioni urbane. Urbanizzazione senza limite territoriale, senza bisogno della città originale, non legata all'eredità dei moderni, alle logiche dello *zoning* o alle leggi della concentrazione, ma che esprime il senso della libertà del materiale, delle forme, del gusto... i nuovi residenti si sono, fin dagli inizi, abituati alle nuove logiche di queste costellazioni.

Con la *routine* di un vero cittadino, i nuovi residenti, grazie a un maggiore grado di libertà, hanno accettato le nuove sfide rifiutando ciò che non interessava loro, supportati dall'automobile intesa come strumento per la selezione mentale, come mezzo per prendere determinate decisioni.

## Il territorio allargato

Questa libertà di scelta – in cui ognuno crea la propria vita con un menu personale, che può essere aggiornato con grande facilità e senza l'obbligo e la responsabilità della giustificazione – ha lasciato gli urbanisti perplessi, stupiti dal pionierismo e dalla maturità dei nuovi cittadini. La futilità dei loro contributi tradizionali è legata a concezioni ormai anacronistiche: quelle della città ottocentesca e quelle della città moderna.

Dichiarando il fallimento dei due vecchi concetti del paesaggio: il paesaggio concepito come natura da difendere a tutti i costi o il paesaggio come micro arcadia. Creando paesaggi a una scala media gli urbanisti, invece di dedicarsi alla finitura della costellazione urbana possono dominare la nuova dinamica incorporando il progetto del paesaggio nella loro professione.

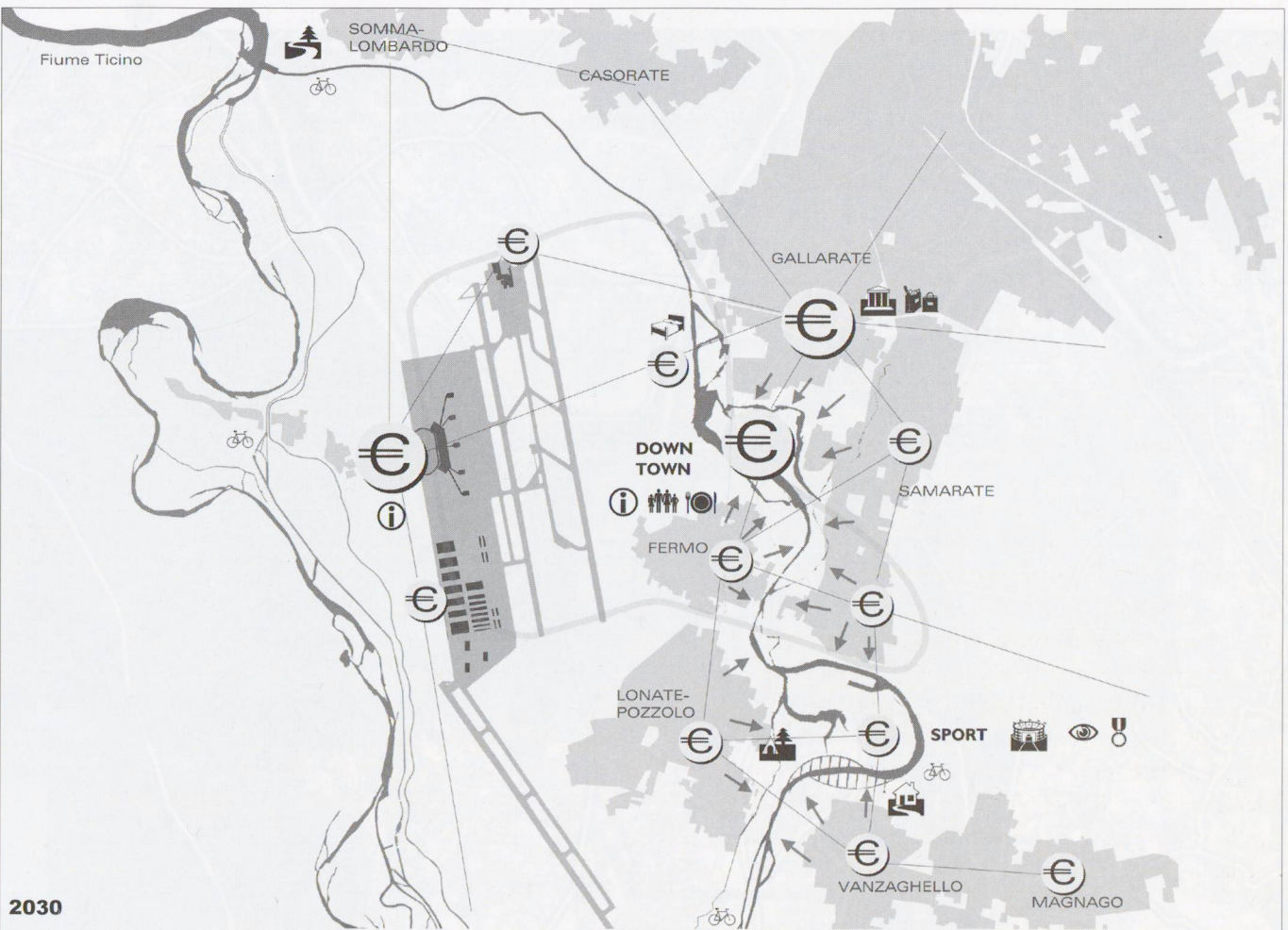
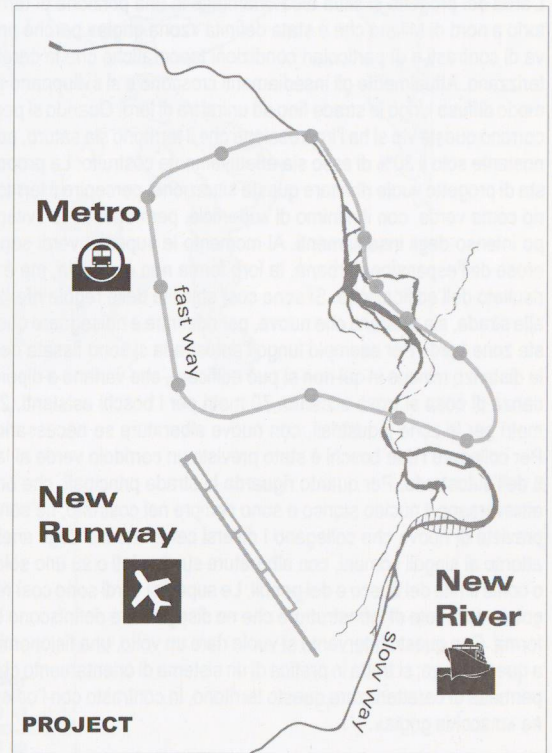
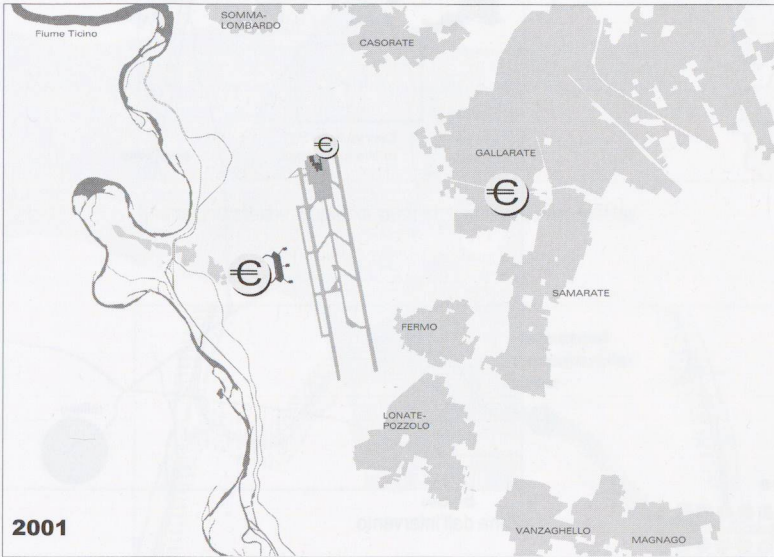
Senza il peso dell'obbligo di difesa o decorazione del paesaggista, il paesaggio prende esistenza come elemento d'identificazione, come risorsa collettiva, per la diversificazione del territorio, da colonizzare, come dimensione intermedia fra individuo e universo; un paesaggio che pervade l'organismo urbano. Forme di vita urbana nel territorio allargato nel quale la formazione e la dimensione sono distinte, riconoscibili e rigenerabili con una grande varietà di programmi, che arricchisce i vecchi nuclei delle città con nuove ecologie.

