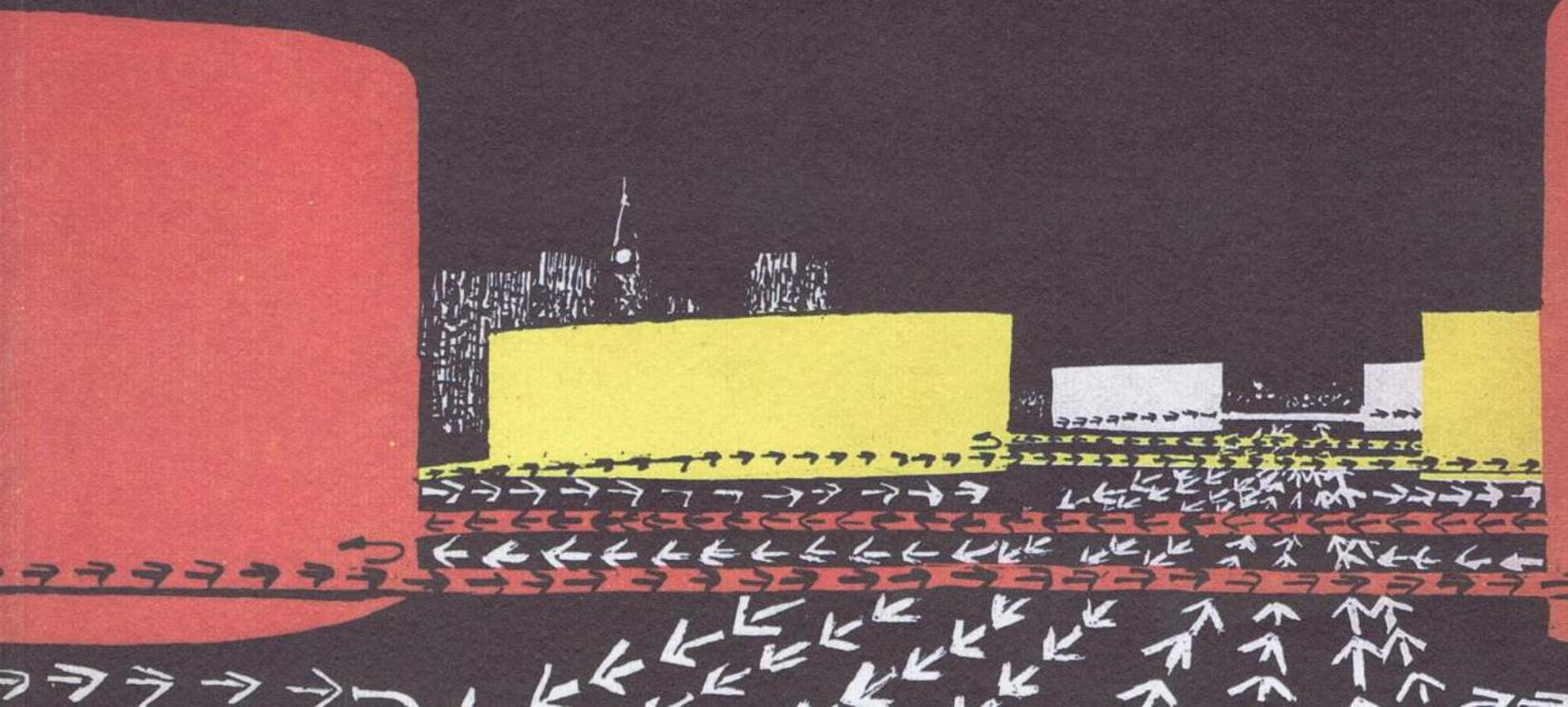


FORME DEL MOVIMENTO

PROGETTI PER INFRASTRUTTURE LINEARI
IN CONTESTI STORICI E AMBIENTALI DI RILIEVO

curatore Gianni Fabbri

Officina Edizioni



La crescita civile ed economica del Paese è appesantita e frenata da un insieme complesso e complicato di residui di “un'altra storia” e dall'impotenza a intraprendere processi di modernizzazione. In questo quadro uno dei fattori più potenti – in negativo o in positivo – è dato dal sistema infrastrutturale della mobilità territoriale e urbano. Il problema della mobilità e delle sue forme fisiche è ormai diventato un'emergenza: la sua soluzione un passaggio indispensabile per superare le condizioni di inadeguatezza (premessa dei fenomeni depressivi...).

E' ormai evidente che i molti tentativi – progetti e realizzazioni – di (semplici) innovazione tecnica e tecnologica hanno un loro limite “radicale” proprio nell'impatto con la condizione “identitaria” dell'Italia: l'essere cioè il luogo a più alta sedimentazione storica, artistica paesaggistica del mondo.

Gli studi qui raccolti tentano di dare risposta – teorica e sperimentale – ad alcuni interrogativi sapendo bene che è nel concreto dei casi, non certo in una generalistica definizione di norme e di tecniche, che possiamo trovare le tracce di alcune ricomposizioni tra bisogni organizzativi-funzionali e identità storiche, artistiche, paesaggistiche.

Le quattro situazioni urbano-territoriali prese in esame e i temi progettuali in esse circoscritti, sono notevolmente diversi: rappresentano una piccola costellazione di “casi estremi” e perciò emblematici, anche se non esaustivi, dei modi con cui si dà l'ossimoro tecnica-contesto.

Per Venezia il tema è quello di una linea di metropolitana urbana sub-lagunare dove la scelta del tracciato diventa parte di un'idea di città e l'architettura dei “nodi” – le stazioni – è dialogo tra un raffinato, innovativo evento tecnico e un contesto paesaggistico unico.

Per Cagliari il tema delle infrastrutture e del paesaggio della fascia costiera è svolto nell'ottica di una dominante “percettiva” e degli strumenti concettuali e tecnici per oggettivare i processi descrittivi.

Questa pubblicazione è stata realizzata con il contributo MIUR-programmi di ricerca Cofin 2004

Responsabile nazionale G. Fabbri

Gruppi di ricerca

Unità locale Università Iuav di Venezia (DPA)

G. Fabbri (responsabile scientifico), P. Montini, A. Villa, con: C. Eusepi, M. Minguzzi, F.M. Scarpi, collaboratori: V. Vescovo, P. Tomasi, G. Liva.

Unità locale Politecnico di Milano

G. Sartorio (responsabile scientifico), F. Pinto, P. Di Cresce.

Unità locale Università di Cagliari (D'ARCH)

E.A. Corti (responsabile scientifico), G.M. Chiri, A. Curreli (collaboratore).

Unità locale Università di Napoli "Federico II" (DPUU)

G. Mainini (responsabile scientifico), F. Rispoli, P. Miano, F. Bruni, F. Viola, A. D'Agostino, A. Andriello, S. Avvedimento, R. Di Vaio, M.T. Giammetti.

Unità locale Università di Roma "Tor Vergata" (Dipartimento di Ingegneria Civile)

L. Ramazzotti (responsabile scientifico), F. Lucchini, M. Colocci, A. Falsetti, C. Saggiaro, F. Cerrini, P. Stacchi (collaboratore).

© copyright 2008

by Officina Edizioni, Roma

via Virginia Agnelli, 58

<http://www.officinaedizioni.it>

FORME DEL MOVIMENTO

PROGETTI PER INFRASTRUTTURE LINEARI
IN CONTESTI STORICI E AMBIENTALI DI RILIEVO

curatore Gianni Fabbri

La sub-lagunare a Venezia: ipotesi e progetti
a cura di Cristiana Eusepi

Cinestetica del paesaggio: un caso di studio nell'area di Cagliari
a cura di Giovanni Marco Chiri

Paesaggio, memoria e progetto in due infrastrutture lineari dismesse:
la Sicignano-Lagonegro nel Vallo di Diano e la Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano
a cura di Francesco Viola

(In)naturale infrastruttura: il sistema lineare del Tevere
a cura di Filippo Cerrini, Antonella Falzetti

p.

- 7 Presentazione
 Gianni Fabbri
- La sub-lagunare a Venezia: ipotesi e progetti**
- 11 La questione dell'istmo e delle "nuove porte"
 Gianni Fabbri
- 21 Sotto sopra. Le forme del movimento nella città antica
 Patrizia Montini
- 31 I manufatti della metropolitana sublagunare: tipi-prototipo tra identità formale e ripetibilità tecnica
 Angelo Villa, Filippo-Mattia Scarpi
- 41 Una sub-lagunare ferroviaria per Venezia. Tracciati e stazioni
 Cristiana Eusepi
- 47 Intermodalità ferroviaria e sviluppo urbanistico. Il caso Venezia
 Gianluigi Sartorio, Fulvia Pinto, Pierluigi Di Cresce
- Scheda 1 Dimensionamento dell'esercizio ferroviario e uscite di sicurezza
 Silvio Nocera
- Scheda 2 Stazioni ferroviarie/tipo
 Cristiana Eusepi
- 57 I progetti
- 75 Bibliografia
- Cinestetica del paesaggio: un caso di studio nell'area di Cagliari**
- 79 Premessa
 Forme del movimento: forme del tempo, forme dello spazio
 Enrico Corti
- 85 Cinestetica del paesaggio, Cultura e paesaggi della mobilità,
 Omologazione dei modelli urbani, Omologazione, estetica e intenzionalità, Sintassi della mobilità: glossario
 Giovanni Marco Chiri
- 127 Infrastrutture e paesaggio nella fascia costiera dell'Area urbana di Cagliari
 Enrico Corti
- 139 Cinestetica della mobilità: protocolli di osservazione e sperimentazioni di progetto
 Giovanni Marco Chiri, Alessandra Curreli
- 159 Bibliografia
- Paesaggio, memoria e progetto in due infrastrutture lineari dismesse:
la Sicignano-Lagonegro nel Vallo di Diano e la Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano**
- 163 Il recupero della ferrovia dismessa nel parco del Cilento e Vallo di Diano
 I temi della ricerca
 Giancarlo Mainini

