

A

T

OICE

L

A

N

DELLA

T

E



RIGENERAZIONE URBANA

**A T
L A N
T E**

RIGENERAZIONE URBANA

Ideato, sviluppato e promosso da



Gruppo di Lavoro

Comitato OICE

- **Fatima Alagna**, Urbanista [Politecnica Ingegneria e Architettura Soc. Coop.]
- **Umberto Bloise**, Urbanista [CEAS Srl]
- **Cristiano Cavallo**, Consigliere Regionale OICE per l'Area Nord [GIT Gruppo Ingegneria Torino Srl]
- **Francesca Federzoni**, Vice Presidente OICE con delega allo Sviluppo Sostenibile [Politecnica Ingegneria e Architettura Soc. Coop.]
- **Emanuele Gozzi**, Progettista e Direttore Tecnico [Ingegneri Riuniti SpA]
- **Giovanni Kisslinger**, Consigliere Regionale OICE per l'Area Sud e Isole [Studio KR e Associati Srl]
- **Valter Macchi**, Consigliere Regionale OICE per l'Area Centro [BM Studio Srl]
- **Eugenio Pizzaghi**, Avvocato Amministrativista [Studio Legale Valaguzza]
- **Patrizia Polenghi**, Rappresentante Regionale OICE Lombardia - Progettista [CEAS Srl]
- **Sara Valaguzza**, Professoressa Ordinaria di Diritto Amministrativo e Avvocato Fondatrice [Studio Legale Valaguzza]
- **Lorenzo Vignono**, Project Manager [Sertec Engineering Consulting Srl]

Coordinamento

- **Patrizia Polenghi**, Coordinatore Gruppo di Lavoro [CEAS Srl]
- **Cristina Tardivo**, Project Manager, Responsabile Area Progettazione Integrata [CEAS Srl]

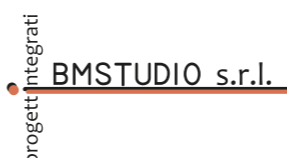
Editing

- **Federico Vercellino**, Communication Manager [Barabino & Partners]
- **Marta Reguzzoni**, Communication Consultant [Barabino & Partners]

Progetto grafico

- **Alice Lenihan**, Designer della Comunicazione [CEAS Srl]

Main Sponsor



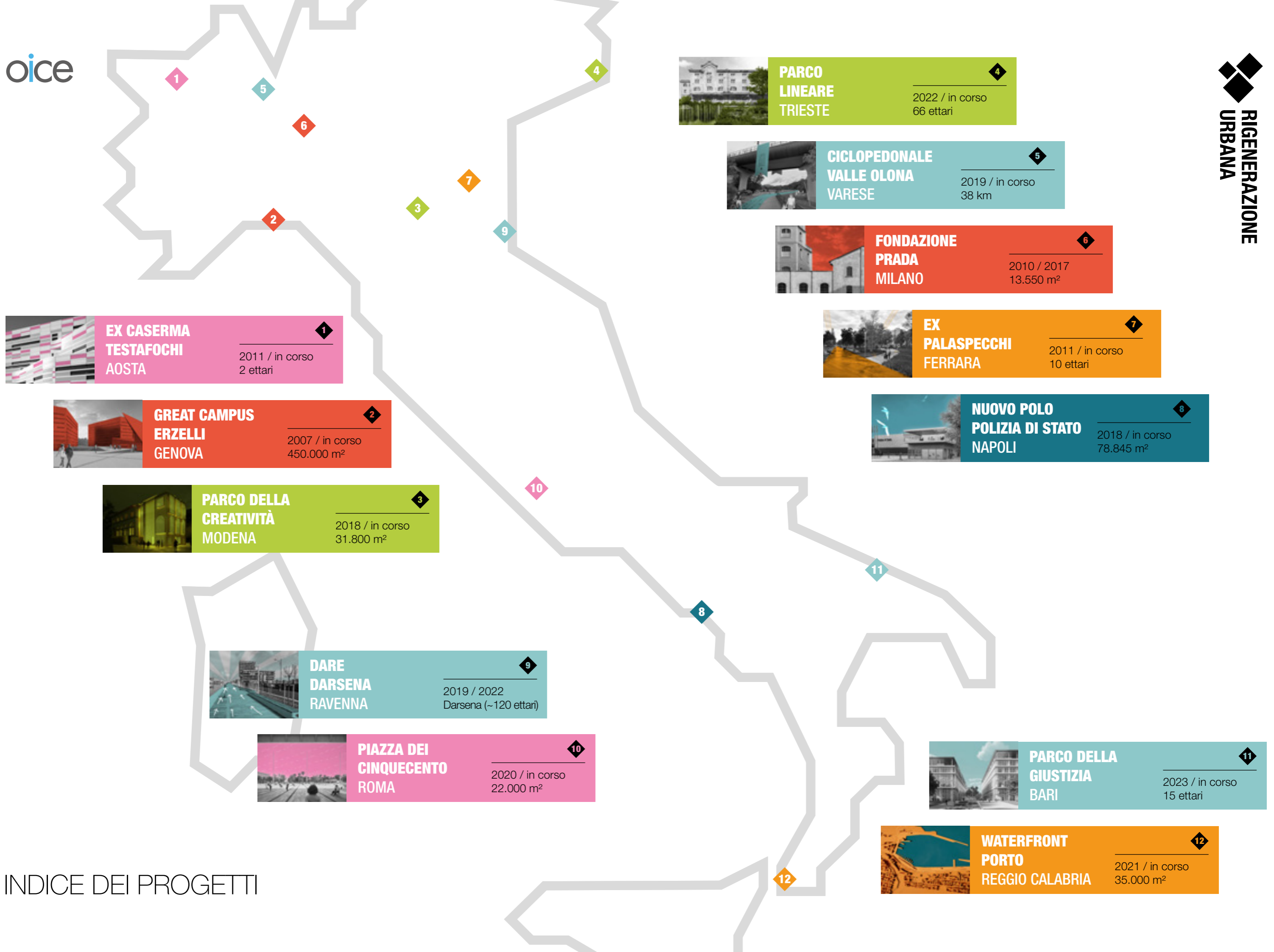
Partner Sponsor



Official Sponsor



Grazie ai nostri Sponsor per la condivisione di una visione comune ed il supporto nella realizzazione dell'Atlante OICE della Rigenerazione Urbana.



PARCO DELLA CREATIVITÀ MODENA

Non ereditiamo la Terra dai nostri antenati,
la prendiamo in prestito dai nostri figli.

Proverbio dei Nativi Americani

Cultura e creatività sono filo conduttore di questo intervento, non solo all'interno dei nuovi luoghi ad esse dedicati, ma anche all'esterno, nella piazza pedonale e ciclabile rialzata al centro dell'area, che con la sua maglia di sedute, vasche verdi, alberature ed elementi di risalita si presta sia a utilizzi predefiniti sia a usi temporanei e flessibili, come luogo di iniziative pubbliche integrate con le attività dei vari enti che vi si affacciano.



La rigenerazione dell'area ex AMCM costituisce un caso esemplare di partenariato, in cui obiettivi pubblici e visioni imprenditoriali si sono intrecciate, sprigionando le potenzialità di un luogo sfidante e affascinante allo stesso tempo



La natura che entra nel cemento. Il progetto trasforma un'area prima completamente impermeabile, da bonificare e senza aree verdi, in uno spazio urbano di dialogo tra gli elementi vegetazionali, la qualità ambientale e le architetture.

Le comunità al centro. La trasformazione dell'area ha identificato come target principali i giovani e la creative class, strutturando spazi per performance artistiche, per la street art e le forme espressive urban, per l'aggregazione informale. La grande festa di inaugurazione ha reso tangibile queste potenzialità del luogo.

© Juri Badalini

Il progetto di riqualificazione dell'area Ex Azienda Municipalizzata Comune Modena (AMCM) a Modena, ribattezzata "Parco della Creatività", mira a trasformare un ex comparto produttivo situato appena fuori dal centro storico. Questo intervento prevede la creazione di una grande piazza pedonale e ciclabile rialzata, un parcheggio seminterrato, una nuova palestra, un'area foyer di fronte al Nuovo Teatro delle Passioni e la riqualificazione di edifici esistenti e spazi pubblici. L'obiettivo è valorizzare l'area attraverso funzioni culturali e residenziali, integrando soluzioni sostenibili e innovative.

Descrizione del progetto

Il Parco della Creatività sorge sull'area dell'ex AMCM, una zona di 31.800 mq ai margini del centro storico. Il progetto ha trasformato l'area in una grande piazza pedonale e ciclabile rialzata, arricchita da spazi verdi e sedute. Sono stati realizzati un parcheggio seminterrato con 248 posti auto e un'area foyer di fronte al Nuovo Teatro delle Passioni, con spazio per spettacoli all'aperto e rastrelliere per biciclette.

Al centro del comparto è stata costruita una nuova palestra di circa 2.150 mq, conforme alle normative CONI per la pallacanestro e per eventi sportivi agonistici. L'edificio è ispirato agli standard 'Nzeb' (a energia quasi zero), con bassi consumi energetici grazie a un sistema fotovoltaico

da 32KWp e una facciata con verde rampicante che ne accresce la valenza ecologica. Nella palazzina vincolata dell'ex Filovia troveranno spazio un piccolo supermercato di quartiere, uffici e spazi per eventi e ristorazione. Per facilitare la connessione tra il comparto e il centro storico, una Galleria Urbana pubblica attraverserà l'edificio privato. Sono inoltre previsti percorsi di accesso per le aree pubbliche e per i nuovi interventi residenziali (circa 50 alloggi). Nuovi percorsi pedonali e ciclabili che collegano il comparto al centro storico a nord e alle aree residenziali a sud, creando una rete con le piste esistenti. La riqualificazione del Supercinema Estivo, situato sul lato nord-est, renderà la struttura più moderna e fruibile, connettendola funzionalmente e percettivamente al sistema delle piazze e dei percorsi del comparto. Il progetto ha affrontato fin da subito grandi problematiche relative alla sostenibilità economica. Dopo diversi tentativi non ben accettati dalla cittadinanza, nel 2016 è stato pubblicato un bando finanziato da fondi europei per la riqualificazione dell'area, l'anno successivo è stata avviata una procedura competitiva con negoziazione, e nel 2019 è stato varato il programma di riqualificazione urbana in variante al POC e al RUE, adottato dal Consiglio Comunale nel dicembre 2018. Il programma si basa su un

progetto preliminare sviluppato da un raggruppamento privato vincitore della procedura negoziale e il contratto di partenariato pubblico-privato ha regolato tutta la riqualificazione.

Processo di pianificazione e partecipazione

Con la progressiva dismissione delle funzioni tecnologiche e amministrative, l'area ex AMCM è stata oggetto di varie iniziative fin dagli anni '80 per trovare una nuova identità. Dagli anni '90, il Comune di Modena ha lanciato diversi concorsi di progettazione e piani di recupero, sempre focalizzati su funzioni culturali e residenziali.

La forte componente culturale dell'area, testimoniata dalla presenza continua del Cinema Estivo e di altri teatri, ha attirato l'attenzione degli esponenti della Street Art, contribuendo a definire l'identità culturale del luogo. Questa vocazione di "cultura d'avanguardia" è stata presa in seria considerazione nel progetto di riqualificazione, che ha trasformato gli spazi pubblici in aree polifunzionali. I cittadini e i turisti troveranno spazi dedicati alle arti di strada, una piazza per mostre e spettacoli, teatri, laboratori e un nuovo salotto per il cinema estivo. Le sedute informali e i punti di aggregazione sono stati pensati poi per favorire lo scambio intergenerazionale e interculturale.

La partecipazione della cittadinanza è stata caratterizzata

Rinnovare l'identità: un progetto che rispetti la storia ma la porti nella contemporaneità.

Rafforzare la qualità ambientale: migliorare il valore ecologico di un'area fortemente urbana, in un dialogo costante tra minerale e naturale



“

L'esperienza dell'iniziativa Parco della Creatività ha avuto una grande valenza formativa per tutti i soggetti coinvolti, in quanto si è rivelata un continuo test sul campo delle dinamiche di negoziazione e partenariato pubblico-privato, sia sotto il profilo procedurale e autorizzativo che per quanto riguarda gli aspetti di sostenibilità economica e di fattibilità tecnica. Riuscire a gestire questa caratteristica di grande concretezza senza però abdicare alla responsabilità immaginifica del progetto è stata per noi progettisti la sfida più grande, ma anche una preziosa opportunità di crescita professionale.

”

Maria Cristina Fregni
PARTNER E URBAN PLANNER
POLITECNICA INGEGNERIA E ARCHITETTURA SOC. COOP.

PARCO DELLA GIUSTIZIA BARI

Il Parco della Giustizia a Bari è un importante progetto di rigenerazione urbana che mira a trasformare l'area delle ex caserme dismesse in un polo giudiziario e un grande parco verde. Con un'area totale di quasi 15 ettari, il progetto prevede la realizzazione di edifici per tutti gli uffici giudiziari della città e ampi spazi pubblici destinati alla comunità.



Il Parco della Giustizia di Bari si pone come volano per la nascita di una nuova dimensione, in cui il verde governa lo sviluppo urbano, soddisfacendo esigenze di aggregazione, ludiche, sportive. L'idea progettuale si basa sulle esigenze urbanistiche e architettoniche, sociali ed economiche e punta a ricostruire la connessione tra le parti, a ricomporre i frammenti territoriali, adottando il verde

come collante tra le parti e propulsore di attività civiche intergenerazionali. Su una superficie complessiva di quasi 15 ettari, impegnata dalle 26 costruzioni che ora compongono l'area delle ex Caserme dismesse "Milano" e "Capozzi", il Polo si svilupperà su poco più di tre ettari e mezzo, ovvero solo il 30% dell'intera area, lasciando al parco il restante 70% della superficie.

Il parco urbano rappresenta un tassello fondamentale per la città, caratterizzato da un anello verde-blu che consentirà l'esperienza di diversi ecosistemi e tipologie di paesaggio.

Descrizione del progetto

Il Parco della Giustizia sorgerà su una superficie di quasi 15 ettari, attualmente occupata da 26 costruzioni delle ex caserme dismesse. Il progetto prevede l'uso di circa tre ettari e mezzo, pari al 30% dell'intera area, per il polo giudiziario, lasciando il restante 70% alla creazione di un grande parco verde. Il nuovo complesso permetterà di unificare tutti gli edifici giudiziari di Bari, tra cui il Tribunale Penale, il Tribunale Civile, la Corte di Appello, il Tribunale dei Minorenni, il Tribunale di Sorveglianza e il Giudice di Pace.

Il Parco della Giustizia non si limita a rispondere alle esigenze amministrative della città, ma si inserisce in una più ampia strategia di trasformazione urbana, ridefinendo la relazione tra spazi pubblici, mobilità sostenibile e vivibilità ambientale. L'intervento si colloca in un'area di grande potenziale di riconnessione tra i quartieri limitrofi, contribuendo alla creazione di un nuovo asse urbano che integra funzioni istituzionali, servizi per la cittadinanza e spazi di aggregazione. La presenza di un grande parco pubblico rafforza il concetto di "giustizia ambientale", restituendo ai cittadini una parte significativa della città attraverso un progetto che coniuga sicurezza, accessibilità e sostenibilità. Inoltre, il Parco diventerà un nodo strategico nel sistema della mobilità dolce di Bari, connettendosi alle

nuove infrastrutture ciclabili e pedonali previste nel piano di riqualificazione urbana della città.

Gli edifici saranno organizzati in corti giudiziarie e luoghi di formazione, accompagnati da ambienti amministrativi e spazi di relazione. Il progetto si distingue per soluzioni architettoniche innovative che caratterizzano il "quadrifoglio", come le corti centrali "sospese" e le agorà di ingresso. Le facciate degli edifici presenteranno pannelli obliqui per creare giochi di luci e ombre, e i tetti saranno verdi, pensati per la produzione di energia rinnovabile.

Il parco urbano rappresenta un tassello fondamentale per la città, caratterizzato da un anello verde-blu che consentirà l'esperienza di diversi ecosistemi e tipologie di paesaggio. Pavimentazioni permeabili e un laghetto per la raccolta delle acque piovane contribuiranno alla sostenibilità ambientale del progetto. Nel 2023 è stato approvato tramite conferenza dei servizi il PFTE del Parco della Giustizia, commissionato dall'Agenzia del Demanio. Il costo totale dell'investimento è di circa 405 milioni di euro, di cui 382 milioni finanziati dal Ministero della Giustizia e 23 milioni dall'Agenzia del Demanio. Il progetto PFTE e definitivo sarà affidato tramite concorso internazionale e andrà in appalto integrato nel 2024.

Processo di pianificazione

e partecipazione

La pianificazione del Parco della Giustizia ha preso in considerazione l'importanza territoriale e la lunga inattività dell'area. L'Agenzia del Demanio e il progetto di PFTE (redatto dall'Atelier(s) Alfonso Femia/AF517) hanno sviluppato una strategia di riqualificazione urbana basata sull'aumento degli spazi verdi: un approccio innovativo, rispettoso delle politiche ambientali, per migliorare la qualità dell'aria e rendere la città più vivibile attraverso la creazione di un polmone verde con percorsi pedonali e piste ciclabili.