\* Architetto, Professore di progettazione al 5. anno all'Accademia di Architettura di Mendrisio

**NEW MALPENSA**

Donato Anchora, Alessandra Marinzoli, Silvio Tecci

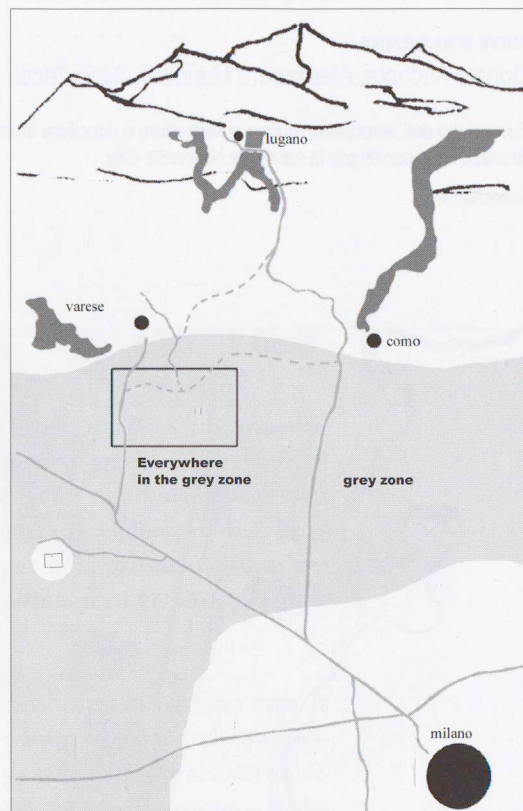
Estensione dell'aeroporto, nuove infrastrutture e ricucitura urbana, formazione di servizi per la nascente Malpensita-City.