- 168 Il riuso della ferrovia Sicignano-Lagonegro fra tutela e trasformazione
Francesco Viola
- 175 Infrastrutture lineari e questioni del progetto
Francesca Bruni
- 180 Il progetto del territorio tra paesaggio, infrastruttura e arte
Angela D'Agostino
- 185 Il percorso e il metodo. Un libro di bordo al termine di un viaggio tra le infrastrutture
Francesco Rispoli
- Caso studio 1 Tra Sicignano degli Alburni e il Carcere borbonico di Polla
Giancarlo Mainini, Antea Andriello, Sarah Avvedimento, MariaTeresa Giammetti
- Caso studio 2 Polla
Francesco Rispoli, Raffaele Di Vaio
- Caso-studio 3 Lo spazio "tra" le infrastrutture: un disegno di parco lineare tra le stazioni ferroviarie di Padula e Sassano-Teggiano
Francesca Bruni, Angela D'Agostino
- Caso-studio 4 Il parco delle infrastrutture, da Padula a Montesano
Francesco Viola
- 204 Una infrastruttura lineare tra memoria e progetto: la Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano
Pasquale Miano
- 237 Bibliografia
- (In)naturale infrastruttura: il sistema lineare del Tevere**
- 241 Un fiume lungo duemila anni
Luigi Ramazzotti
- 247 Paradigmi di intervento nelle trasformazioni del paesaggio urbano-fluviale
Antonella Falzetti
- 253 Progetti per il fiume Tevere
Carla Saggioro
- 258 Ordini dimensionali del Tevere: un sondaggio per progetti
Flaminio Lucchini
- 265 Caratteri del Tevere tra G.R.A. e Capo due Rami. Materiali per una lettura critica
Antonella Falzetti
- 272 Programmi e strumenti per la trasformazione: 1860-2006
Filippo Cerrini
- 285 La dimensione rimossa. Capisaldi per un programma quadro delle strategie di trasformazione
Massimo Colocci
- 295 Materiali sperimentali nel progetto urbano: un sistema di isole per il Tevere
Filippo Cerrini, Massimo Colocci, Antonella Falzetti, Luigi Ramazzotti
- 316 Bibliografia

Una infrastruttura lineare tra memoria e progetto: la Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano

Pasquale Miano

L'interesse del caso della ferrovia Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano rispetto ai temi generali della ricerca sulle infrastrutture lineari è da individuare fondamentalmente nella particolarità della situazione che si è determinata negli ultimi anni: una infrastruttura lineare della fine dell'Ottocento molto semplice nella sua originaria configurazione, che agli inizi degli anni novanta del secolo scorso è stata parzialmente abbandonata, sostituendo il binario originario con una nuova e più moderna infrastruttura a doppio binario, in gran parte in viadotto.

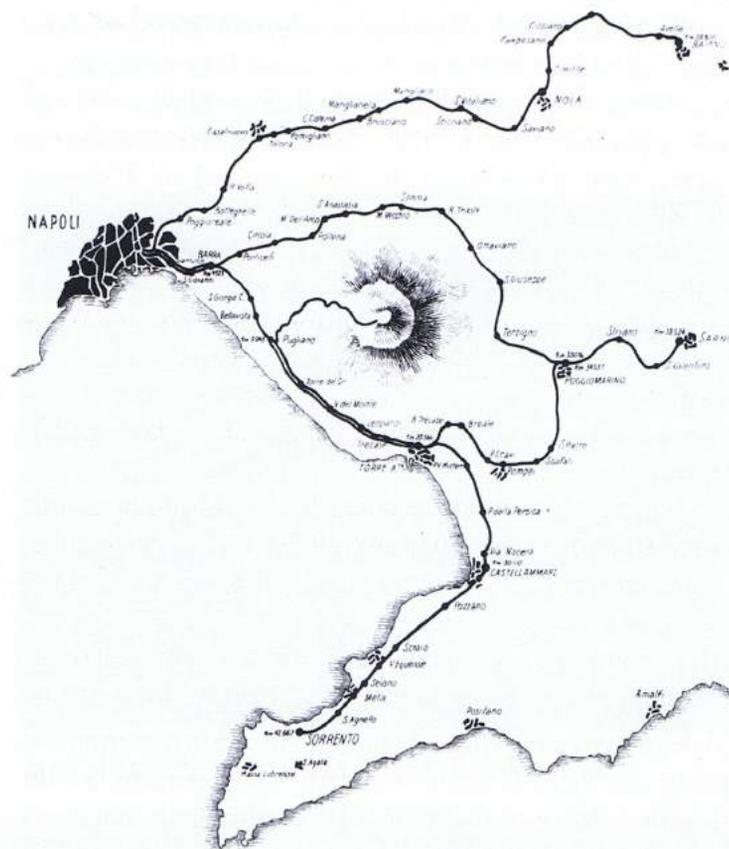
Ciò è avvenuto all'interno di un più articolato processo di trasformazione dell'area nord-orientale di Napoli, un grande pezzo di pianura disposto tra il Vesuvio, le prime pendici del Partenio e i "reticoli centuriati" settentrionali, che ha perso i suoi antichi connotati di insediamento lineare a nuclei separati per assumere configurazioni tipiche di un territorio urbano composto da elementi diversi, spesso contrastanti.

In questo territorio si è determinata una nuova geografia degli insediamenti riconoscibili per addensamenti e rarefazioni, più che per elementi puntuali. Diventa allora molto importante il riconoscimento della permanenza delle tracce delle preesistenti configurazioni in grado di continuare ad influenzare in modo determinante i nuovi interventi, obbligando ad approfondire le relazioni tra matrici storiche e nuove modalità insediative.

Nel territorio direttamente attraversato dalla ferrovia Circumvesuviana si sono innescati due differenti processi, in parte autonomi e in parte intrecciati:

- la perdita di funzione del vecchio binario, delle stazioni e di altri spazi ferroviari in posizioni centrali rispetto agli insediamenti;

- la mancata connessione del nuovo tracciato ai centri urbani preesistenti, in conseguenza della localizzazione marginale e della rigidità della soluzione in viadotto.



Le linee SFSM nel 1948.

Alla ricerca ha partecipato l'architetto Ida Palumbo (contrattista); sul tema sono stati incentrati il laboratorio di sintesi del V anno del corso di laurea magistrale a ciclo unico 5UE della Facoltà di Architettura, Federico II di Napoli, le tesi di Marina Di Iorio, Annalisa Di Mase, Giuseppe Ruocco e Rosa Vitanza.

A circa quindici anni dall'entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria, si sono inoltre generate altre problematiche:

- la progressiva perdita del segno del preesistente tracciato ferroviario, riutilizzato solo per tratti limitati dai singoli comuni attraversati dalla linea, al punto che la stessa memoria dell'infrastruttura si è andata cancellando insieme alle sue tracce fisiche;

- l'assenza di una strategia di reintegrazione urbana del nuovo tracciato che ha finito per far perdere di ruolo alla stessa ferrovia complessivamente intesa, per non parlare dei suoi luoghi emblematici quali le aree delle stazioni.

Oggi, anche se qualche intervento di trasformazione è stato oramai realizzato, vi è una situazione di sospensione e di incompiutezza, che sembra sollecitare una riflessione progettuale sulle azioni da intraprendere, ma anche un approfondimento sulle interrelazioni che nel tempo si sono stabilite tra la linea ormai abbandonata e gli insediamenti.

Volendo sintetizzare in poche battute le questioni principali sulle quali si è lavorato, anche al fine di delineare le peculiarità del caso rispetto ai temi principali della ricerca locale e nazionale, si può affermare che per il vecchio binario si è ragionato sulla "riprogettazione di un segno lineare" oramai perduto e per la nuova infrastruttura sulla riscoperta di tracce e memorie non considerate nella logica funzionale e trasportistica in base alla quale è stato realizzato il nuovo tracciato ferroviario.

Nel caso della ferrovia Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano, memoria e progetto sembrano pertanto disporsi in modo invertito; si può parlare di "progetto della memoria" del vecchio binario e di recupero dei segni e delle memorie antecedenti la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario in viadotto.

Parlare di questi temi significa riavviare una riflessione sulla forma della città, sulla sua idea e configurazione complessiva e impostare un progetto in grado di dare predominanza alla geografia e alla morfologia, superando la logica della frammentazione e provando a determinare una inversione di tendenza, in primo luogo culturale.



Questa inversione diventa uno spunto significativo anche per individuare riferimenti nell'ampia casistica di interventi relativi ad infrastrutture ferroviarie dismesse su cui si è molto discusso negli ultimi anni. Per il vecchio trac-

ciato della Napoli-Nola-Baiano possono essere utilmente citati gli interventi relativi alla High Line di New York, vale a dire di una infrastruttura ferroviaria prevalentemente in viadotto trasformata in spazio pubblico. La replica dell'antico segno diventa un punto di partenza essenziale per restituire la dignità perduta.

Per il nuovo tracciato può essere richiamato il progetto di Parco lineare tra Caltagirone e Villa Armerina, parzialmente realizzato da Marco Navarra, che recupera il segno di una ferrovia dismessa nella campagna aperta. La ricerca di relazioni con il suolo e con il paesaggio può reintrodurre il nuovo tracciato ferroviario nella dinamica territoriale.

Ovviamente questi sono solo esempi utili a sintetizzare un lavoro di ricerca che è stato costruito su una progressiva acquisizione di conoscenze e su sondaggi progettuali relativi a situazioni specifiche. In particolare gli approfondimenti più significativi sono stati svolti sul tema della reinterpretazione del vecchio segno lineare nella nuova dinamica urbana e sull'individuazione di nuovi spazi urbani, che potrebbero caratterizzare in maniera significativa gli insediamenti disposti tra Napoli e Nola.

D'altra parte, abbandonando il discorso della linea per ragionare sulle intersezioni, sulle aree delle stazioni, appare utile sottolineare che, mentre lungo il tracciato dismesso si determina la possibilità di utilizzare, in una certa misura, una logica di ripetizione e di serialità, al fine di ridare identità al segno lineare, lungo il nuovo tracciato è prevalente la necessità di introdurre variazioni e articolazioni, in grado di far assumere una configurazione definita ai luoghi coinvolti.

Queste prime considerazioni sulla ferrovia napoletana rientrano nell'affascinante ricerca sulla linearità, che ha attraversato ciclicamente la storia delle infrastrutture e che si rivela uno dei pochi indispensabili strumenti in grado di indagare il rapporto di queste con la città e con l'architettura. Ma non si tratta nel nostro caso di assecondare semplicemente un modello o una interpretazione della forma del territorio che può diventare astratta, al pari delle più attuali schematizzazioni basate su configurazioni a rete e policentriche, ma di sviluppare una riflessione sui mate-

riali che compongono gli insediamenti dell'area metropolitana, sulle loro origini e sulle loro relazioni nella situazione attuale.