Essendo un progetto di vasta portata è stato condiviso con l'Università di Bari e la cittadinanza attraverso un dialogo aperto per ascoltare le esigenze della società civile e condividere gli sviluppi del progetto. Questo aspetto di inclusione della comunità ha garantito che il progetto rispondesse alle reali necessità dei residenti e migliorasse la qualità della vita urbana.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

L'area del Parco della Giustizia è composta da ex caserme dismesse e altri edifici, tutti di proprietà dell'Agenzia del Demanio e del Comune di Bari. Il progetto è interamente finanziato con fondi pubblici, grazie alla sinergia tra l'Agenzia del Demanio, il Ministero della Giustizia e il Comune di Bari.

L'area delle ex caserme Milano e Capozzi era in disuso da decenni prima dell'avvio del progetto del Parco della Giustizia.

L'Accordo tra Agenzia del Demanio, Ministero della Giustizia e Comune di Bari ha garantito il pieno finanziamento pubblico del progetto.



Il Comune di Bari ha dimostrato un forte impegno nello sviluppo e nella trasformazione del territorio, implementando interventi strategici per la mobilità dolce, la riqualificazione di quartieri decentrati e degradati, e la lotta al cambiamento climatico, in sintonia con gli obiettivi del Parco della Giustizia.

Il progetto ospiterà anche impianti per lo sport e il tempo libero e sarà luogo per esposizioni dedicate all'arte e alla cultura, rappresentando così un importante passo avanti nella rigenerazione urbana di Bari che contribuirà significativamente al miglioramento della qualità della vita dei cittadini e alla valorizzazione del patrimonio territoriale.



Il coinvolgimento dell'Università di Bari e della cittadinanza ha assicurato un dialogo aperto, orientando il progetto verso le reali esigenze della comunità e migliorando la qualità della vita urbana.

I quattro edifici richiamano l'immagine di un quadrifoglio scomposto, tra le cui foglie si aprono spazi di percorrenza e di sosta.





Alfonso Femia
ATELLER(S) ALFONSO FEMIA

“

Intervenire a Bari, città-territorio, invita a rovesciare i canoni metodologici correnti e a formulare un atto progettuale generoso e responsabile. Mitigare e addomesticare le cesure e i tagli infrastrutturali che hanno separato brani di città, creando segregazione, sono obiettivi primari.

”

EX CASERMA TESTAFOCHI AOSTA

Un importante intervento volto a trasformare un'area strategica di oltre un ettaro, situata appena fuori dalla cinta muraria romana, in un moderno polo universitario. Il progetto ha l'obiettivo di consolidare in un'unica sede le attività didattiche e amministrative dell'Università della Valle d'Aosta, che attualmente risultano frammentate in diverse sedi della città. La posizione focale, in prossimità del centro storico, garantisce un impatto positivo anche sul tessuto urbano e sociale di Aosta.



Vista del complesso militare denominato Caserma Testafochi prima dell'intervento con le sue caserme e la centrale piazza d'Armi. Il progetto mantiene il legame con il passato, preservando le caserme storiche "Giordana" e "Beltriccio" e integrandole con nuove architetture, spazi aperti e percorsi ciclabili connessi alla mobilità urbana.

Vista del Polo Universitario dove si distingue l'Edificio Didattico e il Parco Cittadino che ha preso il posto della precedente piazza d'Armi. Il progetto innesca una trasformazione più ampia, coinvolgendo Piazza della Repubblica, la biblioteca regionale e altre strutture strategiche, creando nuove opportunità economiche e sociali per la città.

La creazione della Société Infrastructures Valdôtaines (SIV), società di scopo "in house", ha garantito la gestione del progetto, fungendo da stazione appaltante per la realizzazione delle opere.

Descrizione del progetto

L'area della Caserma Testafochi, originariamente utilizzata come complesso militare, è stata in gran parte demolita, preservando solo le caserme salvaguardate dalla Soprintendenza che verranno riqualificate e adibite ad ospitare i servizi per il polo universitario. L'edificazione e lo sviluppo del progetto è suddiviso per lotti, anche se la progettazione è stata unitaria fino al progetto definitivo. Il primo lotto del progetto - già completato e cofinanziato per circa un terzo con fondi F.A.S. e fondi regionali per circa 40.000.000 di euro complessivi - comprende la costruzione di un nuovo edificio della didattica, sistemazioni esterne, parcheggi interrati e a raso). Questo edificio ospita già tutte le attività didattiche attuali dell'università. Il secondo lotto, in fase di aggiornamento della progettazione esecutiva, riguarda il recupero e la ristrutturazione della caserma "Giordana", che ospiterà gli uffici e la biblioteca universitaria oltreché il rettorato. Una soluzione "ponte" in attesa della riqualificazione completa della caserma "Beltriccio" che completerà la realizzazione di uffici amministrativi e la sede definitiva del rettorato. I caratteri principali dell'intervento sono:

- » il segno architettonico che segna una netta discontinuità rispetto alla precedente destinazione militare e all'architettura

circostante;

- » il recupero funzionale delle palazzine storiche "Giordana" e "Beltriccio" grazie a cui viene mantenuto il legame simbolico con il corpo degli Alpini, molto sentito dalla popolazione valdostana al punto che parte degli spazi interni della palazzina Giordana resteranno destinati ad ospitare il sacrario Militare delle Truppe Alpine;
- » la perfetta integrazione del Nuovo Polo Universitario con il tessuto urbano grazie all'apertura degli spazi esterni e alla realizzazione di percorsi ciclabili connessi al sistema di mobilità cittadino.

Il sistema di riscaldamento centralizzato, basato su fonti rinnovabili, serve l'intero campus universitario, rendendo l'intero complesso a emissioni quasi zero (NZEB).

In futuro, si penserà ad aggiungere attrezzature sportive e ricreative fruibili dall'intera città, mentre l'ex piazza d'armi costituisce a tutti gli effetti una nuova piazza cittadina la cui nuova denominazione è "Jardin de l'Autonomie".

Processo di pianificazione e partecipazione

Il progetto di riqualificazione della Caserma Testafochi ha preso avvio con l'Accordo di Programma del 2008 tra Regione Autonoma Valle d'Aosta, Comune di Aosta, Ministero della Difesa ed Agenzia del Demanio. L'accordo prevedeva la cessione dell'area

militare alla Regione a fronte della ristrutturazione di altre strutture militari a cura e spese della Regione, per un valore di 27.9 milioni di euro. Questo accordo ha sancito il primo passo per trasformare l'area in un polo universitario. Il PUD (Piano Urbanistico di Dettaglio), approvato nel 2011, ha rappresentato lo strumento principale per la pianificazione dell'area, estendendosi da Piazza della Repubblica, all'intera ex caserma Testafochi. È stato il punto di partenza per i successivi titoli edilizi, ottenuti attraverso un'Intesa tra Regione e Comune per progetti pubblici, con il decreto del presidente della Regione che funge, in tale inquadramento amministrativo, da titolo esecutivo edilizio.

La creazione, promossa e finalizzata dalla Regione Autonoma Valle d'Aosta, di una società di scopo "in house", la Nuova Università Valdostana (NUV), divenuta Société Infrastructures Valdôtaines (SIV) nel febbraio 2020 a seguito della fusione con la società COUP, ha garantito la gestione del progetto, fungendo da stazione appaltante per la realizzazione delle opere, con i lavori che sono iniziati nel 2014-2015.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

L'area dell'ex Caserma Testafochi, originariamente di proprietà del Ministero della Difesa, è stata ceduta, attra-

L'intervento ha attuato la conversione di un complesso militare in un Polo Universitario.

Il progetto ha preso avvio con un accordo di programma tra Regione, Comune, Ministero della Difesa e Agenzia del Demanio

Il realizzando Polo Universitario si inserisce nel tessuto urbano di Aosta proprio a ridosso del centro storico cittadino.

verso l'Agenzia del Demanio, alla Regione Autonoma Valle d'Aosta. La gestione del progetto è affidata alla Société Infrastructures Valdôtaines (SIV), una società pubblica di scopo che sovrintende sia alla realizzazione del nuovo Polo Universitario che allo sviluppo del Polo Ospedaliero di Aosta. L'intero intervento è finanziato con fondi pubblici. L'intervento sul Nuovo Polo Universitario è stato recentemente ampliato con un'iniziativa volta a rafforzare la riqualificazione urbana delle aree circostanti, in particolare Piazza della Repubblica, per la quale il Comune di Aosta sta progettando una parziale pedonalizzazione. Nella stessa zona si trovano edifici di rilevanza regionale, come la biblioteca regionale, attual-



© Duccio Malagamba



© Duccio Malagamba

mente in fase di riqualificazione grazie ai fondi del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), e la casa di riposo J.B. Festaz, che ospiterà anche un nuovo ospedale di comunità finanziato dal PNRR. Altri edifici nelle vicinanze includono l'ex palazzo del Littorio, destinato a ospitare uffici pubblici, e l'ex palestra della gioventù Littoria, che sarà rinnovata e destinata allo svolgimento di attività motorie per soggetti svantaggiati. Inoltre, il prestigioso "Palazzo Cogne", progettato dall'architetto Giò Ponti, sarà riqualificato per accogliere uno studentato per gli iscritti dell'Università della Valle d'Aosta con un co-finanziamento del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC). In concomitanza con la realizzazione del secondo lotto del Polo Universitario, la Société Infrastructures Valdôtaines (SIV) ha ricevuto il

L'intervento sul Nuovo Polo Universitario è stato recentemente ampliato con un'iniziativa volta a rafforzare la riqualificazione urbana delle aree circostanti, in particolare Piazza della Repubblica, per la quale il Comune di Aosta sta progettando una parziale pedonalizzazione.

mandato per costruire una "centrale unica di produzione di energia" da fonti rinnovabili che fornirà energia sostenibile anche agli edifici pubblici circostanti già menzionati. Il progetto del campus universitario, che non prevede partenariati privati ad eccezione dello studentato, è stato finanziato principalmente con fondi pubblici: il primo lotto, progettato da MCA (Mario Cucinella Architects) e finanziato dalla Regione e da fondi europei, ha usufruito di circa 15 milioni di euro di fondi FAS; la riqualificazione delle caserme storiche ha ottenuto

i finanziamenti regionali; gli altri edifici finanziati, inclusa la nuova centrale di produzione di energia,, beneficiano a loro volta di fondi FSC e diversi. Il progetto, situato vicino alle storiche mura romane, ha suscitato reazioni contrastanti: alcuni lo vedono quasi come un "affronto" al maestoso passato romano di Aosta, mentre altri lo considerano un audace intervento di riqualificazione che punta a modernizzare e ringiovanire la città, proiettandola verso il futuro. Nonostante i progressi, il completamento del progetto richiederà oltre dieci anni. Si

Il progetto ambisce a modernizzare e ringiovanire il centro cittadino.



© Duccio Malagamba

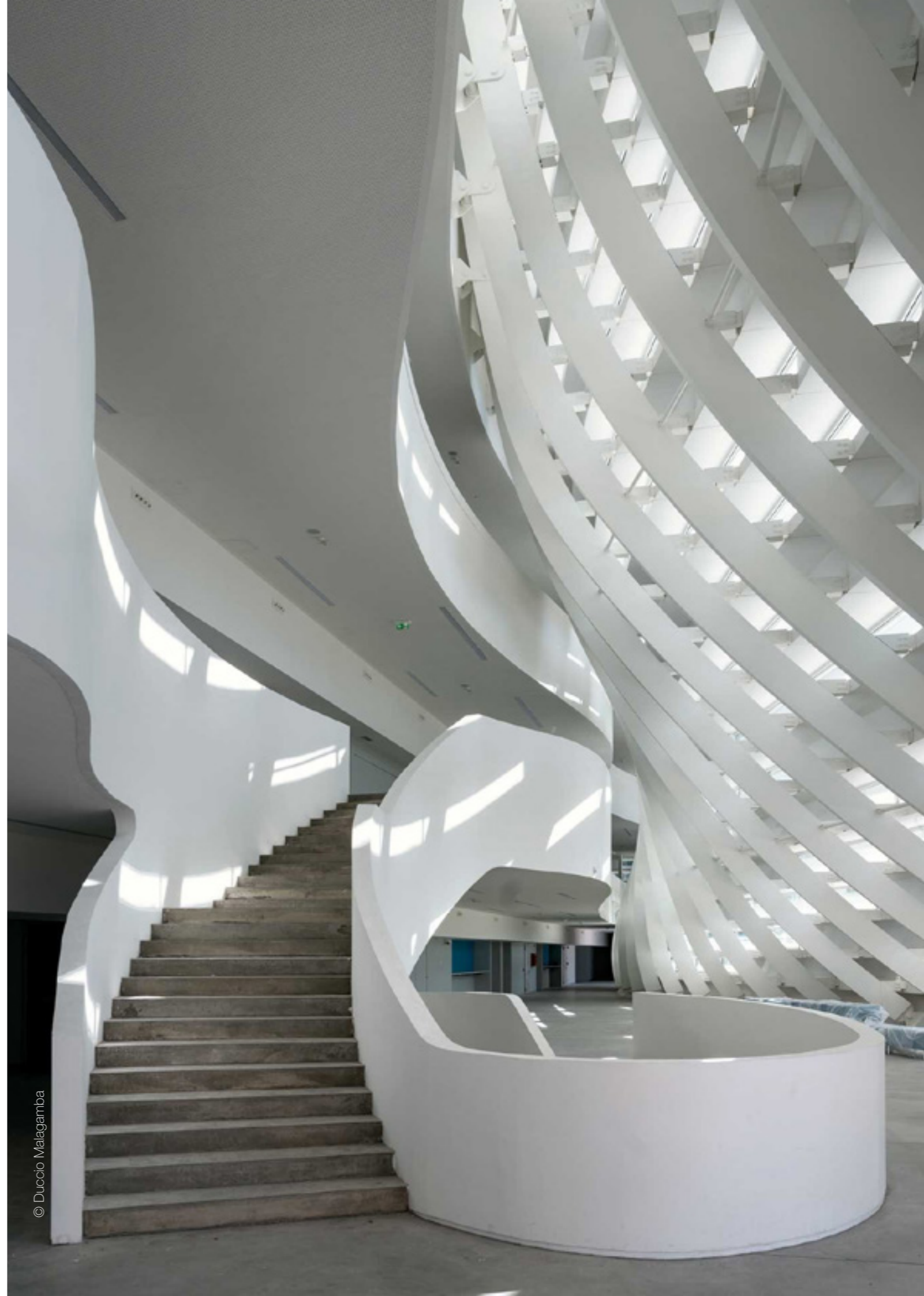
Segno architettonico in netta discontinuità rispetto alla precedente destinazione militare e all'architettura circostante.

prevede che il campus a pieno regime attirerà circa 1200 persone al giorno, tra studenti e personale, generando un impatto economico positivo per l'intera città di Aosta. Questo afflusso stimolerà l'apertura di nuove attività commerciali, strutture ricettive e ristoranti, garantendo una continuità economica che il turismo stagionale non può assicurare.

La partecipazione attiva del Comune di Aosta è fondamentale per il successo del progetto, con l'amministrazione che dovrà adattare la viabilità, il piano urbano del traffico e coordinare l'integrazione del campus con il resto della città. Inoltre, il coinvolgimento del Comune assicurerà che il progetto risponda alle esigenze locali, migliorando la vivibilità urbana e creando nuove opportunità per la comunità.



© Duccio Malagamba



© Duccio Malagamba

Ex Caserma / Aosta
Testafochi / Valle d'Aosta



“

Il Polo Universitario della Valle d'Aosta è un progetto che racconta la capacità dell'architettura di essere motore di rigenerazione urbana. Attraverso il recupero dell'ex Caserma Testafochi, abbiamo trasformato un'area chiusa e inaccessibile in un nuovo spazio aperto alla città, capace di rispondere alle esigenze della comunità contemporanea.

La memoria storica è stata il punto di partenza: rispettare l'impianto originario significa riconoscere il valore del passato, ma l'architettura ha il compito di proiettare questo patrimonio verso il futuro. L'intervento è pensato per creare un dialogo tra la città e il paesaggio alpino, integrando spazi verdi e funzioni che arricchiscono il tessuto urbano.

Il Polo non è solo un luogo dedicato alla formazione, ma anche un simbolo di innovazione e sostenibilità. Con soluzioni architettoniche climaticamente reattive, un design a energia quasi zero e l'integrazione di fonti rinnovabili, dimostra come la rigenerazione urbana possa essere occasione per affrontare le sfide ambientali e migliorare la qualità della vita.

Restituire alla città un luogo di tale importanza significa offrire nuove opportunità di crescita culturale, sociale ed economica, trasformando l'area in un punto di riferimento per il futuro di Aosta.

”

Mario Cucinella
ARCHITECT & FOUNDER MCA / MARIO CUCINELLA ARCHITECTS

GREAT CAMPUS ERZELLI GENOVA

RIGENERAZIONE
URBANA

Il progetto Great Campus Erzelli a Genova mira a trasformare un'area degradata, posta sulla collina del ponente genovese di Erzelli, in un polo di eccellenza per la ricerca scientifica e tecnologica. L'intervento prevede la costruzione della Nuova Scuola Politecnica dell'Università di Genova (NSP), di un nuovo Ospedale di ricerca, di centri direzionali e residenziali e di varie infrastrutture per promuovere l'interazione tra ricerca pubblica e privata.



Il Great Campus Erzelli si sviluppa su 450.000 mq, trasformando un'ex area di deposito container in un polo di innovazione tecnologica e scientifica. Il nuovo assetto urbanistico prevede la Nuova Scuola Politecnica (NSP) dell'Università di Genova e un Ospedale di Ricerca da 570 posti letto, rafforzando la vocazione formativa e sanitaria dell'area.