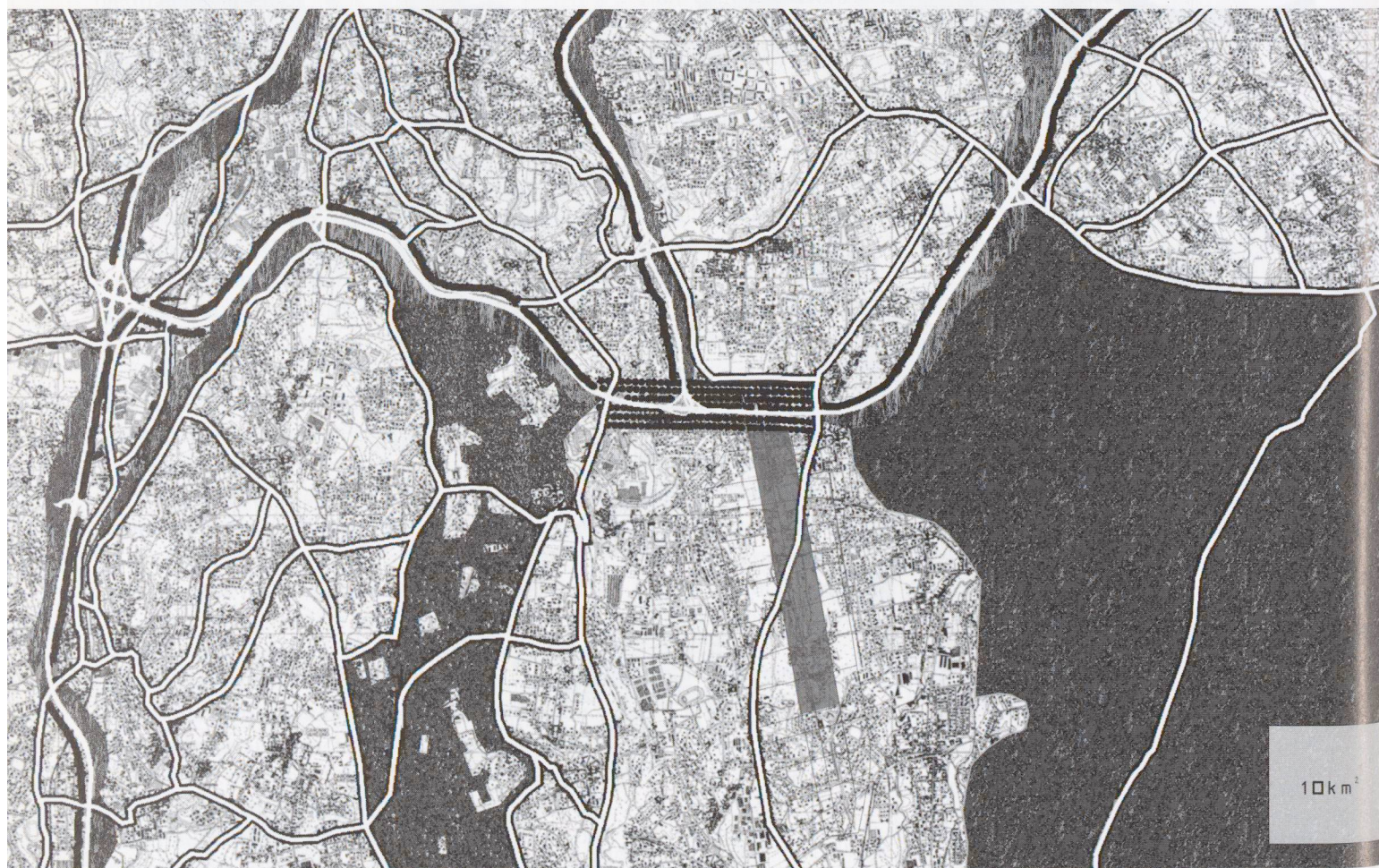
## NEW CONTRAST

Debora Bonanomi, Julia Schneider, Markus Näff

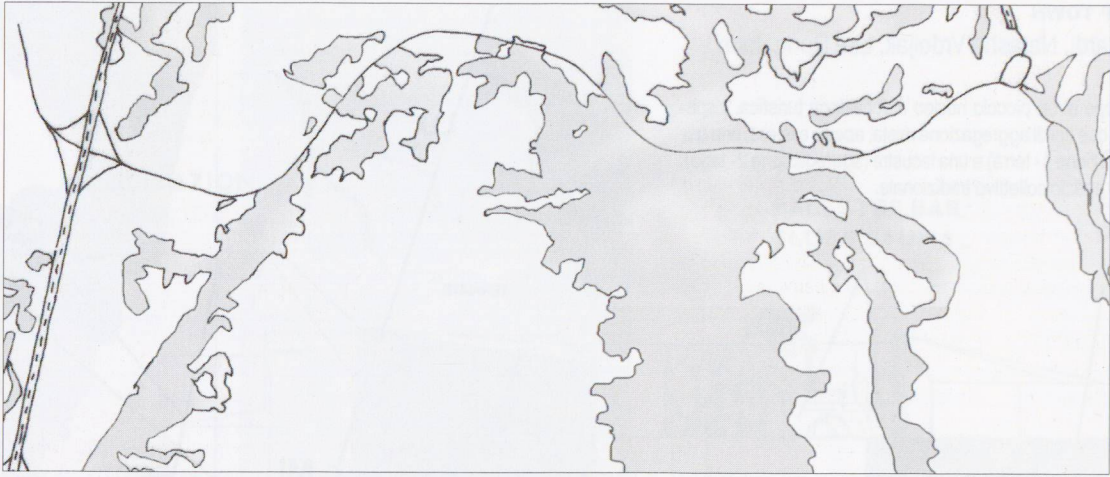
L'area del progetto si situa aleatoriamente in una porzione di territorio a nord di Milano che è stata definita «zona grigia» perché priva di contrasti e di particolari condizioni topografiche che la caratterizzano. Attualmente gli insediamenti crescono e si sviluppano in modo diffuso lungo le strade fino ad unirsi tra di loro. Quando si percorrono queste vie si ha l'impressione che il territorio sia saturo, nonostante solo il 30% di esso sia effettivamente costruito. La proposta di progetto vuole ribaltare questa situazione, percepire il territorio come verde, con il minimo di superficie, permettendo lo sviluppo intenso degli insediamenti. Al momento le superfici verdi sono erose dall'espansione urbana, la loro forma non è definita, ma è il risultato dell'edificazione. Si sono così stabilite delle regole riferite alle strade, sia esistenti che nuove, per ridefinire e ridisegnare queste zone verdi. Per esempio lungo l'autostrada si sono fissate delle distanze minime in cui non si può edificare, che variano a dipendenza di cosa si trova accanto: 70 metri per i boschi esistenti, 20 metri per le zone industriali, con nuove alberature se necessario. Per collegare i due boschi è stato previsto un corridoio verde ai lati dell'autostrada. Per quanto riguarda le strade principali, che ora attraversano il nucleo storico e sono sempre nel costruito, ne sono previste di nuove che collegano i diversi centri tramite degli anelli attorno ai singoli comuni, con alberature sui due lati o su uno solo, o come limite del bosco e dei pendii. Le superfici verdi sono così regolate dalla rete di infrastrutture che ne disegnano e definiscono la forma. Con questo intervento si vuole dare un volto, una fisionomia a questo luogo; si tratta in pratica di un sistema di orientamento che permette di caratterizzare questo territorio, in contrasto con l'odierna «macchia grigia».



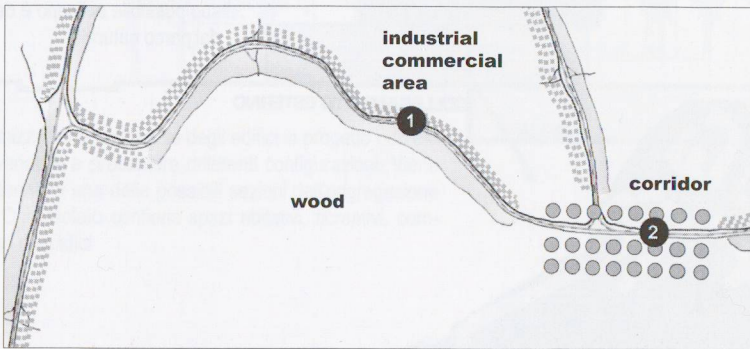
Zona dell'intervento



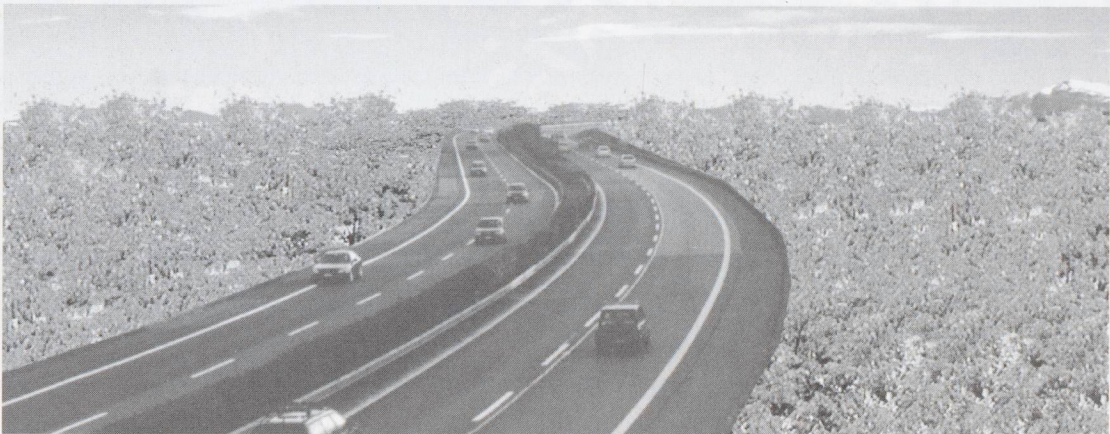
Strade esistenti e nuove legate alla percezione del verde: alberature lungo strade e autostrade, e definizione di aree precise più estese da destinare a bosco, come superfici per lo svago e il tempo libero



Situazione attuale: superfici verdi frastagliate e non definite



Progetto di una nuova autostrada; le regole ad essa legata definiscono il verde  
 1. Autostrada tra bosco e area industriale (*industrial commercial area*);  
 2. Corridoio verde (*corridor*)

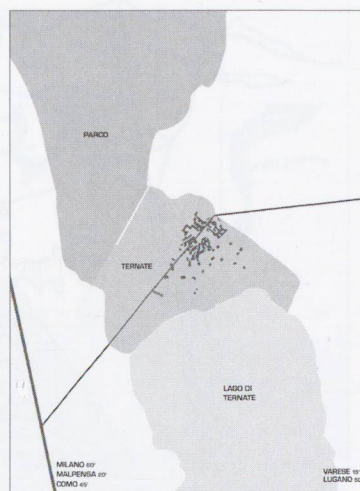
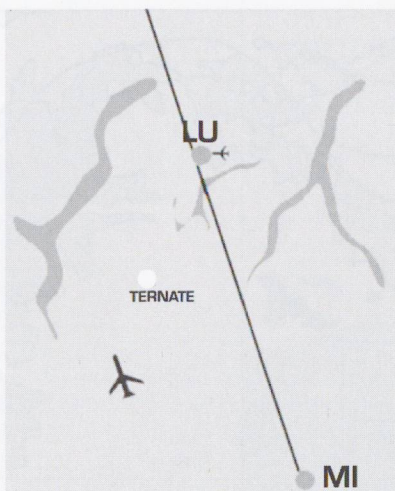


Corridoio verde

## NEW OUT OF TOWN

Cristiano Isnardi, Natasha Vrdoljak, Lee Dong Joon

Ipotesi di sviluppo di un piccolo nucleo a vocazione turistica. Esperienza attorno a due tipi di aggregazione mista, aperta e libera, una territoriale (aggregazione 1- terra) e una lacustre (aggregazione 2- lago). Mutazione dello spazio collettivo tradizionale.