Processi di costruzione e decostruzione di un territorio urbano

Evoluzione nel tempo del rapporto tra la linea e gli insediamenti.

La linea ferroviaria Napoli-Nola-Baiano, a scartamento ridotto, è entrata in esercizio nel 1884 ed ha subito un numero limitato di modifiche, soprattutto di tracciato, fino alla metà degli anni settanta, allorché sono stati elaborati i primi progetti di raddoppio del binario.

Nel suo secolo di vita l'infrastruttura lineare non ha subito variazioni determinanti, anche se, nello stesso arco temporale, la situazione insediativa è mutata profondamente e in questa processualità la posizione e la configurazione del tracciato ferroviario non sono state ininfluenti.

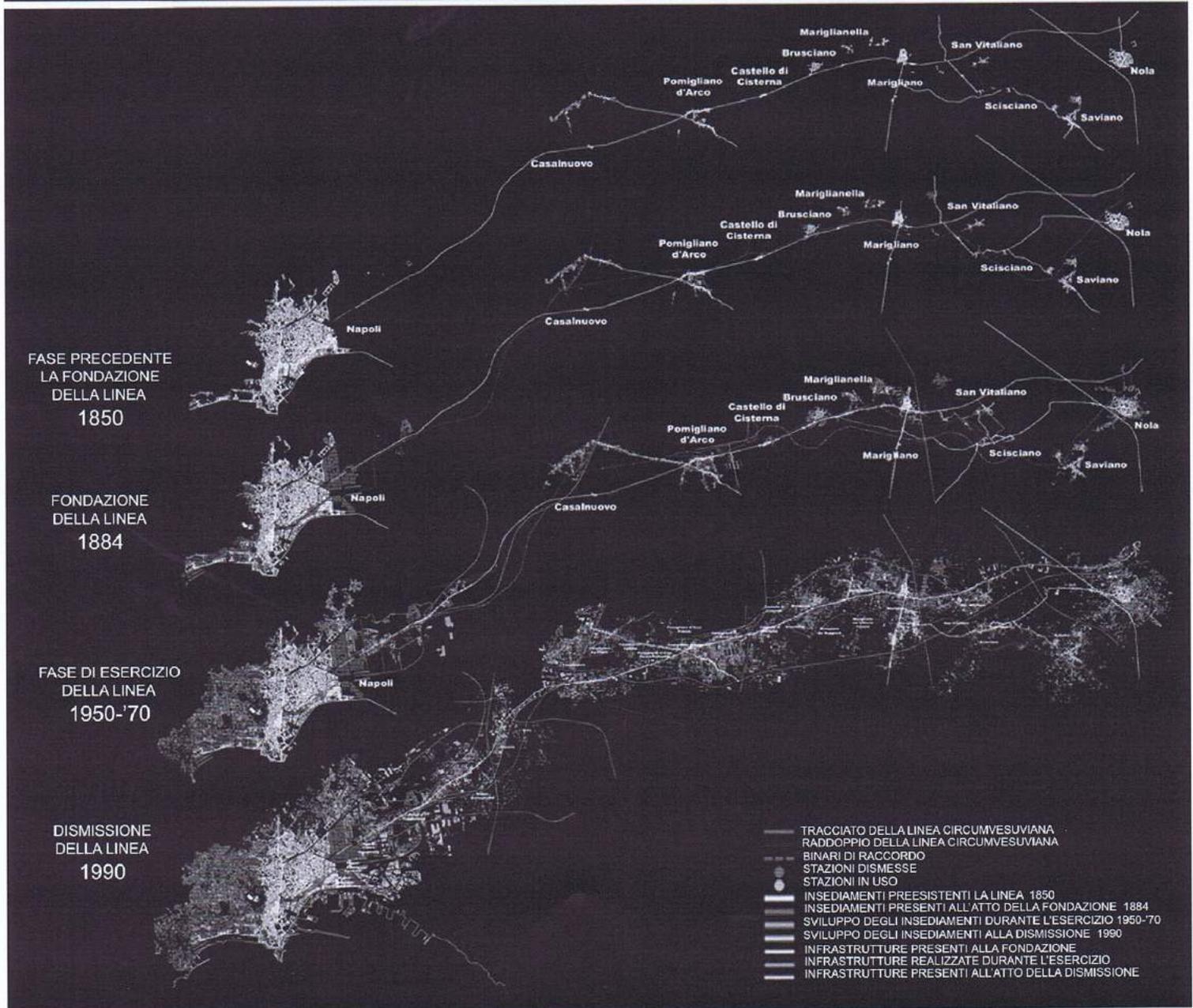
In sintesi, la ferrovia, grande elemento di innovazione e di modernità alla fine dell'Ottocento, nell'arco di un secolo, si è trasformata in un elemento anacronistico, un fattore di blocco più che di progresso.

Eppure i centri della Napoli-Nola, già di per sé relazionati ad una infrastruttura di grande importanza storica, la strada Nazionale delle Puglie, hanno assecondato in una certa misura il processo innescato dalla ferrovia, assumendo, in tutto o in parte, una configurazione lineare.

Non si tratta tuttavia di un sistema territoriale facilmente schematizzabile per due ordini di ragioni: in primo luogo in quanto tra i centri urbani e la strada delle Puglie si sono nel tempo consolidate relazioni molto variabili, in funzione delle morfologie e delle posizioni dei centri ed in secondo luogo in quanto la strada e la ferrovia si intersecavano in alcuni punti, modificando sostanzialmente la natura delle loro relazioni nelle varie parti del tracciato.

Riguardando in sintesi alla situazione urbano-territoriale che si è determinata all'atto della costruzione della ferrovia, nel rapporto tra linea ed insediamenti possono essere individuate, contrariamente a tanti altri territori ita-

EVOLUZIONE TRA LA LINEA E LA DINAMICA URBANA



liani, dove si registra una condizione di maggior omogeneità, situazioni differenziate:

- la linea come limite tra parti urbanizzate e campagna e tra pianura insediata e orografia più accidentata, come nel caso di Poggioreale;

- la linea come elemento del territorio aperto e del paesaggio, che attraversa la campagna avvicinandosi talvolta a piccoli aggregati edilizi;

- la linea come attraversamento del tessuto urbano.

Pur giocando il tracciato ferroviario un ruolo diverso nelle parti di territorio attraversato, nel progetto iniziale di costruzione della linea è riconoscibile una capacità strutturante. Risulta possibile riconoscere infatti almeno due elementi urbani di nuova formazione direttamente collegati alla ferrovia: gli insediamenti lineari longitudinali, che hanno riempito prevalentemente gli interstizi tra la strada delle Puglie e la ferrovia e gli insediamenti trasversali rispetto alla ferrovia, diffusi prevalentemente in corrispondenza delle aree delle stazioni. Questi ultimi si configurano come “viali della stazione”, in parte spontanei ed in parte progettati, che hanno restituito un carattere di centralità alle stazioni, facendole diventare punti di riferimento nel processo di crescita urbana. In prevalenza (Marigliano, Nola) questi viali si configurano come prolungamenti di centri consolidati verso la stazione. Accanto al processo di crescita per linee (longitudinali e trasversali) si riscontrano però anche modalità di sviluppo urbano diverse, caratterizzate dalla giustapposizione di parti compatte: pezzi specializzati (cittadelle industriali, quartieri di edilizia economica e popolare), che tendono a configurarsi come recinti; maglie urbane ad impianto ortogonale, disposte ad un lato della linea, saturate in tempi successivi; riempimenti che si sono progressivamente ricompattati trasformandosi in nuclei rigidi.

Pur attraversando la linea un territorio prevalentemente pianeggiante, si riconoscono anche differenti rapporti con il suolo: non solo le più diffuse situazioni a raso, ma anche tratti in rilevato, in trincea e in galleria. Nello stesso tempo si individuano alcuni manufatti caratterizzanti il tracciato ferroviario: fossati, passaggi a livello, ponti.

Ricostruendo una mappa di queste situazioni e di questi manufatti risulta possibile circoscrivere alcuni punti significativi, nei quali la ferrovia continua a rappresentare un elemento fondamentale di identificazione del paesaggio.

Questi manufatti si collocano prevalentemente all'intersezione con altri elementi infrastrutturali, in particolare con le altre linee ferroviarie. Si possono citare i casi di Casalnuovo e di Marigliano, oltre che di Nola.

Nell'ambito di questo insieme di punti eccezionali disposti lungo la linea rientra ovviamente il sistema delle stazioni, che si presentano, a meno di qualche eccezione, come manufatti molto semplici, che hanno subito diverse modificazioni nel tempo, perfettamente ricostruibili sulla base della documentazione storica che si è reperita.

È tuttavia possibile introdurre alcuni criteri di classificazione, al fine di valutare, nel caso della linea della Circumvesuviana Napoli-Nola, le peculiarità del tema della stazione che, per sua natura, si presta ad essere interpretato in chiave tipologica secondo il rapporto regola-eccezione.

L'elemento di base è il blocco lineare semplice a due livelli, con una pensilina aggettante verso i binari. Al piano terra è collocato un piccolo atrio-biglietteria, al quale solo in qualche caso si affiancano attività commerciali. Al piano superiore si dispone invece l'alloggio. Fondamentalmente si tratta di blocchi di limitate dimensioni.

In alcuni casi il blocco viene articolato in più elementi, determinando configurazioni leggermente diversificate rispetto allo schema edilizio di base. Questa articolazione del manufatto originario deriva dall'esigenza di collegare strada di accesso e binari disposti a quote diverse.

Rispetto agli insediamenti urbani le aree delle stazioni tendono ad assumere la caratterizzazione di luoghi di bordo o più raramente di luoghi centrali. In funzione di questi differenti ruoli si sono formati gli spazi aperti di pertinenza delle stazioni che, prevalentemente, si sviluppano secondo forme allungate e disarticolate, collegate all'andamento lineare della ferrovia.

In molti casi gli spazi di pertinenza delle stazioni rappresentano una sorta di dilatazione della linea.

Questi spazi di pertinenza ferroviaria sono entrati inevitabilmente in connessione con gli spazi aperti urbani, per cui risulta interessante individuare alcune situazioni ricorrenti, storicamente consolidate costruendo una classificazione sintetica del rapporto delle stazioni con i centri urbani:

- rapporto diretto stazione-strada urbana esterna; presenza di elementi intermedi, di pertinenza delle stazioni, di connessione con le strade urbane;
- costruzione preordinata di uno spazio urbano davanti alla stazione, definibile sinteticamente come slargo;
- recinti fortemente estroversi rispetto al sistema urbano.