L'acquisizione e lo sviluppo del Great Campus Erzelli sono stati sostenuti da investitori privati, con le opere di urbanizzazione a carico di Genova High Tech. Il supporto pubblico è intervenuto in fasi successive per garantire la realizzazione della Nuova Scuola Politecnica e dell'Ospedale di Ricerca, con finanziamenti statali che hanno coperto interamente i 400 milioni necessari per la NSP.

La grande opera di urbanizzazione, avviata nel 2006 dalla società Genova High Tech (GHT), trae origine dall'idea di creare un sistema di parchi tecnologici per risollevare le città che più avevano sofferto la deindustrializzazione degli anni Ottanta.

Descrizione del progetto

Il Great Campus Erzelli si estende su un'area di circa 450.000 mq, una caratteristica rara per la regione Liguria. Originariamente utilizzata come deposito per container, l'area è stata acquisita nel 2006 con l'obiettivo di sviluppare un parco scientifico e tecnologico.

Il progetto originario, secondo lo schema di assetto urbanistico del 2007, prevedeva la realizzazione di 413.000 mq di superficie utile: 90.000 per la formazione; 105.000 per la residenza; 104.000 per l'industria ad alta tecnologia; 104.000 per il terziario-direzionale.

L'attuale progetto, secondo lo schema di assetto urbanistico approvato nel 2021, prevede 416.000 mq di superficie utile: 60.000 per la formazione; 105.000 per la residenza; 42.000 mq per il ricettivo; 44.500 per terziario-direzionale, già realizzati; 104.500 per il terziario-direzionale e industria ad alta tecnologia; 60.000 per l'ospedale.

Il progetto attuale si basa su due capisaldi principali:

- » La Nuova Scuola Politecnica dell'Università di Genova (in costruzione), con un'area assegnata che ha una capacità edificatoria complessiva di 60.000 mq di SL e un possibile ampliamento di ulteriori 14.500 mq. Questa iniziativa mira a ospitare oltre 8.000 studenti ricercatori e dottorandi, di cui il 15%

provenienti da fuori regione. L'Ospedale di Ricerca. Si prevede la realizzazione di un nuovo ospedale con circa 570 posti letto, progettato come istituto di ricerca e cura a carattere scientifico per una capacità edificatoria di 60.000 mq (ampliabile fino a circa 100.000 mq).

Processo di pianificazione e partecipazione

Nel 2003 nasce Genova High Tech (GHT) una società a capitale interamente privato che acquisisce nel 2006 l'area con lo scopo di realizzare il Parco scientifico e tecnologico. Nel 2004 Genova High Tech ha avanzato richiesta di attivazione di un Accordo di programma (AdP) per l'approvazione di uno schema di assetto urbanistico (SAU) per la trasformazione dell'area, in attuazione di quanto previsto dal Piano territoriale di coordinamento degli insediamenti produttivi. Nel 2007 viene ap-

provato il SAU e sottoscritto l'AdP con il Comune di Genova, la Regione Liguria e l'Università degli Studi di Genova, che prevede l'insediamento di funzioni universitarie, funzioni destinate all'industria ad alta tecnologia, funzioni di tipo terziario-direzionale e funzioni di tipo residenziale. Nel 2019 GHT ha avviato l'iter autorizzativo di un nuovo assetto urbanistico che prevede l'inserimento nell'area di una nuova funzione inizialmente non prevista, quella sanitaria, per la realizzazione del Nuovo Ospedale del Ponente Genovese. L'iter si è concluso nel 2021. La Regione Liguria, in particolare, ha avuto un ruolo centrale nell'indirizzare la necessità di includere l'ospedale di ricerca, riflettendo le priorità sanitarie e scientifiche regionali. Difatti, questa proposta muove dallo studio di fattibilità con cui nel 2017 la Regione Liguria ha individuato proprio nel Great Campus

Due capisaldi del progetto: la nuova Scuola Politecnica dell'Università di Genova (NSP) e l'Ospedale di Ricerca.

L'area, originariamente un deposito container, si estende per oltre 400.000 mq.





Il campus è stato pensato come un grande spazio aperto dotato di copertu-

re, progettato come luogo pedonale di sosta intorno a una agorà per eventi.



degli Erzelli l'area più idonea alla sua collocazione. La stessa Regione ha identificato il Nuovo Ospedale come "Centro Nazionale di Medicina Computazionale" ampliandone quindi le funzioni, non più solo ospedaliere, ma dedite anche alla ricerca sanitaria e tecnologica, con l'obiettivo di trasferire sulla clinica i risultati del calcolo computazionale, nonché il loro successivo sviluppo in fase prototipale.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

L'acquisto dell'area è stato interamente privato grazie alla sinergia di diversi investitori che hanno sostenuto finanziariamente l'acquisizione e l'attuazione del progetto, in particolare per quanto riguarda la realizzazione delle opere di urbanizzazione che sono a carico del soggetto attuatore GHT. L'Università di

Genova (UNIGE) e la Regione Liguria sono state coinvolte in fasi successive per garantire il supporto pubblico necessario alla realizzazione dei due capisaldi pubblici (NSP e nuovo Ospedale di Ricerca).

Il primo stanziamento pubblico per la realizzazione della NSP risale alla legge finanziaria del 2006, seguito da successivi finanziamenti fino a quelli inseriti nelle leggi di stabilità degli anni 2021 e 2023. Questi fondi pubblici hanno coperto completamente il quadro tecnico-economico necessario per la realizzazione della NSP, pari a circa 400 milioni. Attualmente è in corso la realizzazione del primo lotto attuativo della NSP (i Laboratori) e ad inizio 2025 UNIGE avvierà la gara pubblica per appaltare anche il secondo e ultimo lotto attuativo (Le Aule e Dipartimenti).

Il progetto della NSP ha af-

frontato diverse sfide significative che hanno allungato notevolmente i tempi realizzativi. Tra queste, la proposta di trasferire alcuni dipartimenti universitari ha suscitato resistenze nel personale accademico, preoccupato per i cambiamenti.

Per quanto riguarda l'Ospedale di ricerca, nel 2022, seguendo il principio del solo finanziamento pubblico, è stata approvata da Regione Liguria la struttura finanziaria dell'operazione che stimava un costo approssimativo di 405 milioni e prevedeva un forte investimento da parte dell'INAIL (circa 280 milioni di euro), oltre a fondi regionali (60 milioni) e del PNRR (65 milioni). Tuttavia tale impostazione porterebbe a tempi realizzativi non compatibili con le necessità impellenti di sviluppo e di ottimizzazione della sanità genovese.

L'iter di approvazione del progetto è durato oltre 20 anni, con sfide burocratiche e finanziarie.

Regione Liguria sta valutando, pertanto, la possibilità di procedere con un Partenariato Pubblico Privato che consentirebbe un notevole risparmio di tempo.





“

Il Parco Scientifico e Tecnologico di Erzelli diventerà non solo il nuovo distretto tecnologico di Genova ma una vera e propria Smart City, con la migliore sinergia possibile tra imprese, università, ospedale, centri di ricerca e formazione, con un flusso continuo tra momenti di lavoro, di studio, di svago, di riposo e di incontro. La contaminazione tra diverse funzioni e un ambiente piacevole e ricco di stimoli favoriranno la creatività e lo spirito collaborativo e permetteranno di sviluppare spazi e servizi pensati per il lavoro, le famiglie e il tempo libero. Questo è il principio che ha guidato la progettazione di GREAT Campus, dove laboratori e spazi di lavoro all'avanguardia, residenze ad alto livello di comfort, servizi e spazi commerciali per famiglie, luoghi dedicati alla cultura, allo sport e al tempo libero sono concepiti in un disegno unitario ed armonico per un progetto vivo 7 giorni su 7 e integrato con i quartieri circostanti.

”

Avv. Giuseppe Bonomi
CEO GENOVA HIGH TECH SPA

EX PALA- SPECCHI FERRARA

RIGENERAZIONE
URBANA

Il progetto di rigenerazione urbana del Palaspecchi a Ferrara mira a trasformare un'area dismessa di circa 10 ettari, situata nel quadrante sud-ovest della città. Originariamente sviluppato negli anni Ottanta come centro polifunzionale, il complesso è stato abbandonato a causa di questioni giudiziarie. Oggi l'area è al centro di un ambizioso piano di recupero volto a migliorare la vivibilità e la sicurezza del quartiere.



Interventi di edilizia residenziale e spazi pubblici accessibili, con un'attenzione particolare alla mobilità sostenibile e alla riduzione delle emissioni

Descrizione del progetto

L'area di intervento si trova nel quadrante sud-ovest di Ferrara, al di fuori del centro storico, e il progetto di rigenerazione urbana riguarda un'ex centro polifunzionale che comprendeva edifici destinati a uffici, un albergo e una zona sportiva. Le facciate degli edifici realizzate in alluminio e vetro - che a distanza si percepivano proprio come degli specchi - hanno contribuito a creare un'immagine negativa dell'area, che è diventata sinonimo di degrado.

Il Comune di Ferrara, attraverso la sua Società di Trasformazione Urbana, ha avviato un piano di recupero con l'obiettivo di creare un quartiere vivibile, sicuro e sostenibile,

con spazi pubblici e servizi di vicinato. Gli aspetti chiave del progetto includono:

- » mobilità sostenibile con creazione di percorsi ciclabili e pedonali, prevalenza della presenza pedonale e utilizzo di servizi di mobilità elettrica;
- » spazi di incontro con aree pubbliche disponibili sia di giorno che di sera per famiglie, giovani e anziani;
- » miglioramento della sicurezza grazie dalla pluralità di usi e alla presenza della caserma della Polizia;
- » sostenibilità ambientale con ampi spazi verdi progettati secondo criteri di gestione intelligente delle risorse e riduzione delle emissioni di CO2.

Ad oggi risulta realizzato il recupero degli edifici a corte con intervento ERS - per circa 18000 mq di SU e 3000 mq di attività di supporto alla residenza - e l'edificio della Caserma. Sono in fase di appalto una ulteriore palazzina ERS a 58 alloggi; il lotto Pro Sport per attività sportive all'aperto; il lotto Palagym con una palestra di ginnastica efficientata dal punto di vista energetico.

Il primo tema rilevante del Master Plan del progetto ha riguardato la valutazione dell'eventuale demolizione degli edifici esistenti o, in alternativa, il recupero di parte delle strutture. A seguito di verifiche preliminari positive sulla possibilità di adegua-

mento sismico, sui vantaggi climatici offerti dall'impianto a corte di alcuni edifici e sull'adattabilità degli edifici alle nuove funzioni, si è deciso di procedere con il recupero di una parte degli edifici.

L'intervento trainante è quello dell'edilizia residenziale sociale sviluppato su circa 3.400 metri quadri, con realizzazione di 32 bilocali e 16 trilocali che vanno a creare una cortina edilizia di completamento degli edifici già realizzati. Il fabbricato viene dotato di spazi collettivi a disposizione di tutti e in particolare di un'area sportiva (PROSPORT) che prevede la realizzazione di diversi blocchi funzionali, formati da campi al momento scoperti, che hanno la possibilità di essere poi modificati con la realizzazione di coperture leggere per lo sport della pallacanestro, della pallamano, della pallavolo, del padel e del tennis.

L'intervento ad oggi rilegge in chiave contemporanea le soluzioni proposte nel Masterplan originario, riadattando le attività sportive all'interno di un grande Parco Urbano che costituisce tutta la cortina sud del comparto; il verde pubblico occupa un'area di circa 4.500 metri quadrati ed il parcheggio circa 4.000 metri quadrati.

Il completamento dell'intervento di rigenerazione ad oggi prevede:

- » la ristrutturazione della palazzina ACER con la realizzazione di 58 alloggi;

La Società di Trasformazione Urbana ha identificato come obiettivi principali la sostenibilità ambientale e sociale, il potenziamento dei servizi pubblici e la ricostruzione di un frammento urbano funzionale e integrato.

- » la riqualificazione delle urbanizzazioni del lato sud con creazione di un ampio parco ricco di attrezzature sportive e per il gioco;
- » l'inserimento di attività sportive all'aperto con potenziale gestione privata (tennis, padel, basket,

- » beachvolley);
- » la riqualificazione energetica dell'edificio denominato Palagym, attualmente utilizzato come palestra per la ginnastica, con posa di cappotto esterno e rifacimento dei manti di copertura.

Nuovo equilibrio tra natura, sport e sicurezza, con la riqualificazione di un'area prima sinonimo di degrado



© Daniele Cirelli



© Daniele Cirelli



Processo di pianificazione e partecipazione

Attraverso uno Studio di Prefattibilità, la Società di Trasformazione Urbana ha identificato come obiettivi principali la sostenibilità ambientale e sociale, il potenziamento dei servizi pubblici e la ricostruzione di un frammento urbano funzionale e integrato. La fase di pianificazione ha incluso una gara per la selezione del gruppo di progettazione del Master Plan e del Piano di Recupero. Nel 2011 è stato approvato il Piano di Recupero, seguito da una convenzione urbanistica nel 2013 e da una variante nel 2015 per integrare ulteriori interventi di edilizia residenziale sociale. Contemporaneamente alla redazione della Variante il Comune ha operato in sinergia con la Cassa Depositi e Prestiti per costituire un Fondo immobiliare finalizzato alla realizzazione del rilevante intervento di edilizia residenziale sociale. Il Fondo è stato

costituito e questo intervento ha rappresentato la leva per l'avvio del processo di rigenerazione.

Oggi la rigenerazione dell'area procede con un'Amministrazione diversa da quella che aveva attivato l'intervento, che, pur nella variazione del processo e dei soggetti coinvolti, si è mossa nel segno della continuità rispetto al Masterplan originario. La matrice dell'intervento è tornata in ambito pubblico, con il soggetto ACER e quindi l'edilizia residenziale ERS come elemento centrale dell'intera operazione di rigenerazione. La partecipazione della cittadinanza ha attraversato diverse fasi, caratterizzate inizialmente da sfiducia e poi da disinteresse a causa dei ritardi nell'attuazione del progetto. Tuttavia, la trasformazione dell'area ha progressivamente coinvolto la comunità ed ha generato spazi pubblici accessibili e sicuri.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

L'area del Palaspecchi era originariamente di proprietà privata, ma è stata acquisita dal Comune di Ferrara tramite una procedura di esproprio concordato, conclusasi nel giugno 2024. Questa acquisizione ha permesso di riportare l'area in proprietà pubblica e di avviare il processo di rigenerazione.

Il progetto è stato inizialmente gestito da una Società di Trasformazione Urbana, poi attraverso un fondo gestito dalla Cassa Depositi e Prestiti, successivamente inserito in ambito PINQuA e infine integrato nel PNRR con finanziamenti pubblici. La fase attuale prevede finanziamenti esclusivamente pubblici per completare gli interventi pianificati. I progetti esecutivi sono stati approvati, la fase di esproprio concordato è in conclusione, e si stanno sottoscrivendo i contratti di appalto. A livello di

Soluzione intermedia tra demolizione e recupero: il riuso di alcune strutture, grazie all'adeguamento sismico e all'efficienza energetica, integrato con nuovi spazi per lo sport e il verde pubblico.

I ritardi iniziali hanno in primis generato disinteresse, ma la trasformazione ha progressivamente coinvolto la comunità, creando spazi accessibili.

tempistiche l'apertura di due cantieri è prevista entro agosto 2024: uno per la palazzina ERS sotto il coordinamento di ACER e l'altro per gli altri lotti sotto il coordinamento del Comune di Ferrara, con chiusura dei lavori entro marzo 2026.

Il percorso di rigenerazione ha affrontato varie difficoltà legate a problemi normativi, temporali, economici e di sinergia pubblico-privato. In particolare, è emerso che la lentezza del processo sembra aumentare quando l'intervento pubblico è predominante: una maggiore concertazione pubblico-privato, dove a fare da guida è il privato, potrebbe probabilmente accelerare le tempistiche.

Inoltre, nel caso specifico, quando il privato è scomparso come attuatore, il progetto è tornato al Masterplan originario, focalizzandosi sul parco centrale e sulle attrezza-



ture sportive e rendendo così necessario affidarsi esclusivamente a finanziamenti pubblici. Questo è stato possibile grazie alle risorse del PNRR ma per le situazioni ordinarie andrebbero sviluppati stru-

menti alternativi di co-finanziamento.

In conclusione, l'esperienza del Palaspecchi dimostra che la flessibilità e l'adattabilità del progetto sono cruciali per raggiungere il risultato finale.

Gli strumenti di co-finanziamento sono di fondamentale importanza per garantire continuità e sostenibilità economica.





Emanuele Gozzi
CEO INGEGNERI RIUNITI SPA

“

Il progetto di rigenerazione urbana “Ex Palaspecchi” di Ferrara evidenzia alcuni elementi che ritengo comuni e ricorrenti nei processi di trasformazione di spazi urbani di ampie dimensioni: la durata rilevante, la complessità consistente, i cambiamenti economici e sociali che avvengono a sempre maggiore velocità sono tutti elementi che rendono critica l’individuazione di un percorso che porti ad un reale risultato. Appare con sempre maggiore evidenza, a mio parere, la necessità di considerare la filiera coinvolta come un team chiamato a collaborare, trovando continuamente un equilibrio tra interessi non sempre coincidenti ed una comune volontà di raggiungere un obiettivo condiviso. La consapevolezza delle difficoltà, dei propri ruoli e delle esigenze degli stakeholder sono condizioni imprescindibili per il successo dell’operazione. Oggi, ormai ai primi cantieri iniziati, appare all’orizzonte una nuova sfida: capire, man mano che gli interventi vengono completati ed il comparto prende vita, come definire parametri misurabili e quanto più oggettivi atti a misurare la “performance” dell’operazione e trasformare questa esperienza in una vera e concreta “lesson learned” per tutti i soggetti coinvolti. In questo modo, ogni singolo intervento di rigenerazione urbana diviene patrimonio comune e spinto al miglioramento.