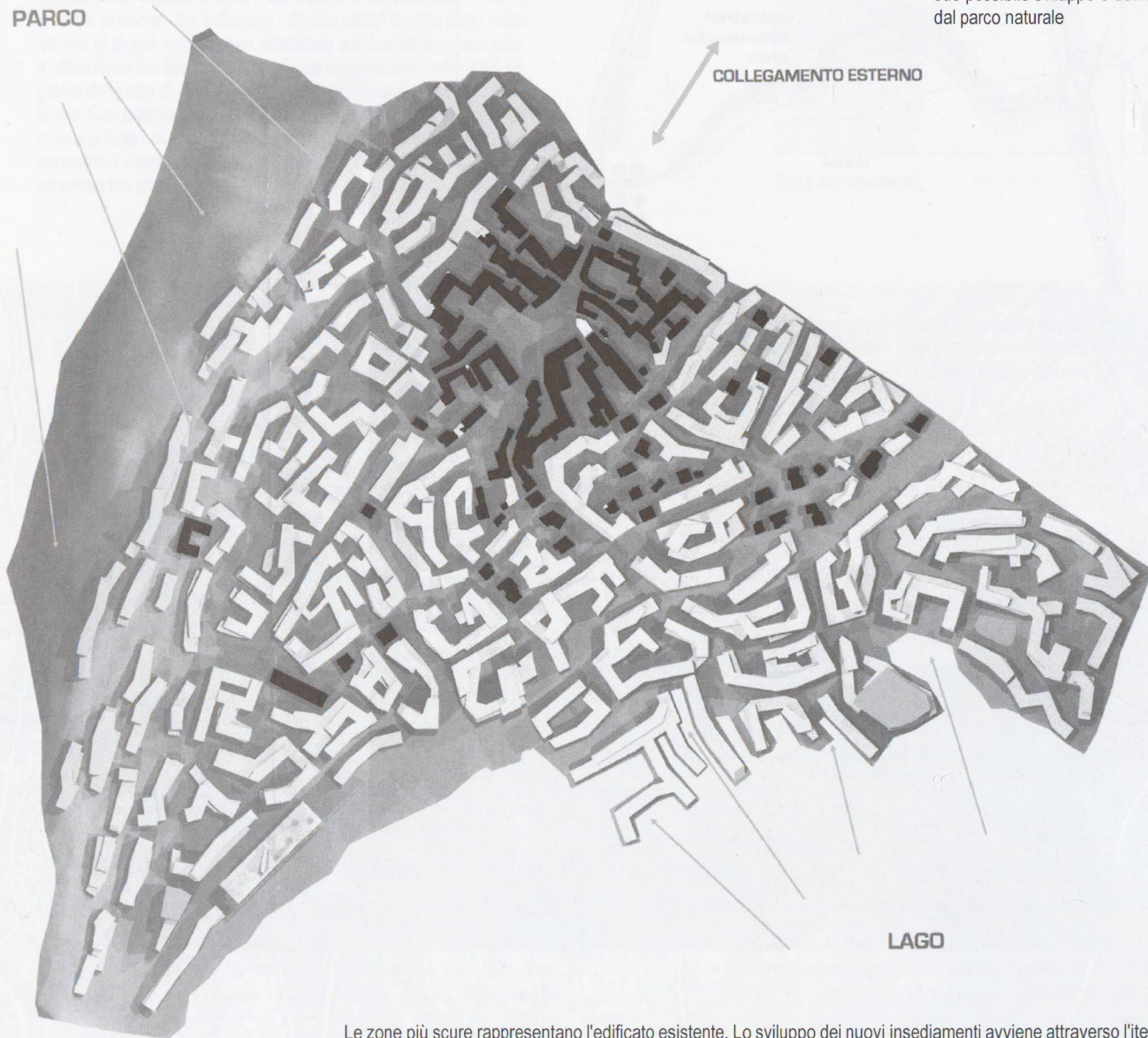


Viene indicata, su grande scala, la condizione di vicinanza dell'insediamento urbano di Ternate ai principali dispositivi turistici dell'area lombarda

In scala maggiore, sono evidenziati gli elementi principali di questo ecosistema. L'insediamento urbano esistente e l'area del suo possibile sviluppo è definita dal lago e dal parco naturale