La nuova condizione della linea dopo la dismissione.

Agli inizi degli anni novanta è entrata in funzione la nuova linea a doppio binario della Circumvesuviana, relativamente al tratto Napoli-Scisciano, per cui è stato definitivamente dismesso il corrispondente tratto dell'originaria linea a binario unico, che non ha invece ad oggi subito variazioni nel tratto Scisciano-Baiano. Relativamente alla linea dismessa, con gli interventi di raddoppio, si è determinata una differenziazione in tre tratti, in funzione della posizione e della quota dei binari:

- il tratto oggetto dell'interramento, nel quale il vecchio binario risulta abbandonato, ma in qualche misura anche connesso posizionalmente alla nuova linea;
- il tratto in sopraelevata, ma al di sopra del sedime del vecchio binario, per cui si registra ancora una connessione molto forte;
- il tratto in sopraelevata autonomo rispetto al binario preesistente, per cui il vecchio binario risulta completamente abbandonato.

Nell'ambito del progetto di raddoppio non è contenuto alcun elemento di specificazione sull'uso del binario dismesso. Dopo qualche tentativo iniziale, si è presto rinunciato alla costruzione di una strategia unitaria di riqualificazione e di riutilizzazione del binario abbandonato.

In alcuni casi i singoli comuni sono intervenuti in alcuni tratti parziali di loro competenza territoriale, recuperando il segno lineare con l'introduzione di piste cicla-

bili (Pomigliano d'Arco) o anche avanzando soluzioni di estensione parziale degli interventi progettati alle aree circostanti, a partire dalla riutilizzazione dell'elemento lineare. Ma queste operazioni hanno segnato il passo evidenziando tutti i limiti della parzialità degli interventi, sia per la ridotta estensione dei tratti considerati, sia per l'assenza di un adeguato studio dei rapporti con le aree urbane contigue, con particolare riferimento ai retri delle cortine edilizie disposte lungo il binario.

In qualche caso, nell'ambito dei piani regolatori generali dei singoli comuni, si è tentato di costruire una strategia di rinnovamento urbano in grado di tenere conto delle trasformazioni intervenute nel sistema infrastrutturale. Ma anche da questo versante non si segnalano risultati significativi.

Più che una casistica degli interventi realizzati risulta oggi possibile tracciare una mappa dell'abbandono e delle sovrapposizioni, con la conseguente perdita parziale del segno lineare e dei manufatti ad esso connessi.

D'altra parte, riguardando alle diverse condizioni urbane attuali delle aree disposte intorno alle vecchie stazioni, sembra spontaneamente determinarsi una condizione di maggiore integrazione con gli spazi urbani, soprattutto con quelli che sono stati in qualche misura condizionati dalla presenza della linea ferroviaria e della stazione.

Si origina in questo modo un sistema di luoghi concatenati, che danno luogo potenzialmente ad una nuova trama di spazi urbani, sospesi tra permanenze consolidate e nuove possibili articolazioni, da definire attraverso approfonditi progetti specifici.

Nuovi spazi urbani in formazione

Ripensando in maniera unitaria al progetto delle aree interessate dalla dismissione della linea ferrovia Napoli-Nola-Baiano, si ravvisa in primo luogo la necessità di far emergere i caratteri di continuità di un segno, che si è parzialmente perduto, superando il discorso della frammentazione e della casualità degli interventi.

La linea ferroviaria dismessa rappresenta una duplice occasione di progetto: da un lato come "serbatoio" di aree

inedificate resesi improvvisamente disponibili, può favorire l'inserimento all'interno dei tessuti compatti di una serie di attrezzature, di attività, di spazi aperti pubblici, di cui i centri hanno spesso bisogno; dall'altro come segno che, avendo rappresentato, insieme con la strada delle Puglie, un elemento essenziale per la definizione morfologica dei centri urbani, si presta a diventare la spina dorsale di un ragionamento in grado di modificare profondamente l'attuale configurazione, ridefinendo molte situazioni da tempo irrisolte.

E' inoltre da ribadire in questo quadro la necessità di ridefinire i rapporti tra i centri urbani con la nuova linea e con le sue stazioni, coinvolgendo altre aree e generando altre e più articolate tematiche, di fondamentale importanza per la riorganizzazione dei centri urbani.

In molti casi parlare di connessione tra la linea preesistente e la nuova significa ragionare in termini di attraversamenti trasversali, di nuovi "viali della stazione", a doppia testata, in grado di connettere luoghi e spazi completamente separati.

In ogni caso il ripensamento complessivo delle aree ferroviarie dismesse e il rapporto tra esse e gli altri elementi in gioco nello scenario urbano possono costituire il fulcro di una strategia progettuale di livello territoriale, a partire dalla scelta di accettare la frammentarietà del paesaggio urbano come aspetto fondamentale della contemporaneità, reinterpretandola come ricchezza del disegno di insieme.

Si è spesso ragionato sulla formazione di nuovi spazi della città contemporanea. Nel caso in questione risulta sicuramente possibile una ricerca di invarianti progettuali, a partire dalla constatazione delle analogie che si determinano lungo la linea dismessa.

Ciò non significa che di volta in volta nel progetto non debbano essere utilizzati pienamente gli strumenti dell'architettura, che, ritornando a riflettere sulla costruzione della città contemporanea, deve anche farsi carico della messa a punto delle componenti autonome nel complicato processo di trasformazione dell'esistente.

Un primo elemento di definizione si origina dall'individuazione degli elementi che compongono gli insediamenti

ti attraversati dalla linea e dalle relazioni che questi stabiliscono con la linea stessa.

Inglobando di volta in volta in una impostazione progettuale unitaria gli elementi in stretto rapporto con la linea dismessa e riconoscendo il tipo di relazione che si instaura risulta possibile ragionare su un "ispessimento" della linea che progettualmente può essere definita, nelle sue numerose declinazioni, come fascia, intesa come moltiplicatore di relazioni in grado di chiamare in gioco preesistenze significative, ma anche di favorire il radicamento di nuovi contenuti. Una fascia che si configura come un'unità che attraversa paesaggi e insediamenti distinti, deformandosi e adattandosi alle diverse situazioni contestuali. Proprio all'interno della fascia, vale a dire all'interno della linea allargata attraverso l'inserimento di elementi e materiali urbani coinvolti, in diverse misure, nel processo di dismissione, assume un preciso significato l'individuazione di elementi di generalità e di ripetibilità delle situazioni. Così come le stazioni definiscono una serie, i luoghi delle stazioni abbandonati sembrano oggi riproporsi come elementi correlati e di riferimento nelle diverse situazioni urbane, una sorta di sequenza molto variabile, al pari delle nuove stazioni della linea in viadotto, spesso ancora in posizioni marginali e in luoghi connotati solo da una logica infrastrutturale.

Risulta allora possibile costruire una casistica di possibili nuove "sezioni della linea", a partire dalle diverse condizioni di "ispessimento", che si determinano lungo di essa.

Nelle sperimentazioni progettuali, che si sono elaborate nell'ambito del laboratorio di sintesi sulle aree dismesse di Poggioreale e di alcune tesi di laurea (casi di Casoria, Pomigliano d'Arco, Brusciiano e Marigliano) si sono individuati e sviluppati alcuni temi fondamentali, che hanno consentito di confrontare situazioni completamente diverse, cogliendone inaspettate analogie, oltre a significative differenze.

Ci sono indubbiamente situazioni in cui l'elemento su cui ragionare è l'area di sedime del binario, con l'immediato allargamento alle aree di stazione, che godono del particolare privilegio di essere stati spesso luoghi centra-

li nei relativi contesti urbani e che si prestano quindi ad accogliere elementi di nuova concezione di particolare prestigio. In questi casi il tema ricorrente è quello della riconfigurazione dei limiti di uno spazio che è fondamentalmente un vuoto con oggetti. I materiali prevalenti del progetto sono le retrocortine, i piccoli spazi aperti e i manufatti ferroviari dismessi.

E' il caso di Poggioreale, dove il lavoro si è svolto lungo il tratto interrato dell'antica linea e in corrispondenza dell'area di progetto di una nuova stazione. La trasformazione dell'infrastruttura lineare investe in realtà una porzione di territorio più ampia, un'area di giuntura tra la consolidata cortina edilizia di via Nuova Poggioreale e il grande ambito di completamento del Centro Direzionale, da decenni in abbandono, ma anche ricco di potenzialità e di presenze storiche significative. Attraverso il discorso della linea risulta possibile mettere in relazione aree completamente separate sotto il profilo urbanistico-normativo, studiandone le possibili interrelazioni.

L'idea è di progettare un tratto di parco lineare che segue la traccia del binario e si rapporta con il viadotto e via Nuova Poggioreale. Il parco penetra negli spazi retrostanti le cortine consolidate ed ingloba luoghi completamente abbandonati rappresentando nello stesso tempo un'occasione di connessione tra le stazioni già presenti e le nuove.

L'articolazione nel parco diventa una sorta di grande ossatura, che utilizzando il tracciato in disuso, fissa una nuova condizione, un nuovo rapporto tra struttura e infrastruttura, in grado di rompere antiche separazioni. Su questo tema nel laboratorio di sintesi si sono studiate diverse alternative: alcune imperniate sull'esaltazione del segno lineare, altre sull'individuazione di innesti trasversali significativi.

Lungo i preesistenti limiti delle aree ferroviarie si collocano anche vuoti urbani spesso consolidati, come nel caso di Brusciano e di Marigliano, che offrono occasioni di importanti allargamenti della sezione fino a comprendere alcuni elementi storici ed emergenti del panorama urbano consolidato, per i quali risulta possibile ridefinire i rapporti con la linea. Si determina in questo modo,

con una notevole ricorrenza, il tema della dilatazione dello slargo.

In molte situazioni risultano coinvolte diverse parti urbane (dai centri di antico impianto all'edilizia sparsa) e sono messe a confronto diverse assialità urbane, ridando centralità a spazi disposti ad incastro tra sistemi lineari, collegati tra loro attraverso elementi primari preesistenti e nuovi.