”

DARE DARSENA RAVENNA

Il progetto DARE (Digital Environment for Collaborative Alliances to Regenerate Urban Ecosystem in middle-sized cities) è stato finanziato nell’ambito del programma europeo UIA - Urban Innovative Actions, che identifica 13 sfide globali e offre alle amministrazioni locali europee la possibilità di sperimentare idee innovative per affrontarle. Ravenna è una delle sette città europee a essere state selezionate, con l’obiettivo di promuovere un processo che coniughi Transizione Digitale e rigenerazione urbana, testando l’efficacia e la sostenibilità di un nuovo modello di governance abbinato a strumenti digitali innovativi.



dare / reminder

VERSO LA TATTICA DARSENA 2022 / 2023

DARSENA CHIAMA, RIGENERAZIONE URBANA RISPONDE!

Invitiamo a presentare proposte progettuali per trasformare, valorizzare e riconvertire la Darsena di Ravenna e dare nuovo impulso al tessuto economico, sociale e culturale di quest'area.

DARSENA RAVENNA APPRODO COMUNE



Un invito alla rigenerazione urbana. Il progetto DARE avvia un percorso sperimentale di rigenerazione urbana digitale nel quartiere Darsena di Ravenna, trasformando idee in proposte progettuali concrete tramite il percorso "Verso la Tattica Darsena 2022-2023".

L'invito è rivolto a enti non profit, imprese, proprietari di aree dismesse e immobili, comitati, enti e società pubbliche e alleanze di cittadini per presentare soluzioni di riattivazione, riuso e riqualificazione degli spazi dismessi o sottoutilizzati del quartiere.

Il progetto si costruisce all'interno di un percorso partecipativo basato sulla transizione digitale per la rigenerazione urbana del quartiere, senza una preliminare delimitazione dell'ambito di intervento, attraverso il reale coinvolgimento delle Comunità.

Descrizione del progetto

Il progetto DARE si applica all'area della Darsena, quartiere simbolo di Ravenna con molte aree abbandonate che necessitano di nuovi utilizzi, passando da spazio di attività produttive a luogo di città, residenza e spazi pubblici innovativi. La finalità dell'iniziativa è avviare un processo di rigenerazione urbana attraverso la transizione digitale affinché questa zona venga percepita come un ecosistema urbano innovativo, sicuro, con una miglior qualità della vita e digitale.

Il progetto si costruisce all'interno di un percorso partecipativo basato sulla transizione digitale per la rigenerazione urbana del quartiere attraverso il reale coinvolgimento delle comunità: punto cardine dell'iniziativa è proprio la partecipazione diretta della cittadinanza sia grazie a diverse iniziative che con l'uso di strumenti digitali per dialogare con le autorità locali e co-ideare nuovi servizi personalizzati in base alle esigenze emerse.

Il processo ha preso avvio dalla costruzione di una mappa condivisa, interattiva ed aggiornabile, del contesto interessato, relativamente alle componenti fisiche, economiche e sociali. Successivamente sono state individuate delle tattiche di trasformazione, che sono state in seguito sottoposte a votazione e ad un bando aperto per la loro attuazione.

L'area di intervento riguarda la zona della "Darsena di città", compreso il canale e le sue sponde insieme alle aree portuali ed ex industriali. Nel corso dello sviluppo del progetto, a seguito della pubblicazione del bando PINQuA, questo si è ampliato per includere anche il "quartiere Gulli" a sud della Darsena, con opere stimate in 22 milioni di euro. La modalità progettuale e attuativa è stata più tradizionale per questa seconda parte del progetto.

Processo di pianificazione e partecipazione

Il progetto DARE ha sperimentato un approccio innovativo alla rigenerazione urbana basato sull'uso consapevole degli strumenti digitali e sul coinvolgimento della cittadinanza, una modalità di lavoro che si basa sulla collaborazione e che consente allo stesso tempo di gestire le complessità.

Per fare ciò è stato creato il portale "Darsena Ravenna. Approdo comune" che funge da interfaccia digitale, permettendo alle persone di interagire con la piattaforma attraverso vari dispositivi e includendo strumenti per la rigenerazione, la formazione, la deliberazione e il monitoraggio. Gli obiettivi del portale sono restituire la fotografia della situazione ambientale, sociale ed economica dell'area; narrare il processo di rigenerazione in atto e incentivare la costruzione di progettualità comuni.

L'approccio metodologico prevede un significativo grado di innovazione del ruolo del Comune con l'Amministrazione che è chiamata a svolgere il ruolo di facilitatore del processo, ponendosi in relazione con tutti i soggetti interessati a partecipare e collaborare alla rigenerazione della Darsena. Per garantire l'efficace governance del processo sono stati introdotti due nuovi soggetti:

- » La DARE Redazione, composta da rappresentanti locali, che accompagna la comunità a diventare sempre più parte consapevole, attiva e propositiva del processo di trasformazione.
- » Il Gruppo Organizzativo di Processo, formato da esperti multidisciplinari, che supporta l'amministrazione e la collettività durante il percorso.

Inoltre, è previsto l'evento RARDAR - Real Estate Forum che mira a concentrare l'attenzione del settore immobiliare sul processo di rigenerazione, coinvolgendo istituzioni, investitori, stakeholder e imprese. L'iniziativa, di massimo due giorni, è suddivisa in tre momenti dedicati a immaginare le direzioni di sviluppo futuro, esplorare il territorio con una nuova fruizione phygital e connettere gli attori coinvolti. Infine, è incluso nel progetto un percorso decisionale rivolto all'intera cittadinanza per scegliere la tattica di rigenerazione: la peculiarità è

Una piattaforma innovativa per raccogliere, gestire e generare dati, trasformando il territorio in un ecosistema urbano smart.

Narrazione digitale del territorio: un percorso di digitalizzazione territoriale che racconta la Darsena e la sua evoluzione, rendendola un luogo attrattivo e connesso per cittadini, visitatori e investitori

data dal fatto che le persone non sono invitate a scegliere singole iniziative, ma un insieme integrato e coordinato di progetti che possa garantire la maggior efficacia possibile nello sviluppo del processo di rigenerazione. Questo percorso è strutturato in tre fasi con spazi di lavoro digitale per descrivere, discutere e votare le proposte progettuali.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

Le aree dismesse rimarranno private, prevedendo accordi e sistemi di partenariato pubblico-privato (PPP) per la loro riattivazione. Gli interventi infrastrutturali saranno invece realizzati su suolo pubblico in PPP.

Per quanto riguarda le risorse finanziare utilizzate, il progetto è finanziato oltre che tramite un partenariato pubblico-privato



Le tre tattiche rigenerative: un approccio collaborativo che integra idee, risorse e progetti, valorizzando connessioni e potenzialità del quartiere.

vato anche da fondi europei. La scala di lavoro è ancora strategica-urbanistica e il team di progetto, sotto il coordinamento dell'Ufficio Progetti Europei del Comune, ha svolto momenti di confronto con il Settore Urbanistica del Comune stesso per verificare la compatibilità delle previsioni urbanistiche con le esigenze emerse dal percorso DARE.

Il ruolo del pubblico è stato principalmente quello di facilitatore e coordinatore tra le energie private attive o potenziali nell'area: la rigenerazione del progetto non si è quindi basata su grandi opere pubbliche, ma sulla rete di idee e risorse private. Per il bando PINGUA è stata invece pro-



Mappatura del territorio: uno studio approfondito delle aree dismesse, in sviluppo e delle progettualità esistenti ha gettato le basi per la rigenerazione del quartiere, guidando la raccolta di idee e proposte.

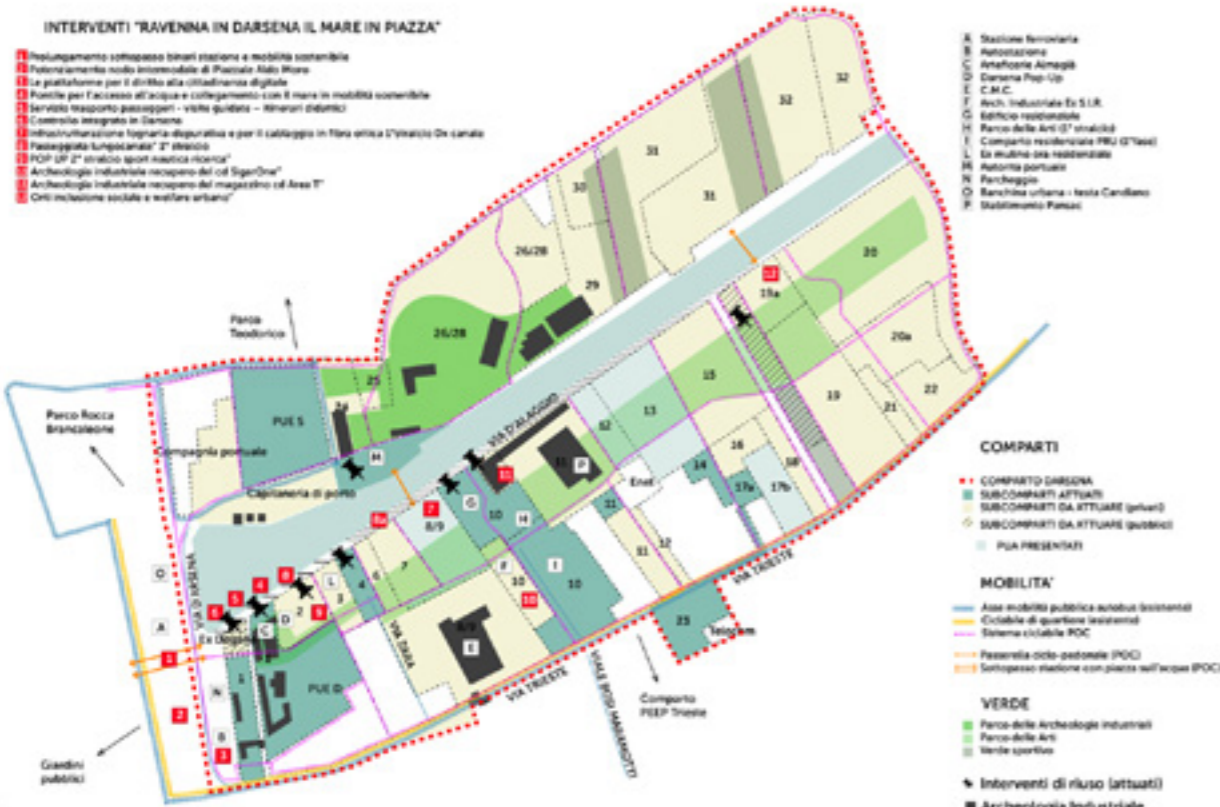
il progetto DARE ha cercato di attivare le energie del territorio senza basarsi esclusivamente su grandi opere pubbliche, ma promuovendo un'innovativa collaborazione e partecipazione della comunità.

Strategia «TRA» - Traiettorie di Rigenerazione per l'Abitare



posta una soluzione focalizzata sulla residenza sociale, con iniziative di edilizia residenziale sociale (ERS) e social housing, in collaborazione con ACER e gestori privati. La rigenerazione impostata sul coinvolgimento attivo dei cittadini e delle associazioni ha evidenziato le sfide della collaborazione bottom-up che, seppur coraggiosa, si è dimostrata a tratti poco efficace. Ulteriori difficoltà emerse sono legate alla scarsa preparazione dei soggetti coinvolti in un approccio così innovativo e alla mancanza di consapevolezza da parte dei cittadini sui costi e la com-

plexità tecnica degli interventi. Nonostante queste difficoltà, il progetto DARE ha cercato di attivare le energie del territorio senza basarsi esclusivamente su grandi opere pubbliche, ma promuovendo un'innovativa collaborazione e partecipazione della comunità.





“

Il progetto DARE è stato un viaggio alla scoperta di nuove possibilità per abitare il cambiamento. Più che un semplice intervento di rigenerazione urbana, è stato un esperimento collettivo che ha intrecciato tecnologia, territorio e persone, dando vita a un laboratorio a cielo aperto dove il digitale si è fatto ponte tra visione e realtà.

Nel cuore della Darsena di Ravenna abbiamo esplorato come i dati possano raccontare storie, come i cittadini possano diventare autori del proprio spazio e come un'amministrazione possa trasformarsi in un'abilitatrice di connessioni. È stato un processo che ha superato il concetto tradizionale di progettazione, spingendoci a immaginare luoghi non solo fisici ma anche immateriali, dove idee e relazioni si incontrano per generare valore condiviso.

DARE ha permesso di rileggere la città con occhi nuovi: non solo attraverso i numeri e le piattaforme digitali, ma tramite le voci, le energie e le aspirazioni di chi vive il quartiere ogni giorno. Questa esperienza mi ha confermato che rigenerare non significa solo cambiare lo spazio, ma sbloccare il suo potenziale nascosto, trasformandolo in un ecosistema vivo, capace di adattarsi e prosperare.

Più che una conclusione, considero DARE un punto di partenza: un modello flessibile e replicabile, ma soprattutto un invito a continuare a costruire città che sappiano accogliere, connettere e ispirare.

”

Maria Cristina Fregni
PARTNER E URBAN PLANNER
POLITECNICA INGEGNERIA E ARCHITETTURA SOC. COOP.

FONDAZIONE PRADA MILANO

Il progetto, a firma dello studio di architettura OMA, guidato da Rem Koolhaas, si propone di arricchire la vita culturale di Milano con nuovi spazi post-industriali, ampliando il repertorio delle tipologie spaziali in cui l'arte può essere esposta e condivisa con il pubblico e dove arte e architettura siano una a supporto dell'altra.

Fondazione Prada non è un'opera di conservazione e nemmeno l'ideazione di una nuova architettura. Queste due dimensioni coesistono, pur rimanendo distinte, e si confrontano reciprocamente in un processo di continua interazione, quasi fossero frammenti destinati a non formare mai un'immagine unica e definitiva, in cui un elemento prevale sugli altri.



© Bas Princen



La memoria industriale come matrice della trasformazione: Fondazione Prada nasce dal recupero di una distilleria del primo Novecento, mantenendo e reinterpretando la struttura originaria in chiave contemporanea. Il progetto non si limita a conservare, ma riscrive la funzione degli spazi, trasformandoli in un luogo di produzione e fruizione culturale.

Spazio pubblico e accessibilità: uno spazio multiculturale che si dilata nella città. L'ampia corte centrale diventa un vero e proprio spazio urbano aperto, fruibile liberamente dai cittadini. La rigenerazione non riguarda solo gli edifici, ma ridefinisce il rapporto tra architettura e spazio pubblico, tra contenuto e contenitore, tra il promotore culturale e la comunità.

Nell'area di intervento, collocata nella zona di Porta Romana, a sud del centro cittadino, sorgeva una distilleria, ovvero una struttura industriale di inizio secolo, che costituiva un bellissimo esempio di scambio logistico delle merci tra ferro e carri a cavallo. Le merci arrivavano ai magazzini della distilleria attraverso un binario deviato dal fascio di Porta Romana ed uscivano per una distribuzione capillare nel territorio su carri trainati da cavalli. L'ala sud della Fondazione Prada è collocata nella vecchia scuderia; il deposito era l'originario magazzino degli zuccheri. Laddove sorge la nuova torre, terminava il fascio dei binari deviato dal vicino scalo mentre l'attuale Haunted House era il vecchio distillatore.

Descrizione del progetto

L'area di intervento ha un'estensione di 13.550 mq e la superficie costruita è di 22.500 mq.

Il comparto, un tempo occupato dalla Società Distillerie Italiane, poi Società Italiana Spiriti, era originariamente costituito da 7 edifici risalenti ai primi anni del Novecento, raggruppati attorno ad una vasta corte centrale.

Il progetto ha visto la demolizione totale dei due corpi centrali originali, privi di particolare interesse, trasformando il cortile in un significativo elemento per eventi all'aria aperta.

Sono state aggiunte due nuove tipologie edilizie: la "torre"

con le sue gallerie sovrapposte, di cui ognuna con una facciata completamente vetrata, ad ogni piano su un lato diverso, e il "podium", che si sviluppa su due piani. A piano terra un grande spazio senza pilastri ospita un flessibile spazio per esposizioni temporanee. Il piano superiore è protetto dalla luce diurna ed è caratterizzato da un microclima interno studiato appositamente per ospitare anche arte classica.

La cortina edilizia perimetrale è stata mantenuta e riqualificata. Le facciate degli edifici esistenti, sia interne che esterne al comparto, sono state rinforzate con elementi strutturali in acciaio per il necessario adeguamento antisismico a fronte del cambio di destinazione d'uso degli spazi ivi compresi. Tali rinforzi costituiscono una porzione importante del "paesaggio" interno del piazzale, in quanto danno vita ad una presenza che ritma verticalmente le facciate esistenti, testimoniando gli interventi che si sono succeduti nel tempo per dare vita allo spazio multifunzionale.

Dalla trasformazione della fabbrica originaria nasce quindi, con un'alternanza di apertura e di intimità, un nuovo spazio pubblico per la città. Il comparto è diventato oggi una pietra miliare nella vita culturale della città, un polo per l'arte, il cinema, la musica, la scienza e le arti performative che offre spazi per progetti di qualsiasi tipo,

permanentemente e temporanei.