PARCO

COLLEGAMENTO ESTERNO

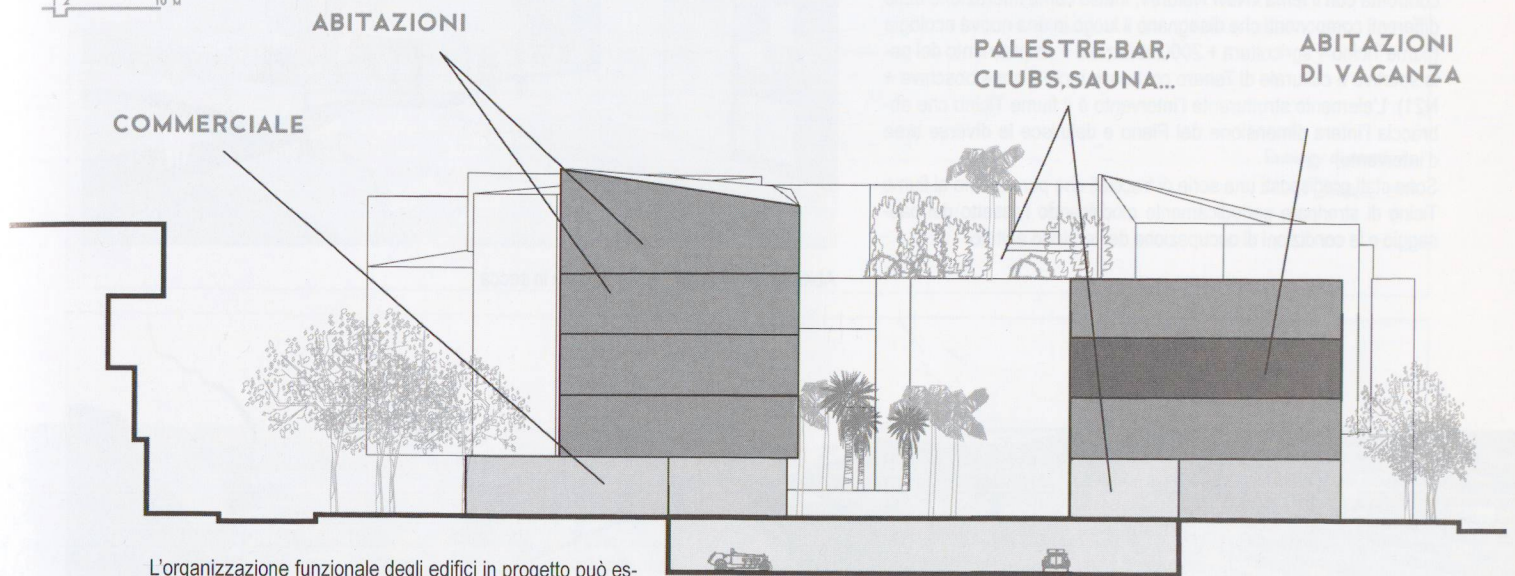


LAGO

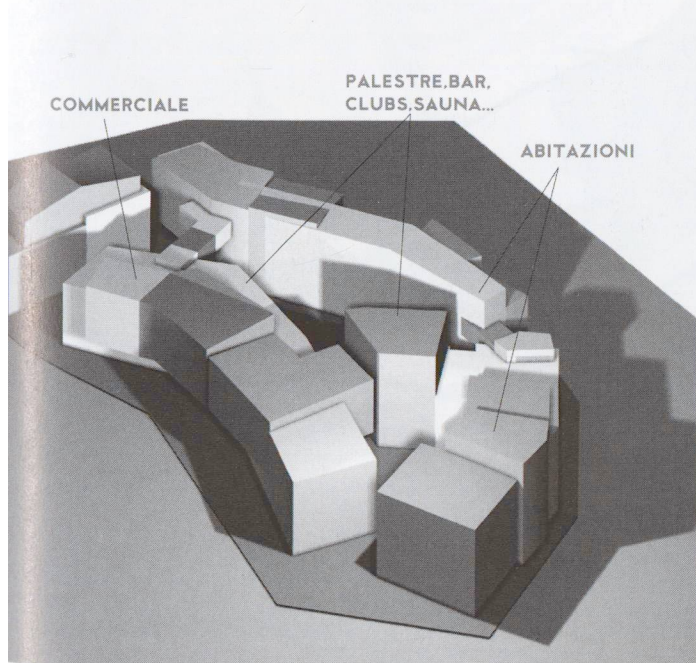
COLLEGAMENTO ESTERNO

Le zone più scure rappresentano l'edificato esistente. Lo sviluppo dei nuovi insediamenti avviene attraverso l'iterazione dello spazio collettivo tradizionale alla ricerca di uno schema di aggregazione spontaneo. Gli isolati si adattano e variano la loro forma in relazione alle curve di livello e alla presenza del lago. Una strada principale carrabile si ramifica in piccole strade secondarie mentre una passeggiata pedonale prende avvio dal centro esistente per terminare sul lungolago. Gli edifici pubblici sono ubicati in diversi punti di questa piccola città per evitare una zonizzazione troppo caratterizzata.

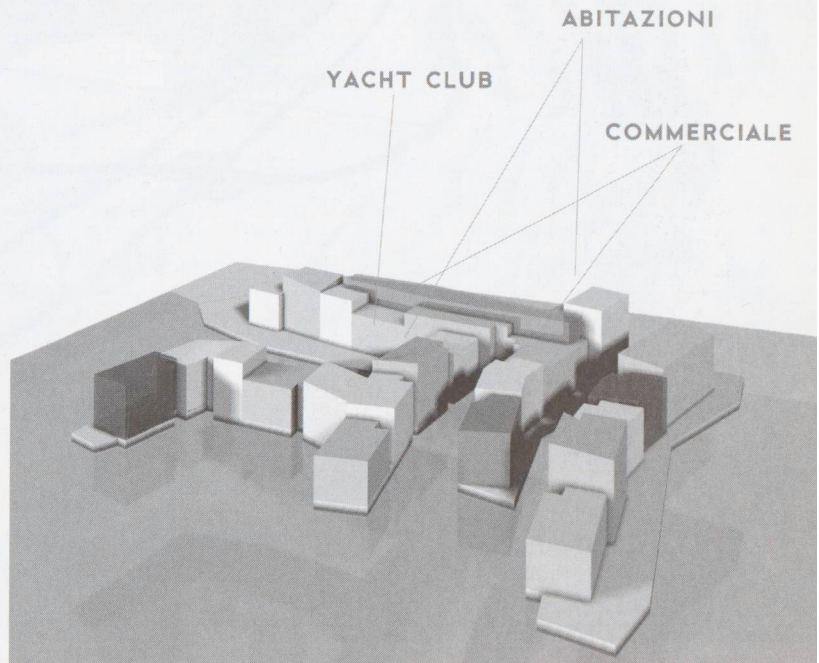
1 2 10 M



L'organizzazione funzionale degli edifici in progetto può essere variabile e presentare differenti configurazioni. Viene rappresentata una delle possibili sezioni dell'aggregazione terra. Ogni isolato contiene spazi abitativi, ricreativi, commerciali e turistici



Aggregazione 1 – terra. L'immagine rappresenta in modo diagrammatico le possibili configurazioni di una delle aggregazioni in progetto che trova la descrizione della sua destinazione funzionale nella sezione tipo



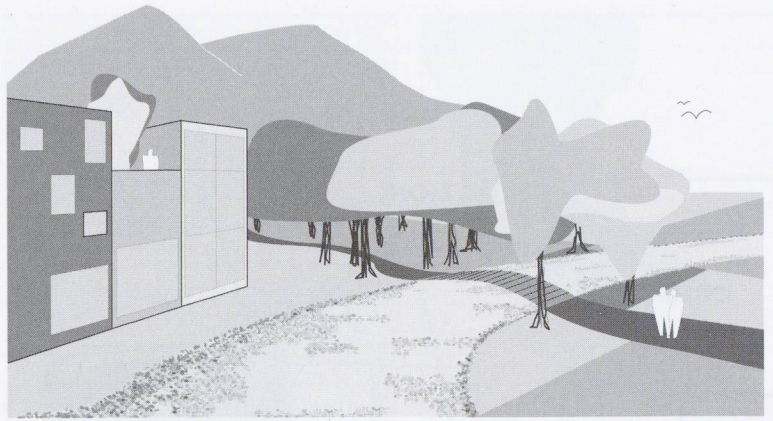
Aggregazione 2 – lago. Ogni abitazione ha un rapporto diretto con il lago. Per questo gli accessi sono sempre doppi, via terra e via acqua. Le attività turistiche e ricreative sono inserite in quest'aggregazione nella parte retrostante la residenza.