Emblematico è il caso di Brusciano. L'idea di progetto che si è sviluppata è quella di trasformare lo spazio urbano, dove sorgeva l'edificio-stazione abbattuto ed in cui oggi è presente un parcheggio sotterraneo da poco realizzato e non utilizzato, in un'area centrale dalla forte connotazione urbana (anche con l'inserimento di nuove funzioni) in grado di collegare il nucleo antico e le parti di più recente formazione, ridisegnando il tracciato del binario, attualmente in trincea e chiuso su entrambi i lati ed aprendolo al contesto. L'obiettivo è quello di dilatare il preesistente luogo pubblico, inglobandolo in un sistema integrato di spazi (Piazza XI Settembre, i due slarghi del municipio a diverse quote e il cortile della scuola) e percorsi, che si relazionano tra loro e con altri elementi progettati ex-novo (edificio scolastico e municipio) diventando trama di connessione tra antico e nuovo.

A Marigliano, invece, si è ragionato sul valore posizionale dell'area della vecchia stazione, in fase di abbattimento, che, proprio nel momento in cui sono stati eliminati i binari, risulta sicuramente accresciuto.

Si è allora avanzata l'idea di introdurre un teatro inteso come un edificio a ponte sulla strada – binario, un edificio che sovrasta uno spazio che assume i connotati di una piazza coperta.

D'altra parte il posizionamento di architetture centrali lungo la preesistente linea rappresenta nell'ambito del discorso del progetto unitario della linea-fascia, un importante fattore di identificazione e di specificazione. Ed in questo senso si sono anche valutate ulteriori potenzialità di innesti architettonici, nuovi edifici pubblici nel sistema urbano di Marigliano, in grado di "misurare" le distanze lungo il preesistente tracciato ferroviario.

LA CLASSIFICAZIONE DEGLI ELEMENTI CHE COMPONGONO GLI INSEDIAMENTI ATTRAVERSATI DALLA LINEA



Cortine

-  cortina compatta prospiciente la linea
-  retrocortina
-  cortina trasversale

Tessuti urbani compatti

-  trame ortogonali
-  urbanizzazione compatta non regolare
-  isolati della città storica
-  urbanizzazione diffusa ai margini della città consolidata

Recinti

-  recinti caratterizzati da una specificità insediativa
-  insediamenti residenziali autonomi

Insedimenti radi

-  addensamenti edilizi
-  edilizia sparsa

Spazi aperti

-  aperta campagna
-  spazi di margine o di risulta in condizione di provvisorietà

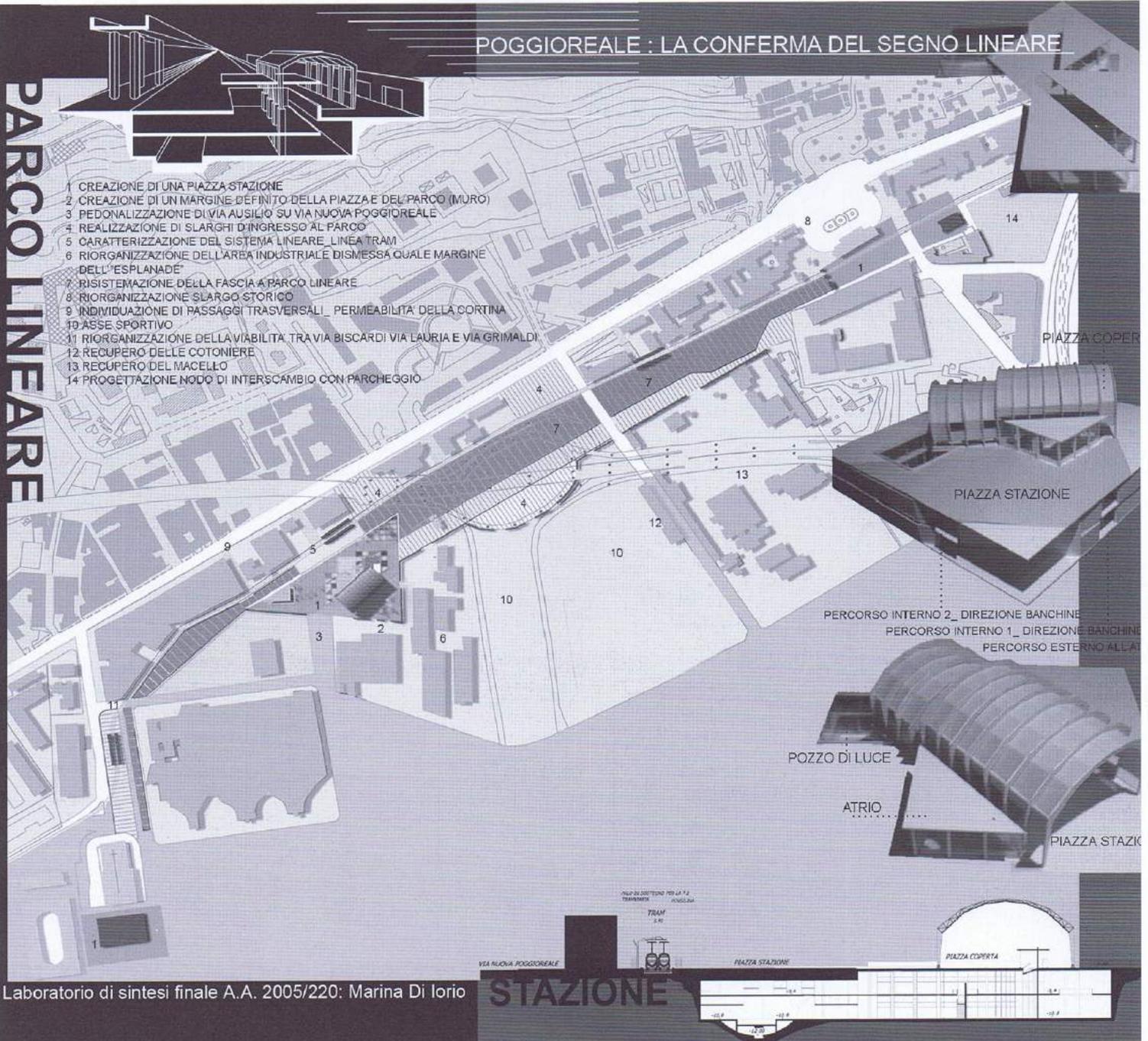
Segni lineari

-  Circumvesuviana dismessa
-  Circumvesuviana in esercizio
-  F.S.
-  Autostrade / Strade extraurbane a scorrimento veloce
-  Nazionale delle Puglie
-  Regi Lagni

POGGIOREALE : LA CONFERMA DEL SEGNO LINEARE

PARCO LINEARE

- 1 CREAZIONE DI UNA PIAZZA STAZIONE
- 2 CREAZIONE DI UN MARGINE DEFINITO DELLA PIAZZA E DEL PARCO (MURO)
- 3 PEDONALIZZAZIONE DI VIA AUSILIO SU VIA NUOVA POGGIOREALE
- 4 REALIZZAZIONE DI SLARGHI D'INGRESSO AL PARCO
- 5 CARATTERIZZAZIONE DEL SISTEMA LINEARE LINEA TRAM
- 6 RIORGANIZZAZIONE DELL'AREA INDUSTRIALE DISMESSA QUALE MARGINE DELL'ESPLANADE
- 7 RISISTEMAZIONE DELLA FASCIA A PARCO LINEARE
- 8 RIORGANIZZAZIONE SLARGO STORICO
- 9 INDIVIDUAZIONE DI PASSAGGI TRASVERSALI PERMEABILITÀ DELLA CORTINA
- 10 ASSE SPORTIVO
- 11 RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ TRA VIA BISCARDI VIA LAURIA E VIA GRIMALDI
- 12 RECUPERO DELLE COTONIERE
- 13 RECUPERO DEL MACELLO
- 14 PROGETTAZIONE NODO DI INTERSCAMBIO CON PARCHEGGIO



Laboratorio di sintesi finale A.A. 2005/220: Marina Di Iorio

STAZIONE

POGGIOREALE : LA ROTTURA DEI RECINTI E LA COSTRUZIONE DI UN SISTEMA DI LUOGHI CENTRALI



il varco



la retrocortina



la retrocortina

il varco

la piazza tra le architetture

la piazza a 2 livelli

la cerniera



la cerniera:
analogia



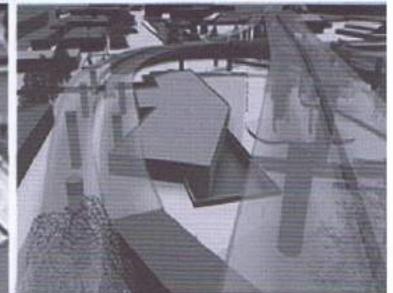
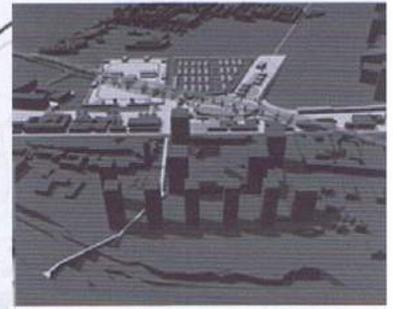
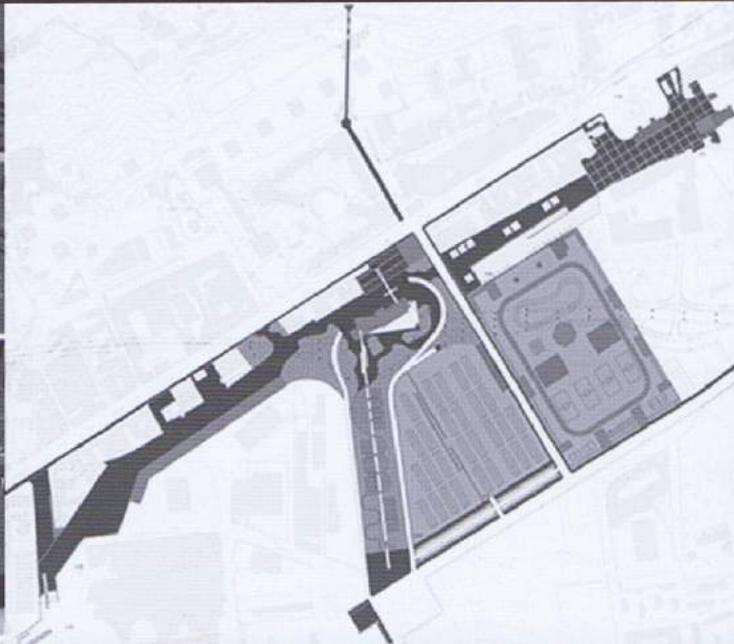
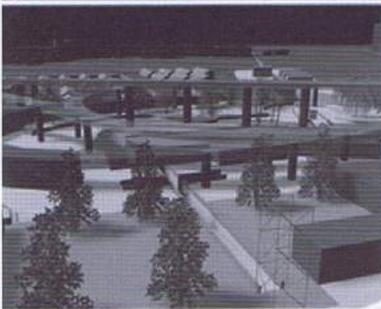
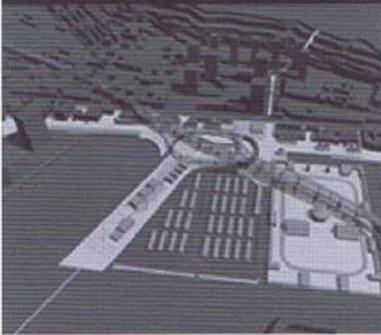
la cerniera