La varietà degli edifici, ognuno con le proprie caratteristiche spaziali, garantisce la molteplicità dei possibili allestimenti. Il progetto dei nuovi volumi esplora ed analizza i requisiti dei contenitori per l'arte e sviluppa condizioni ideali: enormi altezze, spazi liberi, trasparenze, aperture simili a quelle di un hangar, fanno sì che gli spazi assumano caratteristiche inusuali ed estreme, garantendo ai visitatori delle esperienze eccezionali.

Considerando le condizioni morfologiche del sito, la peculiarità di Fondazione Prada consiste nell'essere una sommatoria di spazi diversi, un "collage" di possibilità espositive eterogenee che possono rappresentare una sfida curatoriale per gli allestimenti. Tale eterogeneità si manifesta anche nella mancanza di un percorso espositivo unico e definito a priori. Il visitatore stesso è chiamato in prima persona a scegliere il proprio percorso che si articola in modo sempre diverso attraverso i vari edifici.

Si genera così una infinita possibilità di percorsi che si snodano attraverso gli spazi aperti che diventano un vero e proprio "connettivo", un corridoio all'aria aperta o, secondo i casi, una galleria espositiva vera e propria. Le merci e le materie da produzione che un tempo affollavano tali spazi vengono oggi sostituite dai visitatori, dalle eventuali opere

Dopo la cessazione delle attività industriali, gli edifici hanno versato in stato di degrado per decenni, fino alla firma della convenzione tra il Comune di Milano e Prada SpA nel dicembre 2013, che ha avviato il processo di rigenerazione.

L'articolazione degli spazi non impone una sequenza predefinita, ma lascia libertà di esplorazione tra edifici storici e nuove architetture.



d'arte esposte, dal flusso dei mezzi di servizio e da possibili configurazioni temporanee per l'utilizzo del piazzale.

L'area di intervento si configura come uno spazio interamente accessibile, con un'area cortilizia fruibile e visitabile da tutti i cittadini a titolo gratuito.

Gli spazi ospitano in maniera stabile luoghi deputati alla sosta, all'ascolto, alla conversazione e quindi alla socializzazione dei visitatori e, più in generale, dei frequentatori di questo nuovo territorio comune.

Le nuove sedute sono state progettate come elemento di continuità al contesto e agli edifici esistenti.

La nuova sistemazione ha

Non solo museo: Fondazione Prada offre servizi culturali, agevolazioni per studenti e borse di studio.



Dalla trasformazione della fabbrica originaria nasce, con un'alternanza di apertura e di intimità, un nuovo spazio pubblico. Uno spazio aperto alla città di cui si permea ed in cui si compenetra.

creato uno spazio aperto alla città di cui si permea ed in cui si compenetra. La creazione di un altro spazio pubblico, questa volta scoperto, diviene elemento progettuale indissolubile ed insostituibile della Fondazione Prada (lo spazio pubblico generatore). Un territorio che si configura con due significati distinti: spazio fisico, con una sua estensione e dei suoi limiti fisici/visivi e spazio relazionale, luogo di incontro e di scambio, fruibile ai più.

Questo dualismo, questa doppia faccia dello spazio pubblico, nutre costantemente di contenuti culturali, sociali, politici quello spazio fisico delle deambulazioni dei visitatori che vi accedono

Spazio fisico e spazio relazionale insieme. Uno spazio aperto a tutti.



Il pubblico non è semplice spettatore, ma attore attivo nella costruzione della propria esperienza.

senza permessi e dove interagiscono anche casualmente.

La nuova sistemazione superficiale sostituisce il poco pregiato asfalto, con un più ricco patchwork di materiali tutti tradizionalmente presenti all'interno dei complessi industriali europei di inizio secolo. Al tradizionale porfido, posato a coda di pavone, che delimita gli spazi destinati alla movimentazione dei mezzi, si affianca una pavimentazione in legno a blocchetti dissimile per forma, dimensione e tipo di posa rispetto alla precedente, ma capace di richiamare quelle atmosfere legate alle grandi industrie siderurgiche della fine dell'Ottocento

ove tale materiale era spesso utilizzato.

Oggi, questo si posa come un gigantesco tappeto alla base degli edifici, inquadrandoli attraverso uno spazio di rispetto involontario atto ad accrescerne la valenza simbolica.

Processo di pianificazione e partecipazione

Fondazione Prada nasce dalla riqualificazione di un'area industriale dismessa e rappresenta un grande progetto di riqualificazione urbana in una zona periferica della città, tra viale Ripamonti e corso Lodi. Nel dicembre del 2013 il Comune di Milano e Prada S.p.A., sulla base del preliminare riconoscimento dell'interesse

pubblico da parte dell'Assessorato alla Cultura, verso le trasformazioni proposte, hanno firmato una convenzione che prevede la riqualificazione dell'area e di alcuni edifici industriali risalenti agli anni Dieci del Novecento (circa 10.000 mq), che da anni versavano in stato di degrado, e la costruzione di tre nuove strutture (circa 12.000 mq). Contestualmente è stato redatto un regolamento d'uso per la gestione delle attività museali espositive, che ne disciplina le modalità di apertura al pubblico, prevedendo una serie di servizi e agevolazioni per i cittadini, in particolare per gli studenti universitari e delle scuole medie inferiori e superiori. È stata finanziata, inoltre, una borsa di studio annuale riservata ai neolaureati provenienti dagli atenei milanesi.

L'impiego di una procedura negoziale ha consentito di attuare gli interventi, pur se non direttamente previsti dal Piano di governo del territorio, sulla base di un convenzionamento fondato sul riconoscimento del loro interesse pubblico.

Fondazione Prada, un'istituzione culturale creata nel 1993 da Miuccia Prada e Patrizio Bertelli, opera nella convinzione che l'arte e lo studio siano utili e necessari per comprendere i cambiamenti che avvengono nel mondo attraverso prospettive inedite e coinvolgenti. La sede di Milano è stata aperta nel 2015 e progettata dallo studio OMA guidato da Rem Koolhaas. La sua articolazione riflette la vocazione multidisciplinare della Fondazione che si afferma come un laboratorio di idee, uno spazio in cui

la coesistenza tra discipline e linguaggi genera risonanze e intersezioni culturali imprevedibili. Il programma della sede di Milano prevede, in particolare, mostre d'arte e di archeologia, progetti e convegni scientifici, eventi musicali, performance di danza e attività educative. Installazioni permanenti e interventi site specific di artisti contemporanei rintracciano la storia e l'identità della Fondazione completandone l'offerta culturale.

L'intervento è regolato da una convenzione con il Comune di Milano, che garantisce accessibilità e servizi per il pubblico, trasformando un'iniziativa privata in un valore condiviso.

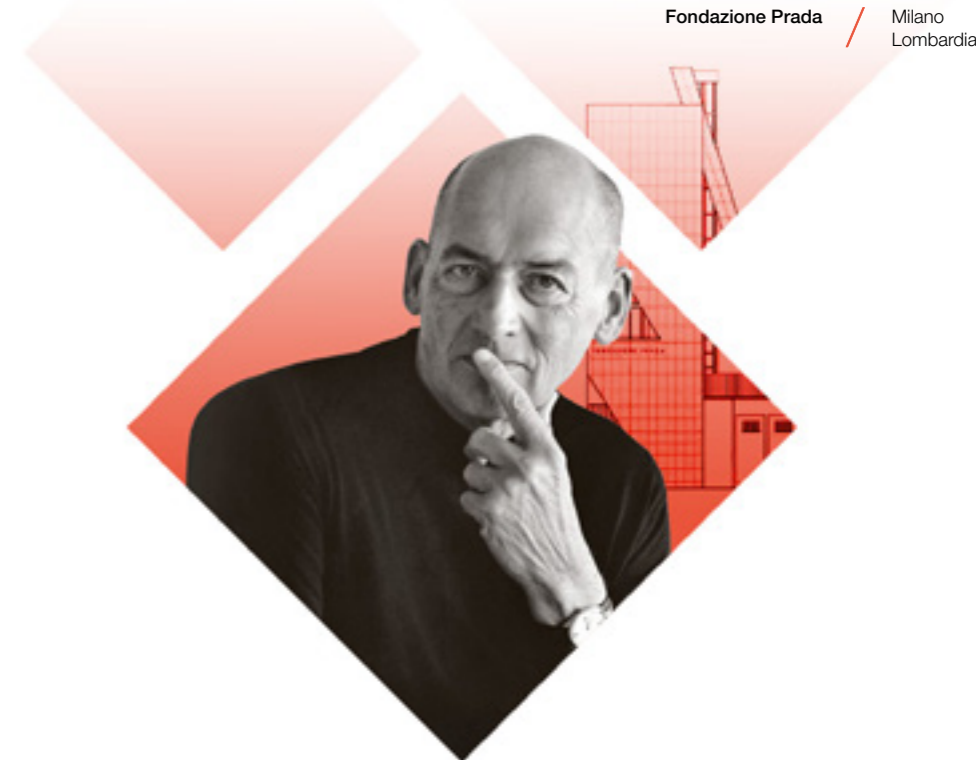


© Bas Princen

© Ricardo Gomez Angel



Rem Koolhaas
OMA / OFFICE FOR METROPOLITAN ARCHITECTURE



Fondazione Prada / Milano Lombardia

“

È sorprendente osservare come la crescente espansione del sistema dell'arte si sia tradotta in un numero limitato di tipologie allestitivo. Nel consenso generale lo spazio industriale in disuso, animato occasionalmente da eccezionali gesti architettonici, è diventato l'ambiente privilegiato per presentare mostre d'arte, ideale perché le sue caratteristiche prevedibili non mettono alla prova i progetti degli stessi artisti.

Anche la nuova sede della Fondazione Prada si sviluppa in un ex complesso industriale, caratterizzato però da un'eccezionale pluralità di ambienti. Questo repertorio è stato integrato da tre nuove costruzioni – un'ampia struttura espositiva, una torre e un cinema – in modo tale che la Fondazione si presenti come una collezione di spazi architettonici originale quanto la sua proposta artistica.

Il progetto della Fondazione Prada non è un'opera di conservazione e nemmeno l'ideazione di una nuova architettura. Queste due dimensioni coesistono, pur rimanendo distinte, e si confrontano reciprocamente in un processo di continua interazione, quasi fossero frammenti destinati a non formare mai un'immagine unica e definita, in cui un elemento prevale sugli altri.

Vecchio e nuovo, orizzontale e verticale, ampio e stretto, bianco e nero, aperto e chiuso: questi contrasti stabiliscono la varietà di opposizioni che descrive la natura della nuova Fondazione. Introducendo numerose variabili spaziali, la complessità del progetto architettonico contribuisce allo sviluppo di una programmazione culturale aperta e in costante evoluzione, nella quale sia l'arte che l'architettura trarranno beneficio dalle loro reciproche sfide.

”



“

Forse bisogna risalire agli anni Trenta del secolo scorso per trovare una certa similitudine con l'impatto "causato" dalla Fondazione Prada sul tessuto urbano della città di Milano. Mi riferisco alla demolizione del quartiere Bottonuto che sorgeva a ridosso del Duomo ma questa operazione, camuffata da motivi di igiene pubblica sia materiale che morale per la presenza di molte case di tolleranza, fu sostanzialmente pura speculazione immobiliare, ben altra cosa rispetto al caso della Fondazione.

Spinta dalla passione di due visionari clienti, l'operazione non partì certo con l'intenzione di ridisegnare una parte di città: Prada aveva acquisito l'ex proprietà industriale della SIS, Società Italiana Spiriti, di Largo Isarco ben prima che nascesse l'idea di farne un polo espositivo e culturale come poi è avvenuto.

Negli anni quella che diventerà poi la Fondazione fu uno spazio utilizzato per le attività di Prada, come magazzino piuttosto che come sede dello staff di progettazione di Luna Rossa, convivendo con degrado e immobili in disuso, spazi deserti e notti inquietanti, quasi una periferia abbandonata, una sorta di set cinematografico neorealista nonostante la sostanziale vicinanza al centro città. Solo più tardi prese forma l'ipotesi del polo museale con il supporto progettuale di OMA e dall'ipotesi si passò ai fatti e i fatti mostrarono come quella zona a ridosso del dismesso Scalo ferroviario di Porta Romana poteva e doveva trasformarsi in qualcosa di diverso.

Per parte mia sono stato, nel ruolo di Capo Progetto dello Studio OMA, uno stupito spettatore di un cambiamento tanto radicale quanto rapido di quella periferia poco periferica: mentre la Torre di Fondazione si sviluppava verso l'alto, tutt'intorno si moltiplicavano le gru, i cantieri, la morfologia stessa del territorio assumeva nuova dimensione.

In capo a pochissimi anni non c'è più stata alcuna traccia dell'originario degrado, perfino la nebbia ha deciso di abbandonare quasi del tutto le notti inquietanti di questa zona. Posso affermare, con la certezza di non essere smentito, che senza la spinta innovativa rappresentata da Fondazione Prada il ritorno alla vita di una porzione di città sarebbe sicuramente stata rallentata, posticipata, magari ridotta. Oggi non c'è annuncio immobiliare per proprietà che si trovino nella fascia compresa tra il sud-ovest ed il sud-est di Milano che non dichiarino pomposamente "vicino a Fondazione Prada" anche quando le distanze dalla stessa sono siderali.

Anche questo è un riconoscimento al ruolo trainante assunto dalla Fondazione nel breve passare del tempo trascorso dal giorno della sua inaugurazione.

”

Federico Pompignoli
PMP ARCHITECTURE

WATER- FRONT PORTO REGGIO CALABRIA

Il progetto Waterfront del porto a Reggio Calabria mira a trasformare l'area portuale esistente in un moderno terminal crociere e in un'area dedicata ai mega-yacht e imbarcazioni medio-piccole. Questo intervento, suddiviso in due macro-zone, prevede la riqualificazione delle strutture esistenti e l'integrazione di nuove infrastrutture per migliorare l'accessibilità e l'attrattività del porto.



Il progetto potenzia le funzioni del bacino esterno del porto attraverso la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri per crociere e del bacino interno con la riqualificazione della vecchia banchina e la rifunzionalizzazione di edifici esistenti destinati al diportismo. Questo intervento valorizza l'interazione tra porto e città, migliorando l'accessibilità, i servizi e l'attrattiva turistica.

La pista ciclopedonale e il nuovo parco legano tra di loro gli interventi di aggiornamento funzionale e tracciano una connessione tra il lungomare sud e nord e tra il porto e la città. La riconfigurazione dell'area portuale e del waterfront è progettata in linea con i più attuali principi di efficienza energetica e sostenibilità ambientale.

Il progetto è parte di un piano più ampio di riqualificazione del porto per inserirlo nel circuito crocieristico internazionale, migliorando anche l'integrazione con il lungomare cittadino. Il terminal punta a trasformare il porto in un'area più accessibile e funzionale, non solo per il traffico crocieristico, ma anche per la comunità locale.

Descrizione del progetto

Il Masterplan del Waterfront prevede la suddivisione del porto di Reggio Calabria in due macro-zone: una dedicata agli ormeggi del nuovo terminal crociere a nord, l'altra destinata ai mega-yacht e alle imbarcazioni medie e piccole a sud. L'intervento si articolerà in due fasi principali: la prima fase prevede la demolizione di alcune strutture esistenti, mentre la seconda fase include la costruzione di un nuovo edificio di circa 1.000 mq coperti e 800 mq di spazi aperti.

Nell'area destinata ai mega-yacht verrà costruita una nuova pergola che coprirà quattro edifici esistenti, tra cui quelli della Guardia Costiera e della Lega Navale. Saranno aggiunti nuovi pontili, portando il totale a quattro, insieme a pensiline per il traffico turistico e nuovi parcheggi. Il nuovo fabbricato, a sezione triangolare e rivestito di ceramica, sarà realizzato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo per garantire una rapida costruzione e una lunga durata nel tempo. Le ampie vetrate offriranno viste sul mare e sullo Stretto, mentre le coperture saranno dotate di brise-soleil e pannelli solari per migliorare l'efficienza energetica. L'aspetto più innovativo è rappresentato dalla nuova pista ciclabile che collegherà le banchine crocieristiche con la stazione ferroviaria Santa Caterina.

Nel 2023 è stato presenta-

to il PFTE, commissionato dall'Autorità Portuale dello Stretto, che è stato approvato nella Conferenza dei Servizi. Nel 2024 è previsto l'avvio della gara di appalto integrato e l'inizio dei lavori.

L'investimento totale per il progetto è di circa 22,8 milioni di euro: 17,2 milioni di euro per infrastrutture, pensiline e il terminal crociere (di cui 15 milioni finanziati dallo Stato tramite la Finanziaria 2021 e fondi PNRR, mentre i restanti 2,2 milioni sono a carico dell'Ente), a cui si aggiungono 5,6 milioni di euro per la pista ciclabile interamente a carico dell'Ente.

Processo di pianificazione e partecipazione

L'obiettivo dell'Autorità Portuale e del progetto di PFTE è promuovere una strategia di riqualificazione urbana che doti Reggio Calabria di un nuovo sbocco sul Mediterraneo, consentendo alla città di competere con altri porti di

alto livello.

L'Autorità Portuale ha coinvolto attivamente la cittadinanza ricevendo un riscontro positivo alla proposta di "aprire" l'area portuale verso la città per promuovere un rilancio urbano e una maggiore interazione tra la città e il mare.