## NEW NATURE

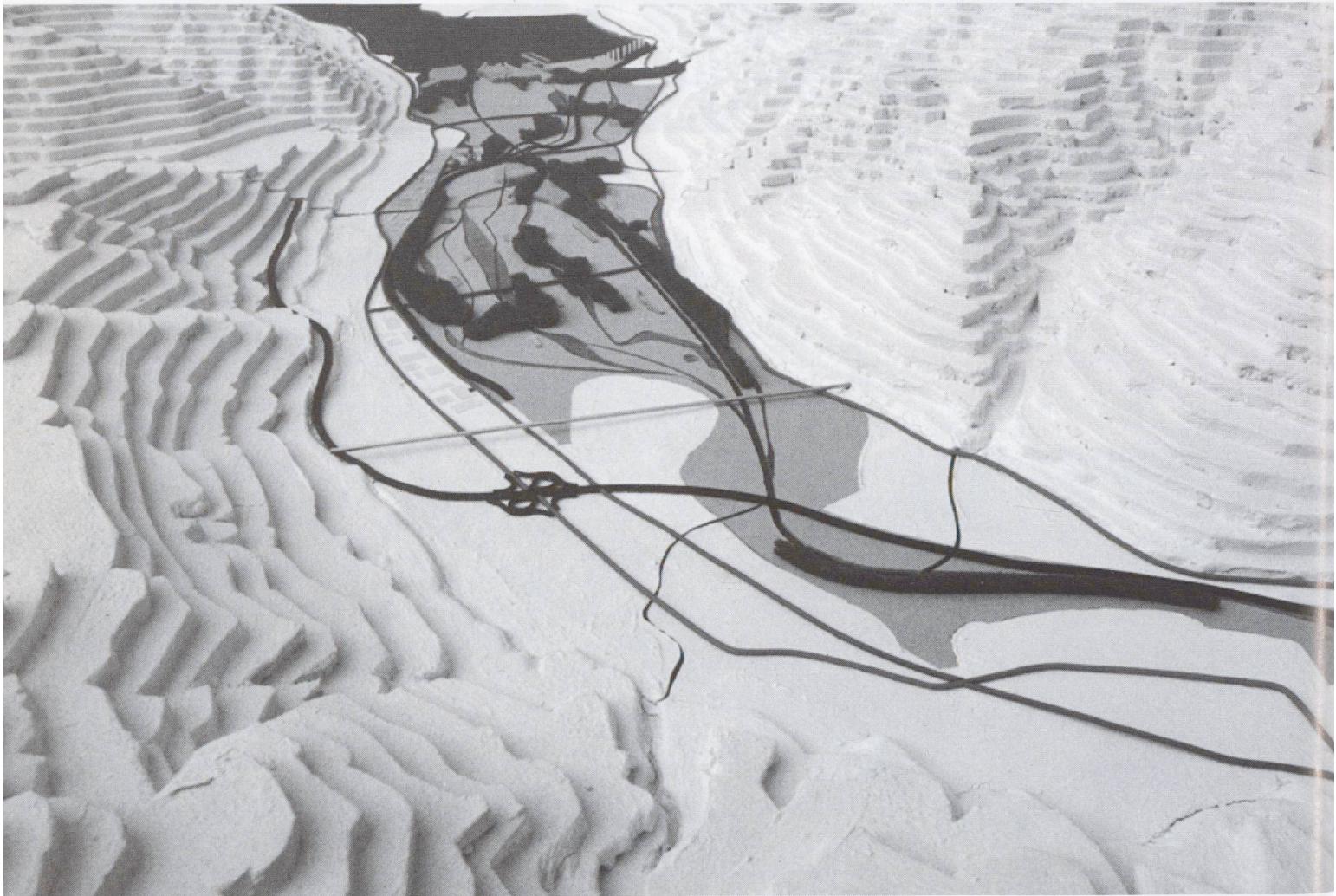
Tommaso Botta, Aldo Celoria, Luca Coffari

Il progetto analizza il territorio del Piano di Magadino con la presenza del tracciato Alptransit e della relativa stazione. L'intervento si confronta con il tema «New Nature», inteso come interazione delle differenti componenti che disegnano il luogo in una nuova ecologia (fiume Ticino + agricoltura + 2000 abitazioni + ampliamento del polo sportivo e culturale di Tenero col nuovo molo + zone boschive + N21). L'elemento strutturante l'intervento è il fiume Ticino che abbraccia l'intera dimensione del Piano e definisce le diverse aree d'intervento.

Sono stati predisposti una serie di tracciati che permettono al fiume Ticino di straripare periodicamente modificando l'assetto del paesaggio e le condizioni di occupazione del territorio abitato.