la piazza a
2 livelli

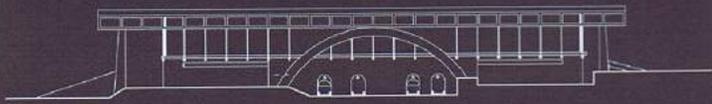
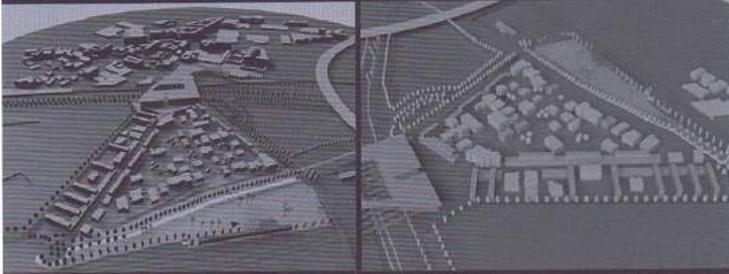


la piazza tra le architetture



Laboratorio di sintesi A.A. 2005/2006 : Giuseppe Ruocco

CASORIA "UN NUOVO SISTEMA DI AVVICINAMENTO DELLA CITTA' ALLA STAZIONE"



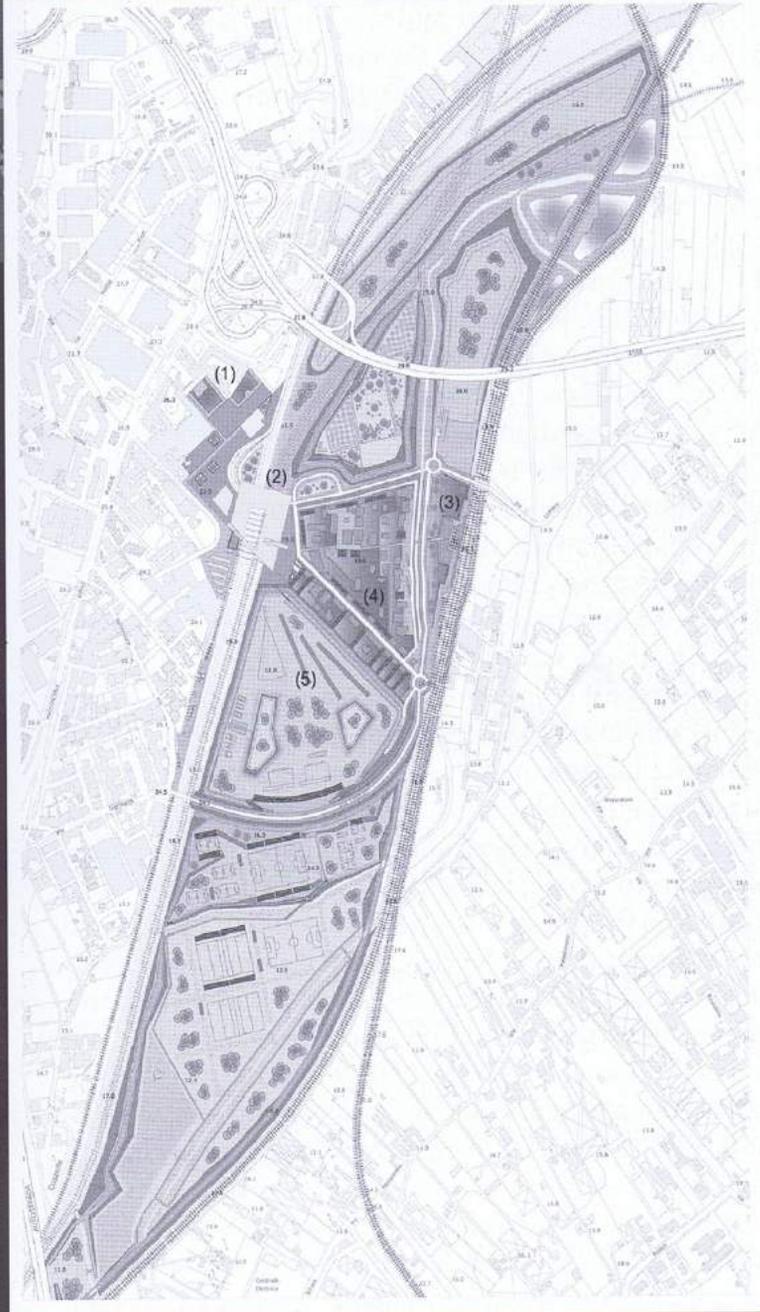
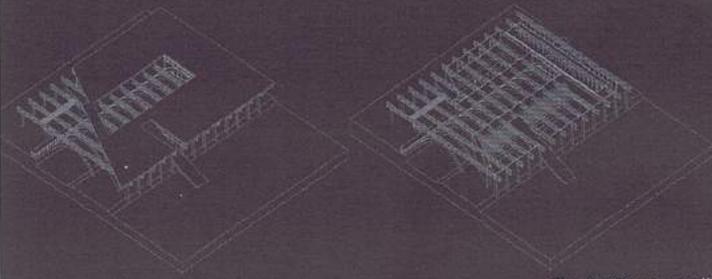
(1)
Ridisegno degli spazi di risulta all'interno del tessuto urbano compatto

(2)
Edificio di raccordo tra quote diverse e di connessione tra città e stazione

(3)
La nuova "piazza della stazione"

(4)
Completamento della figura urbana: disegno di uno spazio di connessione tra città e stazione

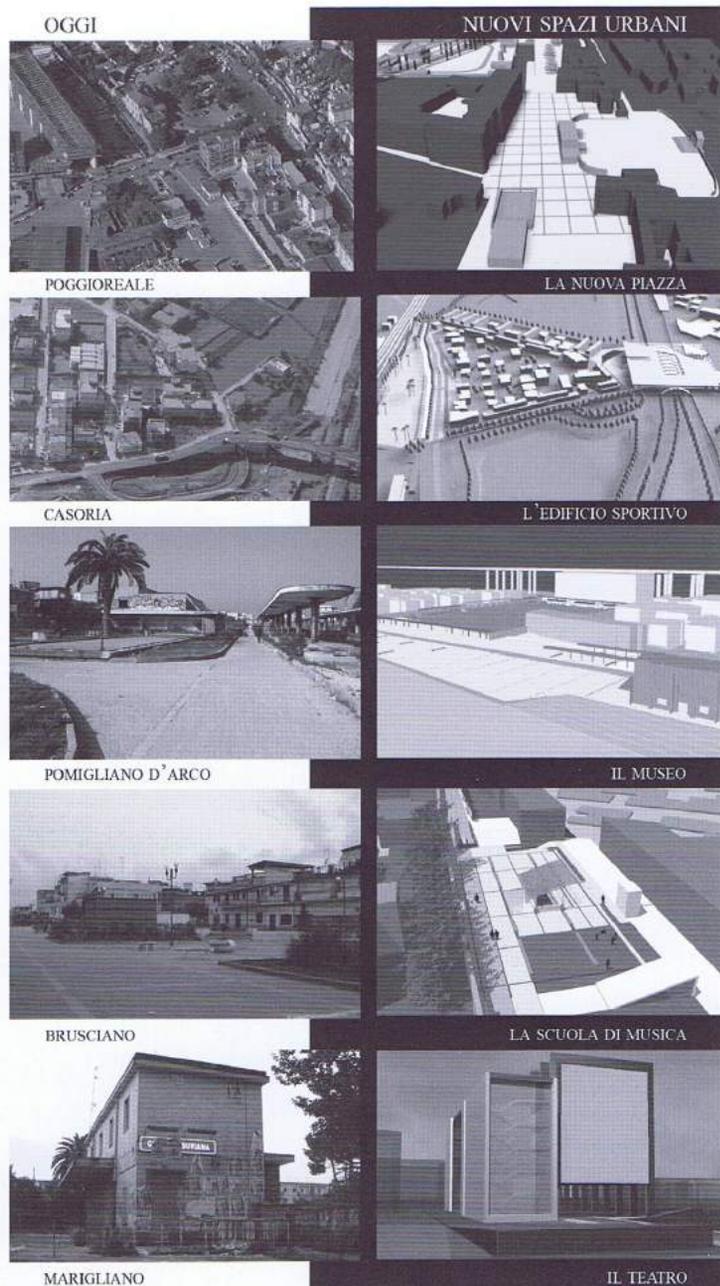
(5)
Fascia intermedia di verde attrezzato tra costruito e verde agricolo e città



Tesi di laurea di Giuseppe Ruocco

Questi allargamenti e dilatazioni assumono potenzialmente dimensioni e portata ancora più vasta in corrispondenza degli spazi aperti interni ad aree costituite da elementi rigidi. Il tema ricorrente diventa allora quello della rottura dei recinti, della riconfigurazione del piano su cui sono sorti quartieri residenziali e cittadelle produttive. Ciò è particolarmente evidente nel caso di Pomigliano d'Arco, dove lo spazio liberato dei binari diventa elemento di connessione tra la città nuova e la parte industriale, offrendo la possibilità di reinterpretare il tema della città di nuova formazione, che era stato impostato negli anni trenta con il piano Cairoli. D'altra parte, proprio in questa elaborazione sembra delinearsi con chiarezza l'idea di una fascia intermedia tra il quartiere residenziale e gli stabilimenti industriali, con diverse attrezzature. Oggi la preesistente fascia ulteriormente delimitata a sud dalla nuova linea ferroviaria in viadotto con la stazione e a nord della strada di Puglia, comprende la linea ferroviaria dismessa, non più intesa come limite, ma come elemento di una nuova e più articolata composizione urbana. Ed in questa ottica la stazione e le pensiline della ferrovia così come gli altri elementi architettonici risalenti agli anni '40, diventano elementi strutturanti di una parte urbana molto articolata, nella quale il parco lineare assume una caratterizzazione autonoma ma anche di elemento di continuità tra la parte residenziale e la parte industriale della città.