Questo obiettivo, così come l'avvicinamento di luoghi e persone - sia tra di loro sia con la natura circostante - è lo stesso che si è posta la città di Reggio Calabria rilanciando la realizzazione del Museo del Mediterraneo, grazie al quale verrà riqualificata un'altra importante area del lungomare reggino con un costo di 113 milioni di euro e un progetto a firma di Zaha Hadid Architects. Inoltre, è prevista un'altra riqualificazione del Lungomare Falcomatà.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

L'area interessata dal progetto è di proprietà dell'Autorità

Il progetto, sostenuto dall'Autorità Portuale e accolto positivamente dalla cittadinanza, si integra con la realizzazione del Museo del Mediterraneo e il rilancio del Lungomare Falcomatà.





del Sistema Portuale dello Stretto; il fatto che non vi fossero particolari vincoli sull'area ha facilitato l'attuazione del progetto.

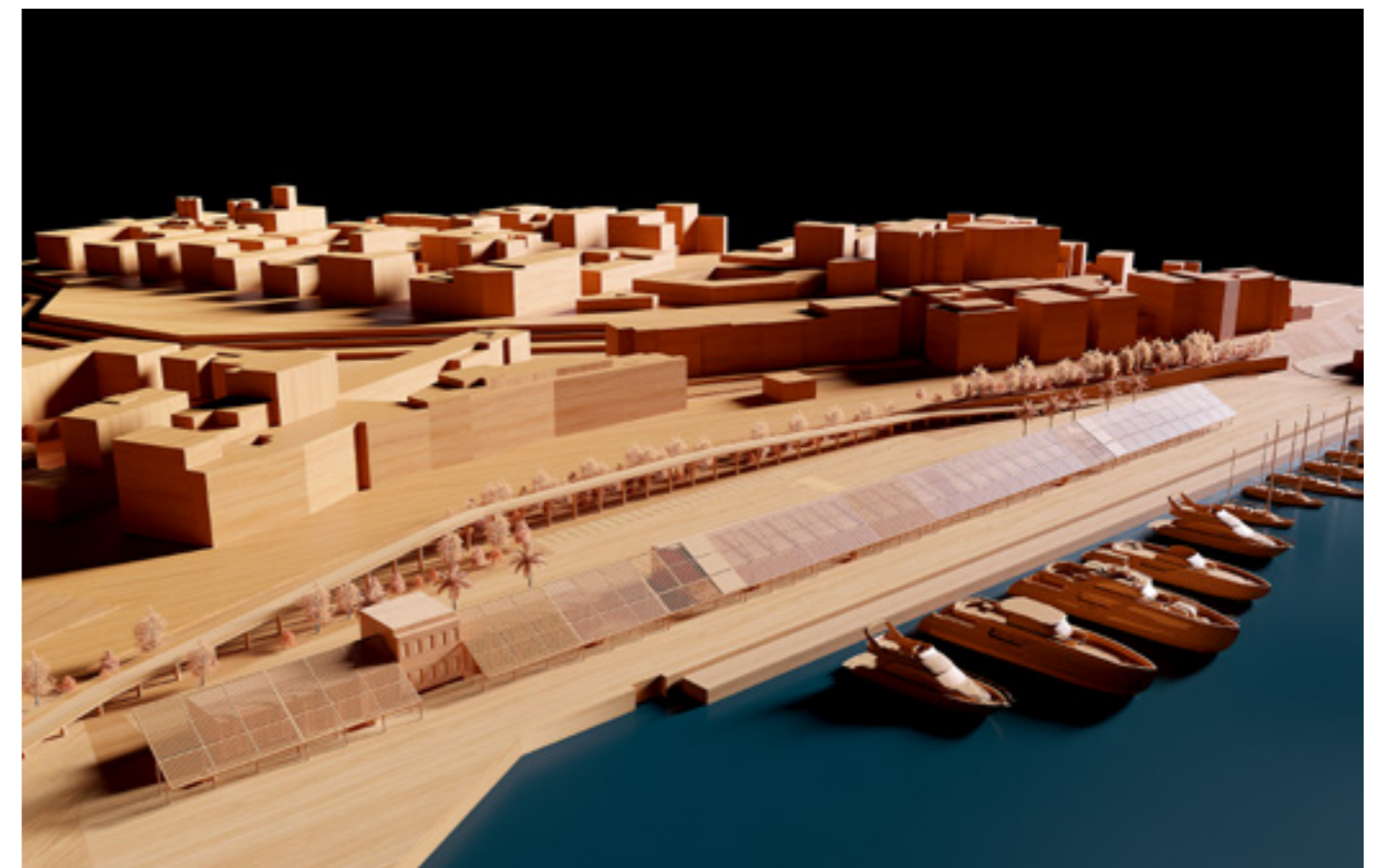
Per quanto riguarda le opere pubbliche queste hanno riguardato la realizzazione di una pista ciclo-pedonale, un nuovo terminal crociere e l'area mega-yacht con relativi servizi, un Museo del Mediterraneo e una serie di interventi funzionali alle consuete attività portuali.

Il progetto del Waterfront rappresenta una significativa opportunità di sviluppo per Reggio Calabria, migliorando l'accessibilità e la funzionalità del porto e contribuendo alla crescita economica e sociale della città. La creazione di un nuovo terminal crociere e di infrastrutture moderne mira a favorire l'attrattività del porto, consolidando Reggio Calabria come un importante hub marittimo nel Mediterraneo.



La nuova banchina nel bacino esterno sarà uno spazio pubblico turistico. L'area del terminal farà parte del sistema del verde in connessione con il parco.

Una copertura a sezione triangolare disegna l'edificio con brani laterali aperti che prospettano il porto e la piazza del terminal.





Alfonso Femia
ATELLER(S) ALFONSO FEMIA

“

Nel progetto del waterfront di Reggio Calabria, la diffusione intelligente del verde come interfaccia tra mare, costa e costruito, un sistema di mobilità dolce, le attese e i flussi di passeggeri via mare verso le isole accolti in ambienti piacevoli sono elementi di rigenerazione e di recupero dei valori urbani.

”

PIAZZA DEI CINQUECENTO ROMA

Il progetto di riqualificazione di Piazza dei 500 a Roma, promosso da Grandi Stazioni in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Roma Capitale, mira a trasformare l'area circostante la stazione Termini in uno spazio pubblico più accessibile e funzionale. L'intervento è stato accelerato in vista del Giubileo 2025, con Anas come nuovo soggetto attuatore.

L'intervento mira a incrementare uno spazio pedonale che sia integrato con il sistema di mobilità urbana e progettato per migliorare la qualità dello spazio pubblico.



Vista a volo d'uccello della Piazza Cinquecento nello stato ante progetto. Dalle Terme di Diocleziano verso la Stazione Termini.

Vista a volo d'uccello del progetto della Piazza, reinterpretata come «Piazza della Città» e non solo «Piazza della Stazione».

© Marco Tripodi

Il team interdisciplinare di progettazione guidato da TVK capogruppo insieme a IT'S, ARTELIA Italia spa, NET Engineering spa, Michela Rustici e Latitude Platform for Urban Research and Design è risultato vincitore nel 2021 del concorso internazionale di progettazione per la riqualificazione di piazza dei Cinquecento a Roma.

L'oggetto del bando richiedeva la riqualificazione dell'hub della mobilità integrata e sostenibile della Capitale, attraverso la valorizzazione di sistemi di mobilità alternativa, la razionalizzazione della sosta dei mezzi pubblici e privati ed il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di accessibilità alla stazione Termini.

Il progetto è stato promosso da Grandi Stazioni Rail in collaborazione con FS Sistemi Urbani e Roma Capitale, Anas è stato identificato come soggetto attuatore nel quadro delle opere del Giubileo 2025.

In questo documento, il progetto è stato analizzato come caso studio di rigenerazione urbana, limitatamente alla fase di concorso e allo sviluppo progettuale del PFTE per appalto integrato secondo il nuovo codice appalti.

Descrizione del progetto

La prima fase del bando ha individuato due perimetri di intervento - la piazza e l'ambito di area vasta che si estende per quasi 10 ettari, includendo il complesso di Piazza della Repubblica e

via Parigi - nella convinzione che solo un intervento di sistema avrebbe potuto effettivamente incidere sulla qualità della vita e sull'accessibilità di un'area così complessa funzionalmente e articolata dal punto di vista urbanistico. In questo senso, il concorso prevedeva due fasi temporali, coincidenti una al perimetro della piazza e l'altra all'ambito allargato, con un'estensione temporale fino al 2030, in una visione che integrava anche Piazza Indipendenza e Piazza Vittorio Emanuele II.

Il gruppo di progettazione ha poi sviluppato il progetto del solo perimetro della Piazza dei Cinquecento fino alla fase di PFTE per appalto integrato per poi svolgere attività di supporto in fase di cantiere.

L'intervento sulla Piazza dei Cinquecento interessa un'area di quasi 4 ettari e propone una configurazione articolata in due parti:

- » La prima è una vasta porzione di piazza prospiciente l'ingresso della stazione e sovrapposta ai livelli interrati della metropolitana, libera da ostacoli, aperta e disponibile alle attività cittadine.
- » La seconda, in continuità con la prima ma dal carattere di piazza-giardino alberata, in cui ritrovare degli spazi d'ombra e idealmente inserita nella continuità dei giardini dei Dogali e delle Terme di Diocleziano.

L'ubicazione della piazza nel

pieno centro di Roma ha portato ad interpretare il luogo non solo come «Piazza della Stazione», ma, soprattutto, come «Piazza della Città».

A partire dalla piazza, il progetto vuole ricostruire un sistema di relazioni fisiche a scala umana, definendo un nuovo spazio libero, un vuoto animato, un giardino alberato. Il progetto della mobilità concorre alla volontà di riconnettere la Stazione al tessuto urbano: tra le scelte strategiche per il nuovo assetto vi sono la riduzione dell'ingombro dell'autostazione attuata grazie alla riorganizzazione delle linee che vi fanno capolinea e il ricollocamento del molo taxi prima localizzato davanti al fabbricato viaggiatori.

Con i suoi 850 treni giornalieri e 480.000 passeggeri quotidiani la Stazione Termini è un nodo intermodale cruciale per la città di Roma. La Piazza dei Cinquecento costituisce da sempre uno spazio dedicato alla circolazione e allo stazionamento dei veicoli: bus, taxi e auto private si affollavano su una grande distesa di asfalto. Il progetto si è posto l'obiettivo di ripensare radicalmente lo spazio, mantenendo le caratteristiche del nodo intermodale - cerniera imprescindibile del sistema di mobilità romano - inserendole in un contesto a matrice pedonale. Dal punto di vista funzionale, risulta fondamentale la riconfigurazione del terminale bus, elemento chiave del nodo intermodale costituito dalla

L'intervento combina una piazza aperta e libera davanti alla stazione con una piazza-giardino alberata, in continuità con i giardini dei Dogali e delle Terme di Diocleziano.

Con i suoi 850 treni giornalieri e 480.000 passeggeri quotidiani la Stazione Termini è un nodo intermodale cruciale per la città di Roma.

Il progetto riorganizza lo spazio trasformando la Piazza dei Cinquecento in un nodo intermodale integrato in un contesto pedonale, migliorando mobilità e vivibilità urbana.

piazza e dal suo contesto. Lo spazio pedonale è ampliato e gli stalli degli autobus sono riorganizzati intorno alle grandi "isole", porzioni pedonali di piazza che accompagnano i flussi da e verso la stazione. Questa soluzione ha permesso di incrementare la qualità dello spazio pedonale, facilitando l'accessibilità e lo scambio modale, migliorando le condizioni di accessibilità per passeggeri e mezzi. La piazza è quindi inserita in un nuovo schema di circolazione di area vasta, che contribuisce alla riduzione della "pressione" del traffico, favorisce la funzionalità del nodo per il trasporto pubblico e la mobilità attiva, pedonale e ciclabile. La duplice identità della piazza, la coesistenza fra spazio metropolitano e piazza giar-

La riorganizzazione degli stalli autobus e l'ampliamento delle aree pedonali migliorano l'accessibilità e lo scambio modale, inserendo la piazza in un sistema di mobilità più fluido e sostenibile.



il Masterplan di progetto esteso ai tre perimetri di intervento: P1 (Piazza dei Cinquecento), P2 (Via Einaudi, Via Terme di Diocleziano, Via Amendola), P3 (Piazza della Repubblica, Via Einaudi, Largo di Villa Peretti).

© MyLuckyPixel



dino, permette di rispondere alle differenze che ne caratterizzano il sottosuolo: impermeabile dove attraversata dalle infrastrutture metropolitane nella parte più vicina alla Stazione, permeabile avvicinandosi alle Terme di Diocleziano.

La complessità del sottosuolo emerge nel disegno di superficie assecondando naturalmente le diverse consistenze, componendosi di un vuoto urbano dal suolo minerale in travertino e basalto, lungo il fronte di ingresso alla stazione e sfumando in uno spazio alberato maggiormente organico sul fronte delle Terme di Diocleziano.

La topografia di progetto ricalca e perfeziona quella esi-

stente in modo da guidare naturalmente le acque verso gli spazi verdi, contribuendo al mantenimento dell'arboreto e alleggerendo l'impatto, in caso di forti piogge, sul sistema fognario esistente.

Anche la materialità del suolo risponde alla doppia natura della Piazza dei Cinquecento. La pavimentazione lavora con la bicromia del basalto e del travertino, materiali identitari dello spazio pubblico romano. Ritrovando superfici dalle cromie chiare lì dove le piantumazioni non sono possibili e integrando una pavimentazione principalmente in basalto sotto gli spazi ombreggiati dell'arboreto. La geometria del suolo riprende i grandi segni ferroviari e il ritmo dei pilastri della facciata dell'atrio viaggiatori, creando una continuità visiva e funzionale tra la stazione e il tessuto urbano circostante.

Il progetto prevede anche la creazione di un arboreto che apporta ombra e migliora la qualità dell'aria, fungendo allo stesso tempo da elemento didattico. L'arboreto, come ideale continuazione del giardino delle Terme di Diocleziano e del giardino di Livia a palazzo Massimo, ripropone un incontro tra bosco domestico e giardino selvatico attraverso l'uso di piante di natura diversa come le querce e le palme, geometrie con sestii di impianto che da variabili si regolarizzano in sestii a quinconce e settonce, differenti fenologie e fogliame, tronchi e ramificazioni, fiori anche rari e fruttificazioni.

La piazza diventa così un luogo accogliente e funzionale, che risponde alle esigenze di mobilità sostenibile e promuove nuove forme di socialità e comunità.

La forza del progetto risiede nella convinzione che lo spazio pubblico sia in continua evoluzione, richiedendo quindi una resilienza intrinseca nel design per adattarsi e assorbire i cambiamenti necessari.

Vista dell'arboreto, dei giardini d'acqua e dell'hub da Viale Enrico De Nicola. Sullo sfondo la facciata della stazione.



La flessibilità del processo ha garantito la transizione dal concorso alla realizzazione, con un approccio collaborativo che ha reso possibile l'attuazione dell'intervento.

Processo di pianificazione e partecipazione

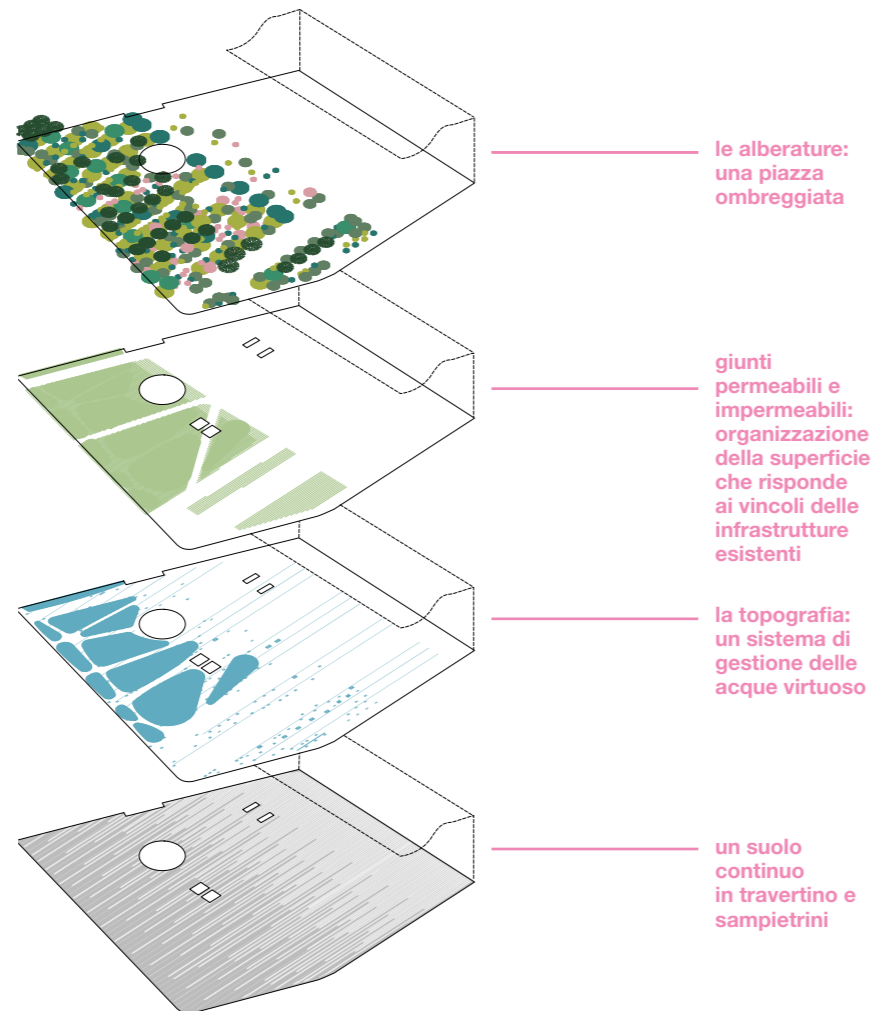
Al termine del concorso internazionale, l'equipe vincitrice ha lavorato in stretto dialogo con i referenti di Grandi Stazioni Rail avendo come primo obiettivo l'apertura della Conferenza dei Servizi. Questa ha permesso la creazione di tavoli tecnici di confronto con i vari interessi pubblici.