Abitazioni nel parco presso il fiume in secca

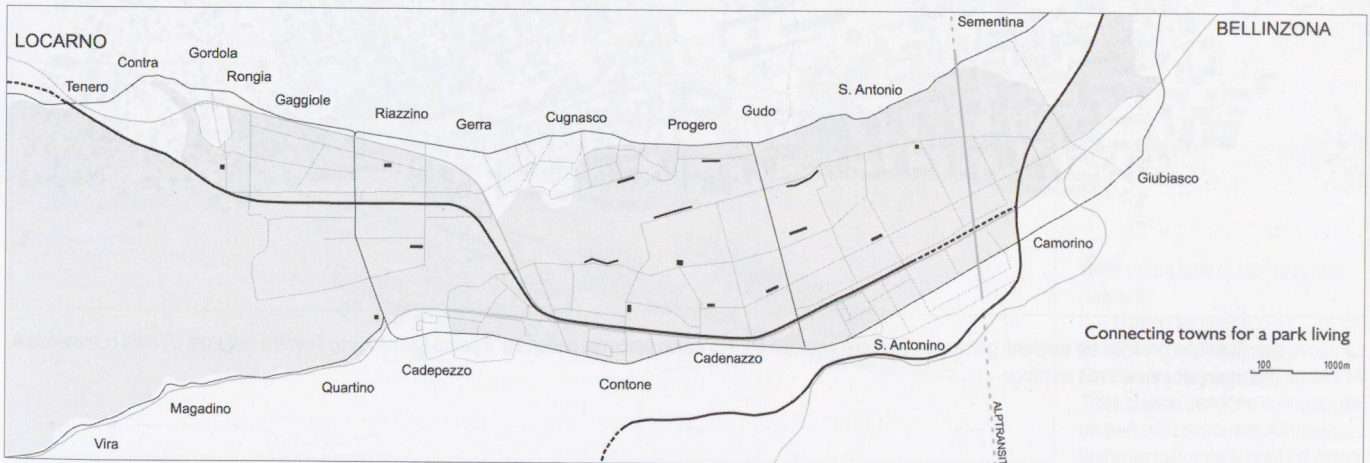
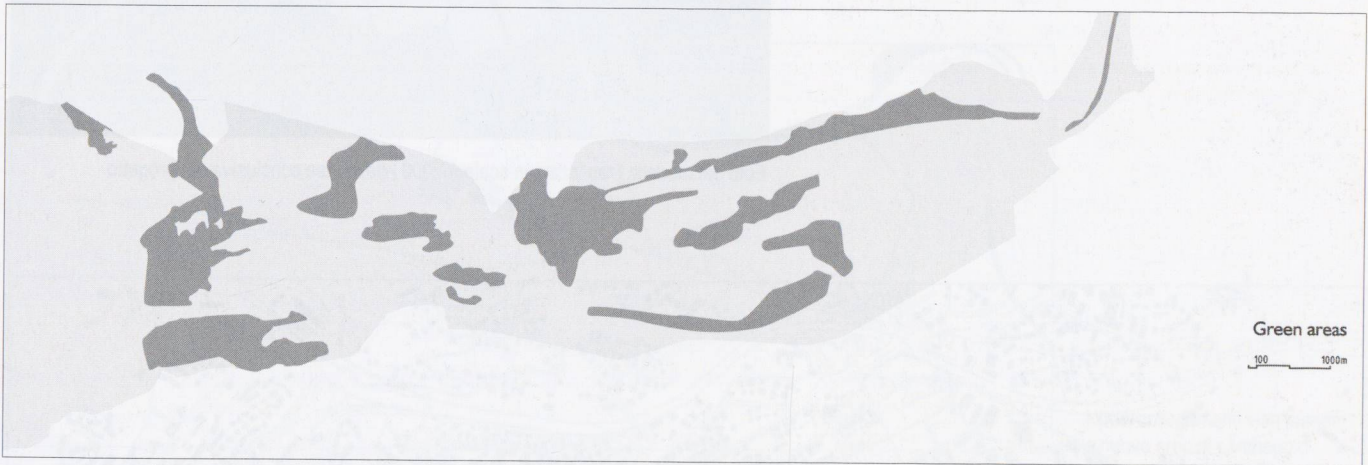
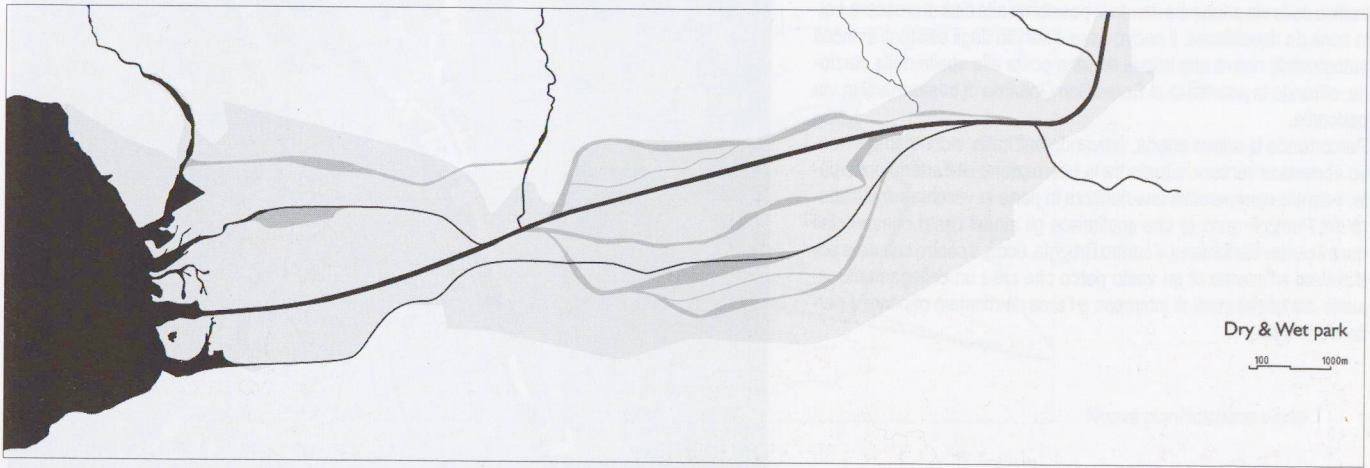
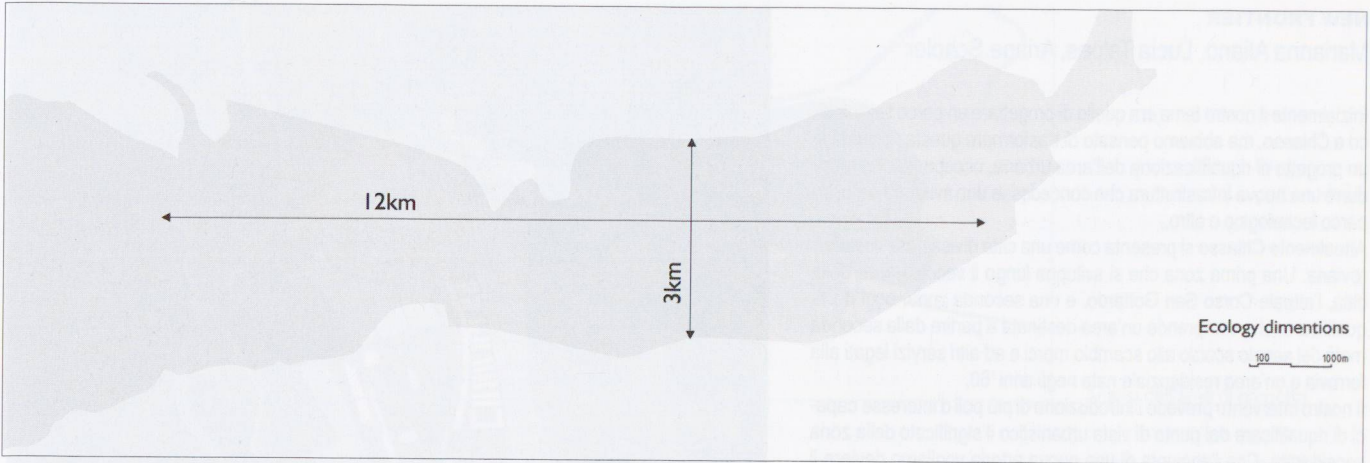


Plastico in scala 1:10'000 (150 x 250 cm)



Sezione su una tipologia abitativa





## NEW FRONTIER

Marianna Aliano, Lucia Talpes, Ariane Scholer

Inizialmente il nostro tema era quello di progettare un parco tecnologico a Chiasso, ma abbiamo pensato di trasformare questa richiesta in un progetto di riqualificazione dell'area urbana, occupandoci di introdurre una nuova infrastruttura che concedesse uno sviluppo sia esso parco tecnologico o altro.

Attualmente Chiasso si presenta come una città divisa dalla linea ferroviaria. Una prima zona che si sviluppa lungo il vecchio asse della città, l'attuale Corso San Gottardo, e una seconda zona, oggi da riqualificare, che comprende un'area destinata a partire dalla seconda metà del secolo scorso allo scambio merci e ad altri servizi legati alla ferrovia e un'area residenziale nata negli anni '60.

Il nostro intervento prevede l'introduzione di più poli d'interesse capaci di riqualificare dal punto di vista urbanistico il significato della zona considerata. Con l'aggiunta di una nuova arteria vogliamo deviare il traffico dalla via principale dando la possibilità alla città di crescere nella zona da riqualificare. Il nuovo asse è servito dagli esistenti svincoli autostradali, riceve una nuova dogana posta alle spalle della stazione, offrendo la possibilità al Corso San Gottardo di trasformarsi in via pedonale.

Percorrendo la nuova arteria, arrivando dall'Italia, incontriamo il nuovo «business center», situato tra la biforcazione dell'arteria principale, il centro commerciale che riutilizza in parte la vecchia infrastruttura del Punto Franco (e che sostituisce gli attuali centri commerciali quali il centro Serfontana, il centro Breggia, ecc.), il centro culturale posizionato all'interno di un vasto parco che crea un collegamento visuale tra questi punti di interesse e l'area destinata a ospitare il parco tecnologico.