Ancora interessanti sono le situazioni in cui è possibile integrare al progetto della linea il ridisegno delle fasce di bordo di altre infrastrutture: è possibile così trovare ingenti spazi disponibili ad essere riconfigurati, disegnando elementi di livello territoriale più articolati rispetto al semplice discorso del parco. Ed in queste situazioni il nodo-stazione può essere pensato come elemento di interscambio (occasione di superamento della barriera ferroviaria), come semplice piastra percorribile. In quest'ottica si è ritenuta la situazione di Casoria particolarmente interessante, in quanto si è avuta l'occasione di "sperimentare" nuove modalità di interpretazione del rapporto tra la nuova stazione e le parti di città



di ultima formazione. In questa ottica gli “avvicinamenti della città alle stazioni” individuati nell’evoluzione storica dei rapporti tra centri e linea vecchia, sono stati rimeditati alla luce delle esperienze moderne di progetto di parti di città, provando a costruire una nuova connessione urbana con la stazione, in spazi peraltro caratterizzati da una bassissima qualità insediativa ed architettonica. Il sistema della piastra e del piccolo insediamento residenziale si inseriscono in una fascia verde intermedia tra il costruito e campagna, delimitata marcatamente da una serie di infrastrutture ferroviarie. Allargando ancora il discorso è possibile ipotizzare estensioni della fascia che si sviluppano verso la campagna aperta, delineando il tema della costruzione del parco agricolo.

In questo meccanismo di correlazioni risulta possibile coinvolgere, almeno in alcune situazioni, quali ancora una volta Brusciano e Marigliano, il nuovo binario, soprattutto in corrispondenza delle aree delle nuove stazioni. In questo modo, ragionando sulle “trasversali”, anche consolidate, si individuano spazi di connessione tra elementi primari, in grado di modificare notevolmente il sistema delle correlazioni urbane attualmente consolidate.

L’idea di progetto della fascia lungo l’infrastruttura dismessa si sviluppa così a partire dall’individuazione dei rapporti che questa assume nel presente ed ha avuto con gli altri elementi dell’urbano. E’ il gioco delle parti che di volta in volta si riscontrano nell’attraversamento di situazioni differenti che porta al riconoscimento di analogie interne e di ripetitività di alcuni temi, oltre alla messa in gioco di aree ben più ampie della stretta sezione tecnica.

Si delinea allora, a partire dalla linea dismessa, attraverso la verifica progettuale una nuova trama di temi compositivi nella città in estensione, capace di lavorare su nuove misure, includendo elementi eterogenei attraverso un principio di relazione strutturale tra i diversi fatti architettonici, tra i diversi elementi fisici coinvolti nella trasformazione.

DALL'AREA STAZIONE AD UN NUOVO SPAZIO CENTRALE: IL CASO DI BRUSCIANO

IL MUNICIPIO



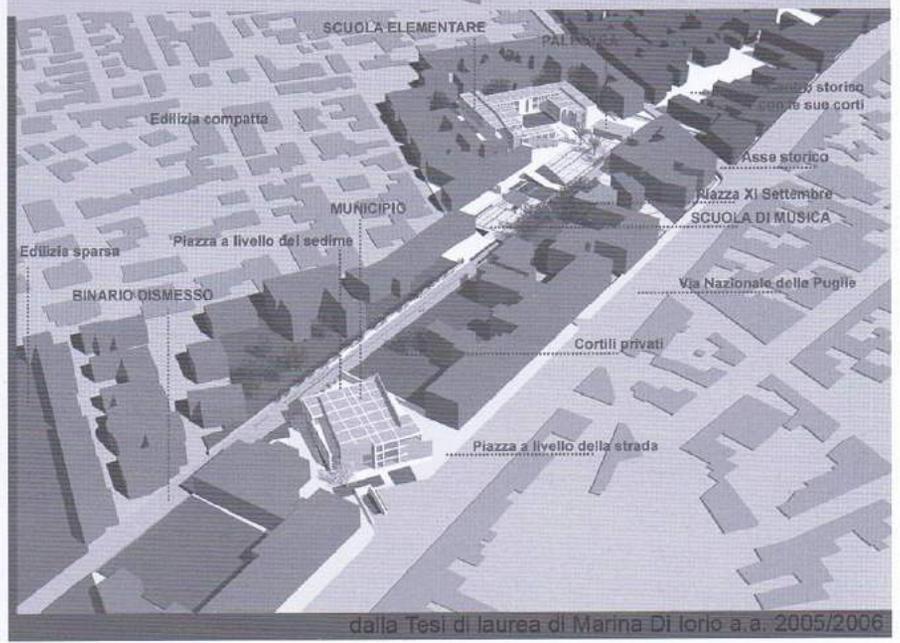
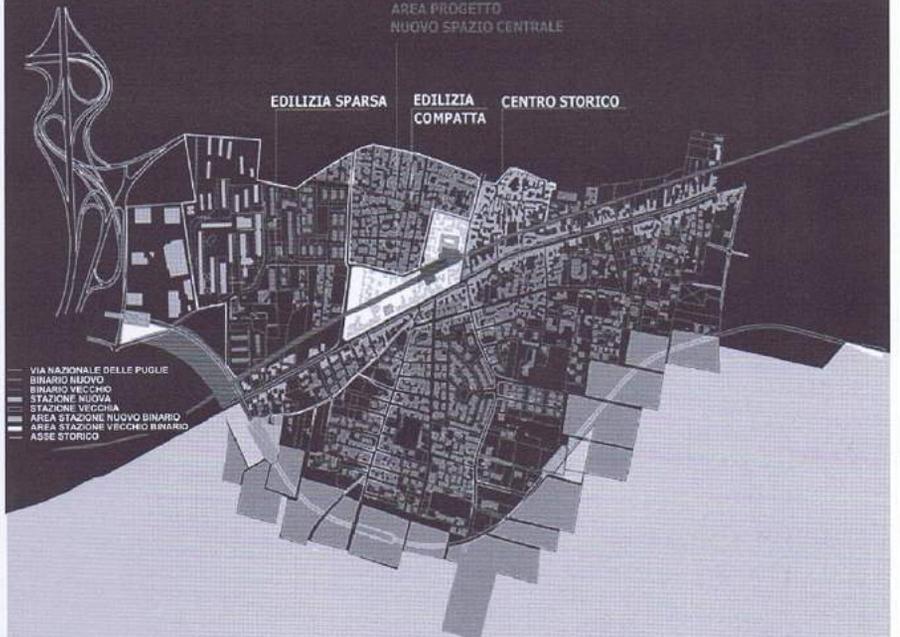
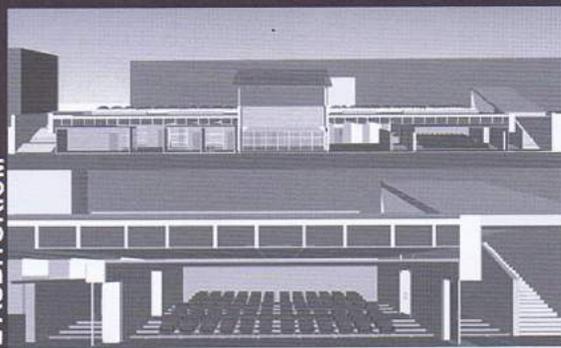
IL PROGETTO URBANO



LA SCUOLA



L'AUDITORIUM



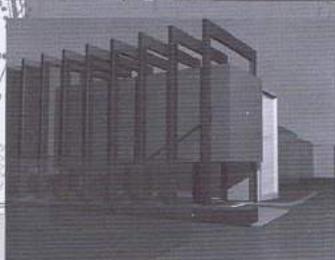
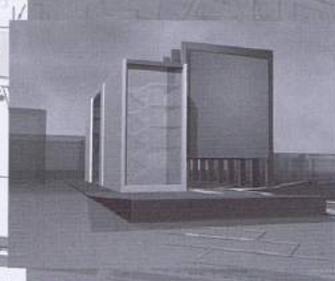
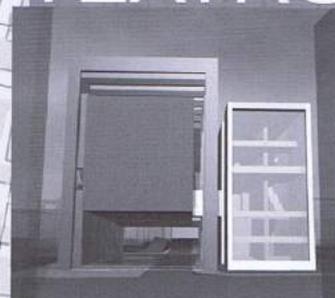
dalla Tesi di laurea di Marina Di Iorio a.a. 2005/2006

MARIGLIANO: LE ARCHITETTURE CENTRALI LUNGO LA LINEA



- 1 PALAZZETTO DELLO SPORT
- 2 TEATRO
- 3 PARCO DELLA MUSICA
- 5 RIDEFINIZIONE DELLA SEZIONE DEL BINARIO DISMESSO
- 6 RIDISEGNO FASCE DI RISPETTO DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA
- 7 RIDEFINIZIONE ASSE TRASVERSALE

TEATRO



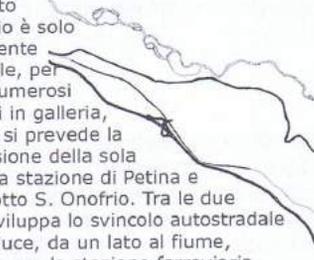
Nuovo teatro nell'area dell'ex
circumvestiviana lungo
corso Vittorio Emanuele

Tesi di laurea di Annalisa Di Mase

LA GRIGLIA - i segni lineari delle infrastrutture costituiscono il "pentagramma" su cui viene costruita la partitura delle azioni progettuali

AREA 1. LO SVINCOLO DI PETINA

Il tracciato ferroviario è solo parzialmente accessibile, per via dei numerosi segmenti in galleria, pertanto si prevede la riconversione della sola area della stazione di Petina e del viadotto S. Onofrio. Tra le due aree si sviluppa lo svincolo autostradale che conduce, da un lato al fiume, passando per la stazione ferroviaria,