Il dialogo continuo con i servizi e gli enti coinvolti (Comune di Roma, Atac, Ferrovie, Soprintendenza) ha permesso di perfezionare e adattare il progetto alle differenti istanze, in particolare con i servizi della mobilità e con Atac.

Una volta conclusa la fase di conferenza dei servizi è stato prodotto un avanzamento di

progetto che ha permesso di fornire un Progetto di fattibilità tecnico-economica secondo il nuovo codice Appalti (D.lgs. 36/2023).

Sulla base del PFTE sviluppato per appalto integrato, Anas ha potuto procedere alla realizzazione dell'intervento. In quest'ultima fase l'equipe di progettazione ha svolto un ruolo di supporto al cantiere. La forza del progetto risiede nella capacità di adattarsi e assorbire gli input che ne hanno modificato alcuni aspetti fra il concorso e la realizzazione, prima fase di quella che sarà la storia di questo luogo.



Team di Architetti
STUDIO TKM / STUDIO IT'S



Piazza dei
Cinquecento / Roma
Lazio

“

Abbiamo voluto creare un'ampia zona pedonale in uscita dall'edificio della stazione, libera dai flussi veicolari, per restituire a questo luogo una dimensione umana e simbolica fondamentale per il contesto romano, trasformare questo centro urbano in uno spazio naturale e vissuto da tutti, contribuendo alla visione futura di Roma.

Il progetto mira a ricostruire, a partire dalla Piazza e con una strategia di interventi progressivi, un sistema di relazioni, che restituisca a questo luogo il significato di piazza pubblica e che rinnovi la connessione tra la stazione e la città. Abbiamo voluto sottolineare il valore di uno spazio disponibile, vuoto, che possa accogliere nel tempo una grande varietà di usi e di scambi. Si è voluto dare valore a questo luogo, mettendolo a disposizione della città e sottolineandone il contesto storico e patrimoniale di eccezione: le mura Serviane, le Terme di Diocleziano, Piazza Della Repubblica, Palazzo Massimo, in cui è conservato l'affresco del Giardino di Livia che è stato ispirazione per il disegno dell'arboreto della piazza.

”



Silvia Furlan
CEO NET ENGINEERING

“

Piazza dei Cinquecento costituisce un intervento che per la sua estensione, configurazione e flessibilità diventa elemento abilitatore delle politiche di mobilità sostenibile che la città ha individuato per il 2030, con un impatto che va ben oltre il suo perimetro geometrico.

”

PARCO LINEARE TRIESTE

Il Parco Lineare di Trieste è un ambizioso progetto che mira a riqualificare un'area di oltre 58.000 mq nelle vicinanze del Vecchio Porto. Il parco prevederà un ampio boulevard e includerà un percorso ciclo-pedonale, una cabinovia, e varie infrastrutture sostenibili. Questo progetto rappresenta un'opportunità per valorizzare il passato storico e identitario della zona e per promuovere uno sviluppo realmente orientato alla sostenibilità.



Il percorso si estenderà tra la seconda e la terza fila dei magazzini del Porto Vecchio. Il progetto prevede una connessione sia a sud con il centro di Trieste, sia a nord con il parcheggio Bovedo. Il Porto Vecchio e la città di Trieste nel suo insieme hanno, da sempre, un carattere europeo e internazionale e, dunque, il progetto si rapporta a questa dimensione sovra-nazionale.

Quattro le aree di competenza progettuale: l'asse lineare di collegamento tra la rotonda e il parcheggio di Barcola e la stazione Bovedo; la piazza della stazione Vecchio Porto e la sua propagine nord della ex locanda piccola; il boulevard dell'asse Natura che si snoda tra le testimonianze storiche; la piazza della stazione Trieste e la connessione del Porto Vecchio con il centro storico.

Descrizione del progetto

Il Parco Lineare si sviluppa lungo un percorso di 3 km tra la seconda e la terza fila dei magazzini del Vecchio Porto di Trieste, suddiviso in due aree ribattezzate adesso Asse Carsico (detto anche Asse Natura) e Asse Barcolano che ridefiniscono il nuovo nome dell'area in "Parco Lineare Verde". Questo progetto – che prevede una connessione a sud con il centro di Trieste e a nord con il parcheggio Bovedo – asseconda le tracce dei binari ferroviari esistenti e utilizza le geometrie cilindriche degli scambiatori per definire le piazze e gli incroci. Elemento centrale del progetto è un boulevard di circa 1.000 metri di lunghezza e largo tra 25 e 29 metri, delimitato da edifici e strutture urbane.

Il progetto include anche una cabinovia che collegherà la stazione Bovedo, situata all'inizio dell'Asse Barcolano, con la "Stazione Trieste", posta alla fine dell'Asse Carsico, passando lungo l'area del Porto dove si trova la "Stazione Porto Vecchio". Questa infrastruttura innovativa – posizionata a terra con 9 piloni - mira a migliorare la mobilità urbana e a ridurre l'impatto ambientale.

L'obiettivo dell'intero progetto è proporre un nuovo modo di fare edilizia urbanistica e di paesaggio, creando un sistema autosufficiente che produca energia invece di consumarla, utilizzando ma-

L'obiettivo dell'intero progetto è proporre un nuovo modo di fare edilizia urbanistica e di paesaggio, creando un sistema autosufficiente che produca energia invece di consumarla, utilizzando materiali di scarto e implementando soluzioni sostenibili per la gestione e la manutenzione del parco.



teriali di scarto e implementando soluzioni sostenibili per la gestione e la manutenzione del parco.

Nel 2022 è stato presentato il PFTE del Parco Lineare alla cittadinanza, come parte degli interventi di riqualificazione del Porto Vecchio finanziati dal Piano Nazionale per gli investimenti complementari al PNRR finanziati dal Ministero della Cultura con un importo complessivo di 40 milioni di euro. Tra i sub-interventi previsti rientra il Parco Lineare, con un costo di 21 milioni di euro, che sarà realizzato tramite una gara per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva; l'altro intervento include la riqualificazione di alcuni edifici del vecchio porto da destinare a sede della Regione Friuli Venezia-Giulia e a

servizi.

Processo di pianificazione e partecipazione

L'area del Parco Lineare ha una forte valenza territoriale e identitaria, essendo abbandonata da molti anni. Il Comune di Trieste ha guidato il processo di pianificazione per sviluppare un progetto di PFTE che rispecchiasse le esigenze della comunità, valorizzasse il patrimonio storico della zona e considerasse l'importanza di creare spazi pubblici continui e attrezzati che collegassero la parte storica della città con il suo territorio.

Si è instaurato un ottimo dialogo con il Comune di Trieste, con il quale è stato discusso l'iter del PFTE e il progetto esecutivo, attualmente in fase di sviluppo. Il Comune ha sempre dato priorità all'obiet-

Il tracciato del nuovo parco asseconderà le tracce dei binari e degli scartamenti, mentre le geometrie cilindriche degli scambiatori ferroviari definiranno il disegno delle piazze, determinando gli incroci.



di quattro edifici. Per il resto del progetto è stato fatto un project financing che coinvolge un gruppo di privati per il recupero di 18 palazzi destinati a usi alberghieri, residenziali e direzionali.

Per quanto riguarda le opere pubbliche queste hanno riguardato la realizzazione di una pista ciclo-pedonale, una cabinovia, un Museo del Mare, delle aree verdi e degli spazi pubblici polifunzionali. La possibilità di recupero dell'area è stata oggetto di molte discussioni proprio per la sua forte valenza territoriale. La realizzazione di infrastrutture sostenibili, spazi pubblici polifunzionali e una migliore mobilità urbana mirano a contribuire significativamente alla valorizzazione di questa zona, garantendo nuove connessioni territoriali.



Le specie arboree sono autoctone per garantire massima naturalità. Gli interventi progettati potranno innescare dei processi evolutivi della vegetazione, che acquisteranno nel tempo sempre maggiore autonomia.

L'acqua è il grande elemento che connette, appare e scompare lungo la linea del parco. Una linea d'acqua corre lungo tutto l'asse tra i due laghetti, agli estremi del percorso, a volte visibile a volte sotterranea.

tivo di riunire una parte di territorio attualmente frammentata, creando così un'area di connessione.

La cittadinanza e i turisti troveranno infatti nel Parco luoghi pubblici dedicati a varie funzionalità che miglioreranno le reali necessità dei residenti e la qualità della vita urbana in generale.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

L'area a ridosso delle banchine del Vecchio Porto è sempre stata di proprietà del Comune di Trieste e il progetto è interamente finanziato da fondi pubblici.

Il Comune di Trieste si occupa degli interventi nel parco e su alcuni edifici pubblici, mentre la Regione ha contribuito al finanziamento del recupero



Il progetto è orientato alla sostenibilità ambientale, anche con riferimento all'efficientamento energetico, alla mobilità e agli aspetti edilizi: il Parco Lineare è un'occasione di riqualificazione urbana e insieme un'opportunità di valorizzazione del trascorso storico, simbolico e identitario.

Il parco inverte il rapporto tra città e produzione vegetale divenendo nursery di piante che nel tempo andranno a colonizzare gli spazi pubblici di Trieste.



“

Coerente con le intenzioni dell'amministrazione triestina, il progetto, partendo dagli spazi pubblici, connette parti di città, attraverso la realizzazione di spazi continui attrezzati. Un luogo accogliente che induce e suggerisce l'esplorazione della linea costiera, conservando la memoria storica dell'impianto urbano asburgico.

”

Alfonso Femia
ATELLER(S) ALFONSO FEMIA

CICLO- PEDONALE VALLE OLONA VARESE

Il Masterplan della Valle Olona a Varese ha come obiettivo principale la rigenerazione della vallata, attraverso una serie di azioni strategiche volte a soddisfare una visione ambiziosa e innovativa, sia a breve che a lungo termine. Il progetto si concentra sul rilancio del tessuto produttivo e abitativo in una prospettiva ecologica e inclusiva, ponendo come punto focale il fiume Olona.



Il Masterplan Valle Olona prevede la rigenerazione territoriale di una vasta area con al centro la città di Varese, ponendo il fiume Olona come elemento strutturante e prefigurando il sistema urbano desiderato in termini spaziali e relazionali.



I grandi complessi ex-industriali, ormai dismessi, rappresentano occasioni di rigenerazione del sistema socio-economico, da riattivare in relazione alla nuova ciclabile che costeggerà l'Olona. La strategia di rivitalizzazione prevede il recupero degli edifici storici, nuove architetture e la rifunzionalizzazione degli spazi pubblici interstiziali per un tessuto urbano più connesso e vivibile.

La nuova pista ciclabile connette e integra le aree verdi residuali, trasformandole in una rete continua di spazi rigenerati per il tempo libero e la socialità. Questo nuovo asse di mobilità sostenibile favorisce il turismo lento, migliora la qualità ecologica della valle e rende accessibili nuovi luoghi di aggregazione per la comunità locale, incentivando un uso più consapevole del territorio.

Descrizione del progetto

La Valle Olona, nell'area geografica della provincia di Varese, rappresenta un asse esterno rispetto al centro cittadino, caratterizzato da insediamenti artigianali, industriali e servizi pubblici, oltre a un grande centro commerciale. L'area, importante dal punto di vista ambientale e paesaggistico, rappresenta un corridoio ecologico cruciale.

Il Masterplan Valle Olona prevede la rigenerazione territoriale di questa vasta area con al centro la città di Varese, ponendo il fiume Olona come elemento strutturante. Il progetto prefigura il sistema urbano desiderato in termini spaziali e relazionali, comprendendo trasformazioni pubbliche (infrastrutture e parchi) e private di uso pubblico e/o privato (rigenerazione di aree dismesse). La trasformazione della ex scuola De Amicis in un centro di ricerca e formazione sarà l'intervento attivatore di un ecosistema che valorizzi la vocazione manifatturiera del territorio, reinterpretata in chiave contemporanea, sviluppando competenze innovative.

Gli obiettivi del Masterplan includono la riqualificazione ambientale del fiume con la rinaturalizzazione delle sponde, la creazione di un'area verde accessibile, la protezione del fiume da dissesti idrogeologici, la creazione di un parco fluviale, lo sviluppo di percorsi pedonali e cicla-

bili, mentre per le numerose aree dismesse lungo il corso dell'Olona si prevede, in coerenza con questa nuova visione della vallata e del fiume, la salvaguardia e il riuso del patrimonio architettonico industriale.

In particolare, la proposta del Masterplan persegue una strategia di rivitalizzazione della Valle Olona attraverso:

- » realizzazione della pista ciclabile quale infrastruttura di mobilità sostenibile che diventa la spina dorsale della vallata;
- » recupero degli edifici di archeologia industriale e realizzazione di nuove architetture con rifunzionalizzazione degli spazi pubblici interstiziali;
- » sistema di parchi urbani e naturalistici per l'ampliamento e l'accessibilità del corso del fiume Olona.

Il valore complessivo degli interventi previsti dal Masterplan è stimato in 142.769.000 euro, con la trasformazione della ex scuola De Amicis valutata a 3.990.500 euro.

Processo di pianificazione e partecipazione

Il Masterplan attribuisce grande importanza e priorità al processo partecipativo, coinvolgendo attivamente i portatori di interesse. L'obiettivo è consentire loro di appropriarsi dei contenuti del Masterplan stesso. Per questo motivo, il gruppo redazionale del Masterplan è composto da figure professionali multidisciplinari, in grado di integrare pianifica-

zione strategica, programmazione urbana integrata, progettazione del paesaggio e gestione dei processi partecipativi, sia pubblici che privati. In particolare, è stato fortemente promosso e attenzionato il coinvolgimento dei Comuni limitrofi, per dare sostanza strategica e territoriale al Masterplan, senza limitazioni derivanti dai confini amministrativi.

La partecipazione delle associazioni e dei cittadini è stata

Superare le barriere: un progetto che supporti la permeabilità e il recupero di aree intercluse.

Il fiume e la superstrada, da elementi di separazione, si trasformano in connessioni, valorizzando il paesaggio e gli spazi interstiziali.





garantita attraverso il lavoro del gruppo multidisciplinare. I progettisti hanno valutato e risposto alle osservazioni pervenute dai vari soggetti interessati, seguendo le modalità concordate con il Comune di Varese. L'elemento di minore efficacia è stata in questo ambito la relazione con potenziali soggetti investitori, nuovi o già presenti nel territorio, con i quali il confronto è stato rimandato ad una fase di lavoro successiva.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

Le aree dismesse coinvolte nel progetto sono di proprietà



Le aree dismesse verranno rigenerate attraverso interventi mirati, trasformando i contenitori storici in spazi vitali dedicati alla creatività, alla socializzazione e a nuove forme di abitare e offrire servizi.

Riscoprire il fiume: consentire la fruizione delle sue sponde come aree di leisure e di incremento della qualità ambientale e della socialità.

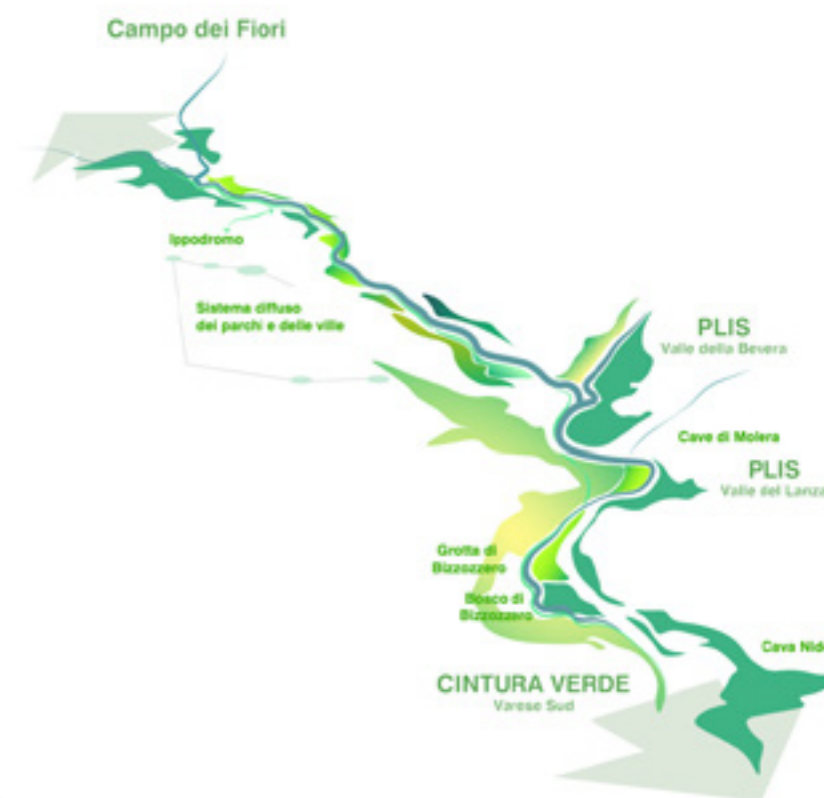
Attirare gli investitori: prefigurare scenari di trasformazione flessibili e connessi al territorio, per incentivare investimenti e sponsorizzazioni.

privata e rimarranno tali, prevedendo accordi e sistemi di partenariato pubblico-privato (PPP) per la loro riattivazione. Gli interventi infrastrutturali saranno realizzati su suolo pubblico e gestiti in PPP. Il progetto è finanziato tramite partenariato pubblico-privato e fondi europei. Sebbene la scala di lavoro sia ancora a livello strategico-urbanistico, è stata effettuata una stima dei possibili oneri di urbanizzazione per valutare quali opere pubbliche del Masterplan siano finanziabili attraverso le trasformazioni previste. Le principali difficoltà incontrate includono il limitato coinvolgimento dei potenziali investitori privati e le sfide nello sviluppo integrato del Masterplan. Inoltre, la progettualità tecnica e strategica

Le strategie di intervento. Il Masterplan si è mosso su 3 filoni principali:



le nuove connessioni di mobilità dolce;



la riqualificazione delle aree dismesse;

l'attivazione di un sistema di aree verdi interconnesse.

della riqualificazione della ex scuola De Amicis ha richiesto un notevole impegno per garantire la coerenza con gli obiettivi complessivi di rigenerazione.