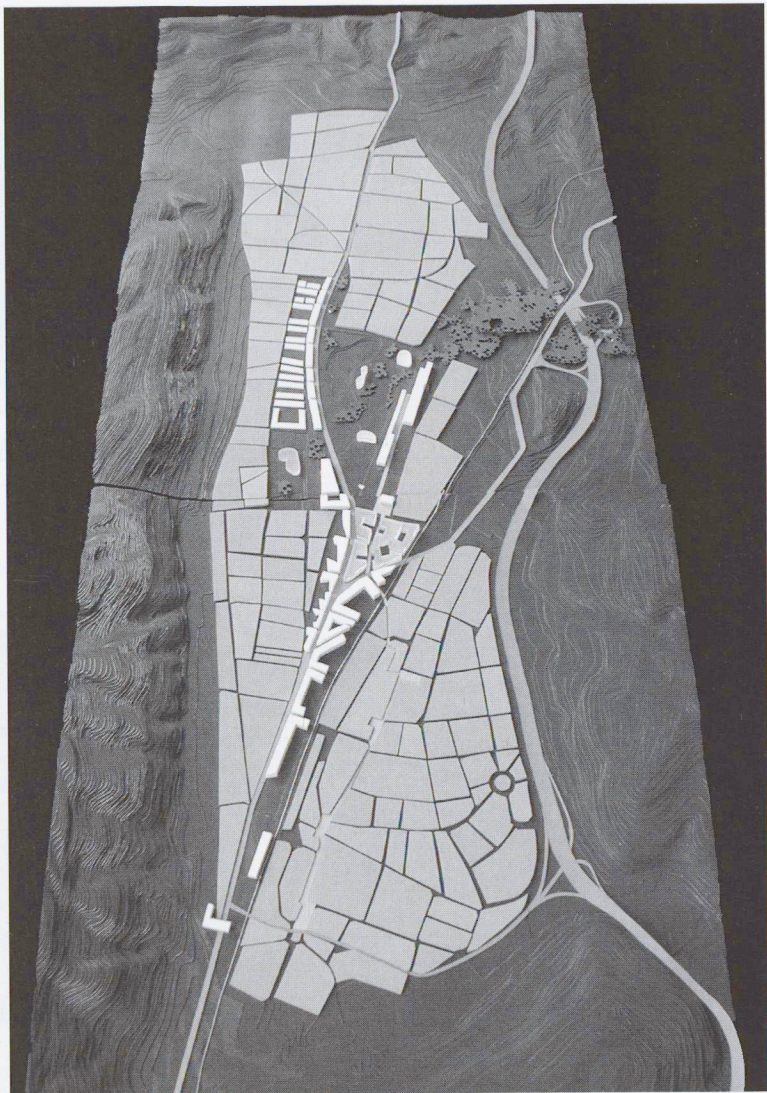
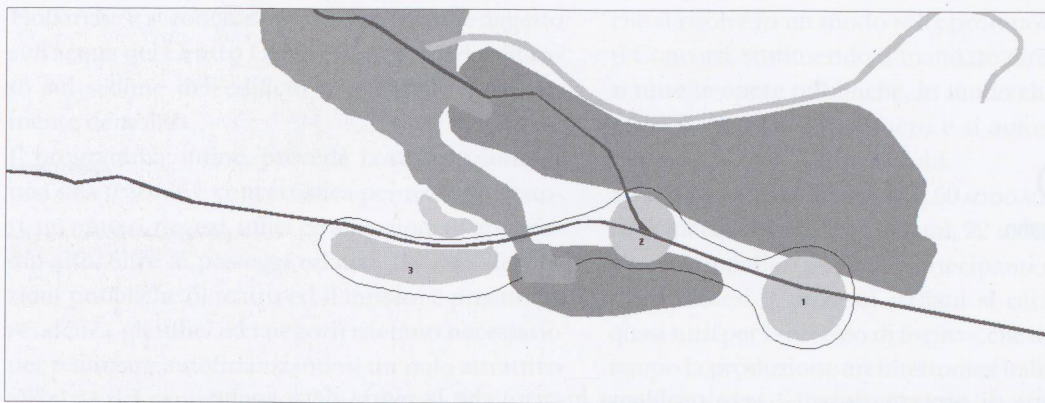


Foto del modello (realizzato in scala 1:2000) della fase conclusiva del progetto



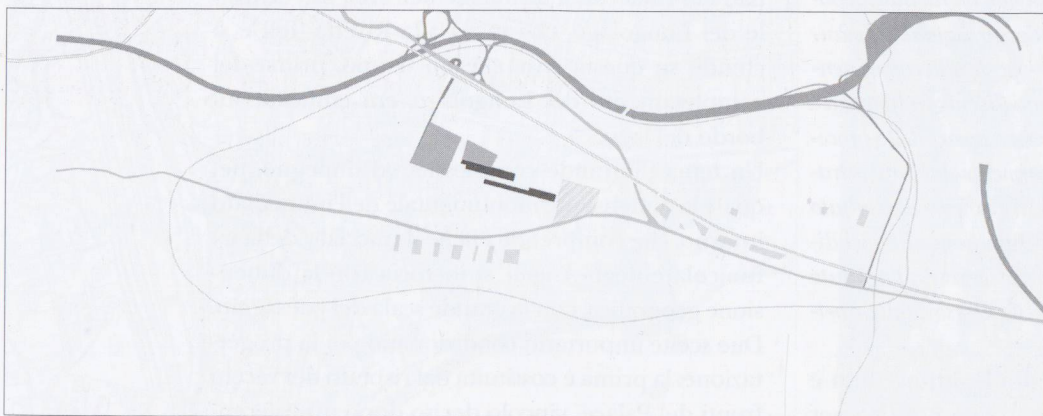
La nuova pianificazione prevede tre elementi generatori distinti e collegati fra loro da un percorso pedonale: il parco tecnologico, il centro culturale e l'area commerciale. All'interno dell'area culturale si crea un parco



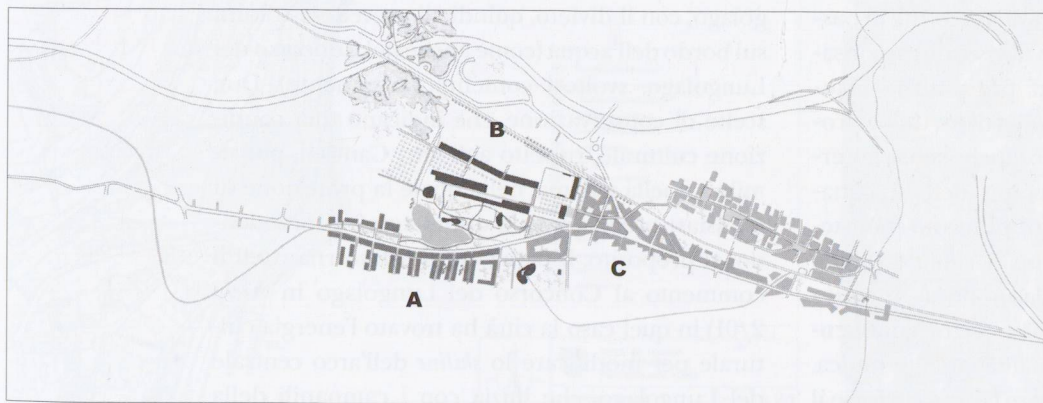
Analisi dell'area di progetto



Nuova pianificazione viaria



Nuovi collegamenti viari primari  
e nuove aree di parcheggio



Nella prima fase di realizzazione  
nascono:  
A – il parco tecnologico  
B – il centro culturale  
C – l'area commerciale  
Tutte queste vengono collegate da  
un percorso pedonale. All'interno  
dell'area culturale si crea un parco