Nonostante questi elementi di criticità, il Masterplan Valle Olona rappresenta una visione ambiziosa e innovativa per la rigenerazione urbana sostenibile, ponendo il fiume Olona al centro di un processo di trasformazione che mira a valorizzare il patrimonio della zona.



Le aree dismesse, di proprietà privata, rimarranno tali, con interventi attivati tramite partenariati pubblico-privati e accordi strategici, mentre le infrastrutture pubbliche verranno realizzate su suolo pubblico, garantendo una rigenerazione integrata e sostenibile.

Integrare le strategie: coniugare mobilità, ecologia e sistema economico per una riattivazione sostenibile del territorio.





“

Il Masterplan della Valle Olona si è rivelata da subito una attività di grande interesse, proprio per il valore strategico e innovativo attribuito allo strumento denominato “Masterplan”, che ha, all’interno degli strumenti urbanistici comunali, una sua riconoscibilità e codifica ed è concepito come tool strategico che combina il disegno territoriale delle trasformazioni con schede di azioni e attività che analizzano anche gli aspetti economici e imprenditoriali. Coniugare la ricca storia del territorio e le sue permanenze con una visione di futuro innovativa e sostenibile ha rappresentato una sfida coinvolgente, gestita in modo collaborativo e coordinato con l’amministrazione comunale.

”

Maria Cristina Fregni
PARTNER E URBAN PLANNER
POLITECNICA INGEGNERIA E ARCHITETTURA SOC. COOP.

NUOVO POLO POLIZIA DI STATO NAPOLI

Il progetto prevede la creazione di una “Cittadella della Sicurezza” nella periferia del quartiere Miano. In collaborazione tra il Ministero della Difesa, il Ministero dell’Interno, l’Agenzia del Demanio, la Regione Campania e il Comune di Napoli, l’iniziativa mira a rigenerare l’ex caserma militare dismessa Boscariello, trasformandola in un moderno complesso di edifici destinati ad accogliere tutte le attività della Polizia di Stato della Città Metropolitana di Napoli.

La necessità di una visione globale per l'intera area è un elemento fondamentale per il successo globale dell'intervento, valorizzando sia il nuovo complesso che il contesto urbano in cui è inserito.



Il nuovo Polo della Polizia di Stato si inserisce in un contesto urbano di grande rilevanza storica e archeologica, ed ha perciò richiesto un'attenta analisi e conoscenza del sito. L'area, fortemente antropizzata sin dall'epoca romana, è stata influenzata dal sistema di centuriazione e successivi sviluppi che hanno portato alla presenza di ville rustiche romane, casali settecenteschi e

insediamenti contemporanei. La complessità del sito ha richiesto un'attenta progettazione integrata che ha coinvolto un team multidisciplinare, guidato da Rina Consulting, con la partecipazione di studi professionali di architettura di diversa natura - architettura, strutture e impianti -.

Lo spazio urbano che l'Agenzia del Demanio ha inteso recuperare è quello della ex Caserma Boscariello, un'area dismessa posta alla periferia nord di Napoli e adiacente alla caserma Carretto dell'arma dei Carabinieri, tutt'ora attiva, e in stretta connessione con l'area delle ex Vele e Parco di Scampia. L'Agenzia del Demanio in collaborazione con il Ministero della Difesa, il Ministero dell'Interno, la Regione Campania e il Comune di Napoli, ha inteso avviare l'iniziativa prevedendo la demolizione dell'ex caserma militare dismessa, e la trasformazione del lotto in un moderno complesso di 13 edifici destinati ad accogliere tutte le attività della Polizia di Stato, con un focus sull'efficienza energetica e sulla funzionalità operativa. Oltre agli edifici, per le attività della polizia verranno realizzati parcheggi e infrastrutture per la viabilità interna, con l'obiettivo di creare un ambiente sicuro e altamente funzionale con lo scopo di gestire e garantire la sicurezza sull'intero territorio dell'area metropolitana.

Descrizione del progetto

L'area di progetto, situata al civico 189 di via Miano nella periferia nord di Napoli, è attualmente in stato di degrado dopo la dismissione del complesso militare, costruito tra il 1940 e il 1950; si trova in una zona suburbana ben collegata, caratterizzata da insediamenti di edilizia economica e popolare edificati tra gli anni '80 e '90.

Il progetto per il nuovo Polo della Polizia di Stato a Napoli prevede la completa demolizione dell'ex Caserma Boscariello, ad eccezione dell'edificio storico posto lungo la via Miano, che sarà preservato come memoria storica del complesso. L'intervento riguarda un'area di 78.845 mq e mira a trasformarla in una cittadella della sicurezza, moderna ed efficiente, che si integri con il tessuto urbano circostante, favorendo la rigenerazione di un'area degradata. Il Masterplan di progetto è stato concepito per migliorare l'accessibilità, la sicurezza e la sostenibilità, attraverso la creazione di un nuovo complesso che si sviluppa lungo un asse verde pedonale e carrabile, tale da connettere via Miano con via Ciccotti. Le stesse caratteristiche di asse verde le assumerà la via Miano che verrà così riqualificata. Il Masterplan si articola in diverse aree con differenti livelli di fruizione e destinazioni d'uso, che bilanciano le funzioni pubbliche e operative del polo. Le principali aree funzionali del progetto includono:

» Area a fruizione pubblica. Situata lungo via Miano, sarà caratterizzata da spazi aperti destinati a parcheggi, aree verdi e uno spazio pubblico, una piazza. Il fulcro di questa zona sarà l'edificio storico dell'ex caserma Boscariello, che rappresenta l'ingresso al nuovo complesso e che verrà

riqualificato e trasformato in uno Spazio della Legalità, con funzioni educative, divulgative ed espositive. L'edificio riqualificato ospiterà una sala conferenze, spazi multimediali e un asilo nido, insieme a un'area memoriale dedicata ai temi della legalità. Alle spalle del Polo della Legalità si forma una cortina di edifici aperti al pubblico - ufficio immigrazione, passaporti, ecc.- che troverà il suo culmine nell'Auditorium per manifestazioni di interesse pubblico.

» Asse strutturante. Un asse centrale attraverserà l'area, collegando via Miano a via Ciccotti. Questo corridoio sarà costeggiato da edifici destinati agli uffici della Polizia - Scientifica, Squadra Mobile, Amministrazione, Previdenza ecc. - con un landmark architettonico di un alto edificio che si relaziona idealmente con le Vele di Scampia. Il corpo di collegamento culmina con un volume funzionale che ospita il Corpo di Guardia, che costituisce il punto di accesso principale al complesso.

» Area centrale. Il cuore del polo sarà una grande piazza centrale utilizzata per le esercitazioni, attorno alla quale si disporranno gli edifici destinati ai servizi comuni, come palestra, mensa, bar e aree relax. Lateralmente alla

Iniziativa volta a rigenerare l'area dell'ex caserma militare Boscariello, trasformata in un moderno complesso che accoglie tutte le attività della Polizia di Stato della Città Metropolitana di Napoli.

Il Masterplan si articola in diverse aree con differenti livelli di fruizione e destinazioni d'uso, che bilanciano le funzioni pubbliche e operative del polo.



Tre i livelli di accessibilità all'interno del complesso: percorsi e uffici aperti o accessibili al pubblico, spazi riservati al personale e zone con accesso regolamentato e sorvegliato.

piazza centrale vi sono gli edifici destinati agli alloggi per il personale con relativi spogliatoi.

- » Area tecnica. La zona più interna sarà dedicata alle funzioni operative della Polizia di Stato, come le autorimesse, le aree di rifornimento e gli spazi per i reparti speciali come il poligono di tiro, palestra per addestramenti speciali e un Centro di Elaborazione Dati.
- » Impianti. Un Tunnel Tecnologico di collegamento tra tutti gli edifici dovrà contenere le attrezzature necessarie per le cabine di trasformazione site all'interno di appositi locali predisposti al piano seminterrato di ciascun edificio. All'interno del Tunnel Tecnologico sotterraneo corrono i principali servizi di condotte - acqua fognature ecc. - e canalizzazioni per l'elettricità, comunicazioni, gas e di impianti industriali, che in corrispon-

- denza di ciascun edificio si collocano in appositi vani; il tunnel sarà percorribile a piedi dai tecnici per interventi di manutenzione.
- » Recinzioni, accessi e viabilità interna. Il complesso sarà delimitato da un doppio livello di recinzione, con l'area pubblica aperta su via Miano e l'area del Nuovo Polo della Polizia dello Stato più interna protetta, riservata alle attività della Polizia e dotata di sistemi di sorveglianza avanzati.
- » La viabilità interna del complesso è organizzata su una maglia ortogonale, con livelli differenziati di fruizione. L'asse viario

principale collega l'ingresso su via Miano con quello secondario su via Ciccoti, costituendo la dorsale della rete stradale interna, affiancata da strade di servizio. L'asse principale, caratterizzato da un doppio filare di alberi, serve la zona dei parcheggi, mentre le strade secondarie sono dedicate ai mezzi speciali e di servizio. Le sezioni stradali includono marciapiedi, carreggiate a doppio senso e parcheggi, con vegetazione composta da alberi a chioma e arbusti lungo tutto il percorso. L'intero progetto è pensato per garantire un alto livello

Il progetto mira a garantire sicurezza, integrazione urbana e riqualificazione dell'area, con particolare attenzione alla sostenibilità e all'efficienza energetica, rendendo la cittadella della Polizia un simbolo di rinascita per Napoli.

L'edificio alto rappresenta un landmark architettonico che si relaziona idealmente con le Vele di Scampia.

di sicurezza e per integrarsi armoniosamente con il contesto urbano, riqualificando non solo la struttura ma anche l'area circostante, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e all'efficienza energetica, facendo della cittadella della Polizia un simbolo di rinascita per questa zona di Napoli.

Processo di pianificazione e partecipazione

Il progetto di riqualificazione, promosso dall'Agenzia del Demanio in collaborazione con il Ministero della Difesa, il Ministero dell'Interno e il Comune di Napoli, ha seguito un articolato processo di pianificazione e partecipazione. Un protocollo di intesa ha avviato il percorso, con l'Agenzia del Demanio che ha indetto la procedura per l'affidamento, in unico lotto, per la progettazione definitiva, esecutiva e per il coordinamento della sicurezza oltreché l'espletamento di tutte le prove e le indagini necessarie alla pro-



La necessità di edificazione funzionale ha richiesto adeguamenti normativi di sostenibilità: pavimentazioni drenanti e verde progettato con piante da recuperare che si alternano a prati e piante arbustive fiorite della macchia mediterranea.



gettazione. Il primo passo del progetto è stato lo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), con un finanziamento iniziale di circa 103 milioni di euro, di cui 5 milioni stanziati dall'Agenzia del Demanio. Tuttavia, a causa dell'aumento dei costi dovuto alla pandemia da Covid-19, e alle sopraggiunte nuove esigenze da parte della Polizia di Stato, l'importo complessivo è stato successivamente incrementato a 250 milioni di euro.

Nel corso della progettazione, sono avvenuti costanti e continui confronti con la Polizia di Stato, Ente utente al fine di pervenire a soluzioni progettuali che soddisfacessero le esigenze funzionali dell'ente

nel rispetto delle normative nazionali vigenti.

Sulla base di un documento preliminare intitolato "Indirizzi generali preliminari per la progettazione", che delineava i principi fondamentali della distribuzione degli edifici e della gestione degli accessi in cui venivano definiti tre livelli di accessibilità all'interno del complesso: percorsi e uffici aperti o accessibili al pubblico, spazi riservati al personale e zone con accesso regolamentato e sorvegliato. Il Masterplan successivo ha ulteriormente sviluppato queste indicazioni, assegnando precise funzioni a ciascun edificio e ottimizzando i percorsi per garantire la massima efficienza e sicurezza all'interno della cittadella. La progettazione non si è limitata agli aspetti edilizi, ma ha incluso anche la pianificazione degli impianti e la definizione dei requisiti tecnico-prestazionali per le varie tipologie di locali, con un'attenzione particolare agli spazi destinati a funzioni speciali il tutto in conformità alle "Linee Guida per la Progettazione di Sedi della Polizia di Stato" redatte nel 2018.

Un aspetto cruciale del processo è stata la necessità di ottenere una variante al Piano Regolatore Generale, poiché l'area, originariamente identificata come zona G, consentiva solo insediamenti urbani integrati. La variante, infatti, ha reso possibile l'adattamento dell'area alle esigenze del progetto, con un indice di utilizzazione fondiaria non superiore allo 0,8 che ha permesso una volumetria totale di 175.415 metri cubi, esclusi gli spazi interrati.

Proprietà dell'area, dettagli operativi ed elementi critici

Il progetto si inserisce in un

contesto urbano di grande rilevanza storica e archeologica, ed ha perciò richiesto un'attenta analisi e conoscenza del sito. L'area, fortemente antropizzata sin dall'epoca romana, è stata influenzata dal sistema di centuriazione e successivi sviluppi che hanno portato alla presenza di ville rustiche romane, casali settecenteschi e insediamenti contemporanei. Questa stratificazione storica è stata fondamentale nella definizione del progetto, che ha dovuto bilanciare le caratteristiche morfologiche e storiche del luogo con le moderne esigenze funzionali della Polizia di Stato.

La complessità del sito ha condotto ad un'attenta progettazione integrata che ha coinvolto un team multidisciplinare, guidato da Rina Consulting, con la partecipazione di studi professionali di architettura di diversa natura come Corvino+Multari, AS Srl e Dfp Engineering Srl, Proap Italia Srl, studio di paesaggisti guidato da João Nunes, Geolog Studio di Geologia, Macro

Studio Design Srl per la parte di sostenibilità del progetto (CAM, LEED, CasaClima), infine è stato necessario il coinvolgimento dell'archeologo Ilaria De Luca. Lo studio DFP Engineering e Arethusa Srl hanno curato la parte impiantistica di estrema complessità. Il progetto definitivo e quello di fattibilità tecnico-economica sono stati validati mentre il progetto esecutivo è ancora in corso di progettazione e si prevederà l'avvio dei lavori per l'inizio del 2026.

La natura complessa e storicamente stratificata dell'area ha rallentato i processi per la sua realizzazione, e resta auspicabile un coordinamento più strutturato per garantire una rigenerazione armoniosa dei lotti limitrofi, che al momento non sono coperti dal progetto. La necessità di una visione globale per l'intera area resta un elemento fondamentale per il successo complessivo dell'intervento, valorizzando sia il nuovo complesso che il contesto urbano in cui è inserito.

La complessità del sito ha richiesto un'attenta progettazione integrata svolta da un team multidisciplinare altamente specializzato.

Fiammetta Adriani
AESSE STUDIO ARCHITETTI



Nuovo Polo
Polizia di Stato / Napoli
Campania

“

Rigenerare uno spazio urbano significa intraprendere un processo di riconfigurazione del territorio attraverso interventi di recupero a livello di infrastrutture e servizi, a tutela della sostenibilità ambientale. Rigenerare consente inoltre alla comunità di riappropriarsi e di rivivere nuovamente gli spazi rigenerati, con evidenti miglioramenti nella qualità della vita e nella sfera sociale, economica e ambientale.

La rigenerazione urbana dell'area è un aspetto centrale del progetto del nuovo Polo della Polizia di Stato a Napoli, per la quale, però, il suo completamento a favore della comunità e degli aspetti sociali, non può dirsi raggiunto. Riappropriarsi e rivivere nuovamente gli spazi rigenerati, con evidenti miglioramenti nella qualità della vita e nella sfera sociale, economica e ambientale, da parte della comunità, obiettivo centrale della rigenerazione urbana, nel nostro caso non può avvenire in quanto trattandosi di una cittadella della sicurezza questa dovrà vivere in maniera ermetica ed esclusiva. Tuttavia la rigenerazione di un'area dismessa e degradata è di per sé un'opportunità per il territorio: il nuovo Polo della Polizia di Stato verrà inserito in un'area altamente edificata da edifici anche a torre che, prospettando su di esso, miglioreranno qualitativamente i propri affacci e le proprie visioni prospettiche.

”





Stampa

ATLANTE OICE della Rigenerazione Urbana

Prima edizione: marzo 2025

Stampato da IPrinting - Samarate, Varese

oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria,
di architettura e di consulenza tecnico-economica



CONFINDUSTRIA

OICE
via G.B. Martini 13 - 00198 Roma

www.oice.it
info@oice.it
T +39 0680687248