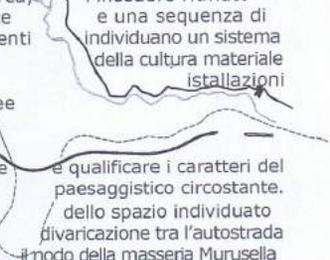
AREA 2. TRA GALDO E CASTELLUCCIO COSENTINO

Ai piedi della collina di Castelluccio, l'insieme lineare, composto dall'autostrada, dalla ferrovia e dal fiume Tanagro, si espande disegnando un'ampia curva. In corrispondenza di questa ansa viene ad inserirsi di nuovo nel sistema il quarto segno lineare e cioè la strada statale proveniente dal versante opposto del



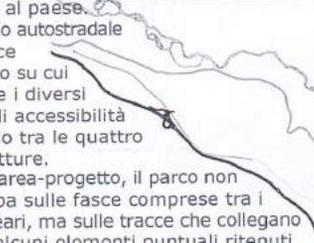
AREA 3. TRA AULETTA E PERTOSA

In quest'area, delle arcate terrazzamenti espositivo e per temporanee finalizzate a promuovere sistema. All'interno della ferrovia, l'incedere ritmato e una sequenza di individuano un sistema della cultura materiale installazioni. e qualificare i caratteri del paesaggistico circostante. dello spazio individuato dalla divaricazione tra l'autostrada e la ferrovia, il nodo della masseria Murusella



I BORDI - stabiliscono i confini del parco e la loro natura, l'ampiezza della sezione trasversale e i tratti su cui intervenire sia nei segni lineari sia negli spazi che essi racchiudono

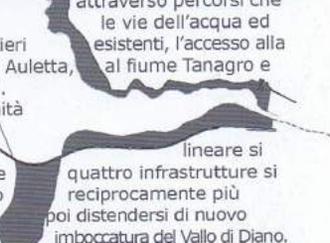
dall'altro al paese. Lo svincolo autostradale costituisce l'elemento su cui innervare i diversi sistemi di accessibilità e scambio tra le quattro infrastrutture. In quest'area-progetto, il parco non si sviluppa sulle fasce comprese tra i segni lineari, ma sulle tracce che collegano tra loro alcuni elementi puntuali ritenuti



massiccio Perniciata. La ferrovia e l'autostrada formano un nuovo loop, innervato dai corsi d'acqua che scorrono verso il Tanagro e da una viabilità interna, costituita, in questo caso, dalla strada statale. Lungo il torrente Galdo, la principale via d'acqua che attraversa il loop, s'innesta

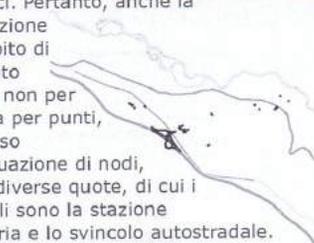


organizza, seguono alcuni sentieri stazione di Auletta, alla S.S. 19. In prossimità di Polla, il fascio stringe e le scavalcano volte, per alla attraverso percorsi che le vie dell'acqua ed esistenti, l'accesso alla al fiume Tanagro e lineare si quattro infrastrutture si reciprocamente più volte, per imboccatura del Vallo di Diano.



I PUNTI - una selezione di episodi che circoscrive il campo d'azione del progetto delimitando la sezione longitudinale dell'ambito d'intervento

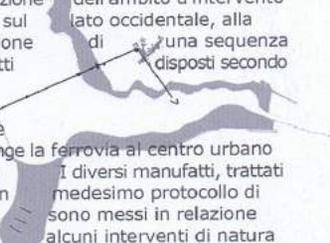
strategici. Pertanto, anche la delimitazione dell'ambito di intervento avviene non per linee ma per punti, attraverso l'individuazione di nodi, posti a diverse quote, di cui i principali sono la stazione ferroviaria e lo svincolo autostradale.



un percorso di accesso alla stazione di Castelluccio, che costituisce il terminale del primo tratto precorrabile della ferrovia. Dopo la stazione di Castelluccio, infatti, l'utilizzo della sede del tracciato ferroviario è compromesso dalla presenza di numerose gallerie, e il parco lineare si sviluppa seguendo i sentieri lungo

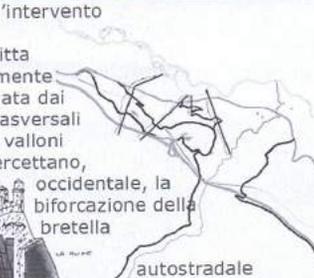


La delimitazione dell'ambito d'intervento è affidata, sul lato occidentale, alla individuazione di una sequenza di manufatti disposti secondo un'ideale asse trasversale che congiunge la ferrovia al centro urbano di Auletta. I diversi manufatti, trattati secondo un medesimo protocollo di regole, sono messi in relazione mediante alcuni interventi di natura

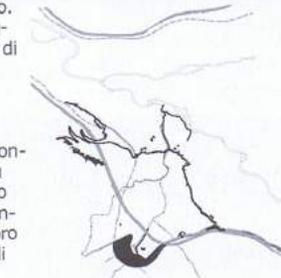


LE TRASVERSALITÀ - riconnettono trasversalmente le quattro infrastrutture rendono possibile la configurazione di un sistema unitario. Sono "elementi-ponte" che consentono l'accessibilità e lo scambio tra i quattro segni lineari

L'area d'intervento viene circoscritta e fisicamente individuata dai segni trasversali dei due valloni che intercettano, sul lato occidentale, la biforcazione della bretella autostradale



il corso del fiume Tanagro. Oltre l'ampia curva disegnata ai piedi della collina di Castelluccio, le tre infrastrutture guadagnano quota e, percorrendo il fianco meridionale della valle del Tanagro, si dispongono in adiacenza ma su livelli sfalsati dando luogo ad un sistema lineare continuo che comprende i loro tracciati e i sottili lembi di aree intercluse.



percettiva e/o funzionale. All'estremo opposto, l'ambito d'intervento è delimitato da una risalita meccanica che ricongiunge Pertosa all'autostrada. Le ricuture trasversali; alcune linee tagliafuoco di disboscamento segnalano i solchi attraversando i viadotti ferroviari e autostradali fino al fiume Tanagro, limite settentrionale del fascio.



Fig. 1
La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 1: Le aree, le azioni e i temi.

IL TRATTO DELLA LINEA FERROVIARIA tra la stazione di Sicignano e l'ex-carceri borbonico si sviluppa per intero all'interno della valle del Tanagro occupandone, assieme alla strada statale e all'autostrada, il versante meridionale tra il fiume e le scoscese pareti degli Alburni. A nord, la fitta vegetazione boschiva che li riveste cede il passo alla piana del fiume che si apre dolcemente verso vasti terreni coltivati

L'AREA STUDIO

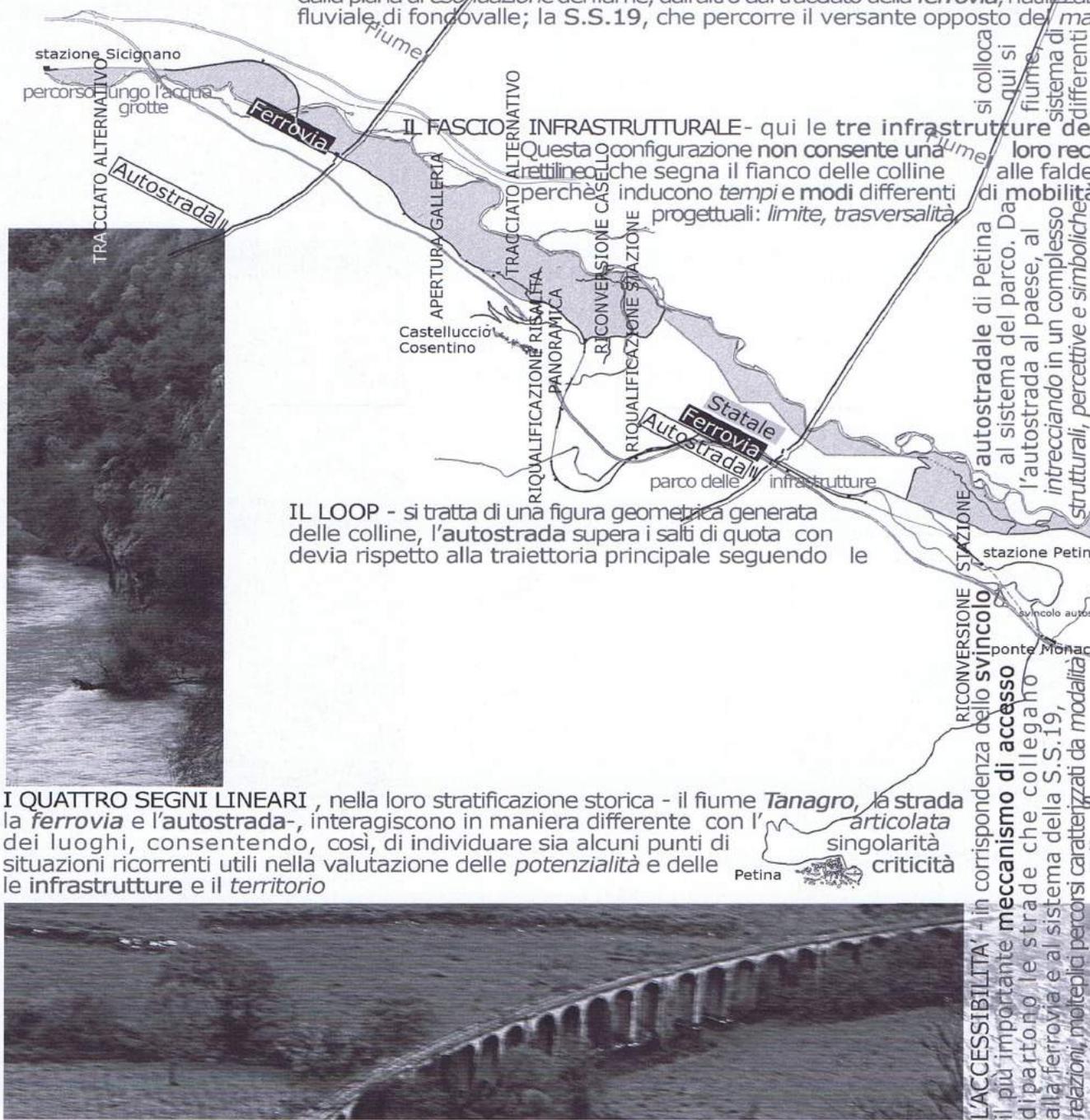
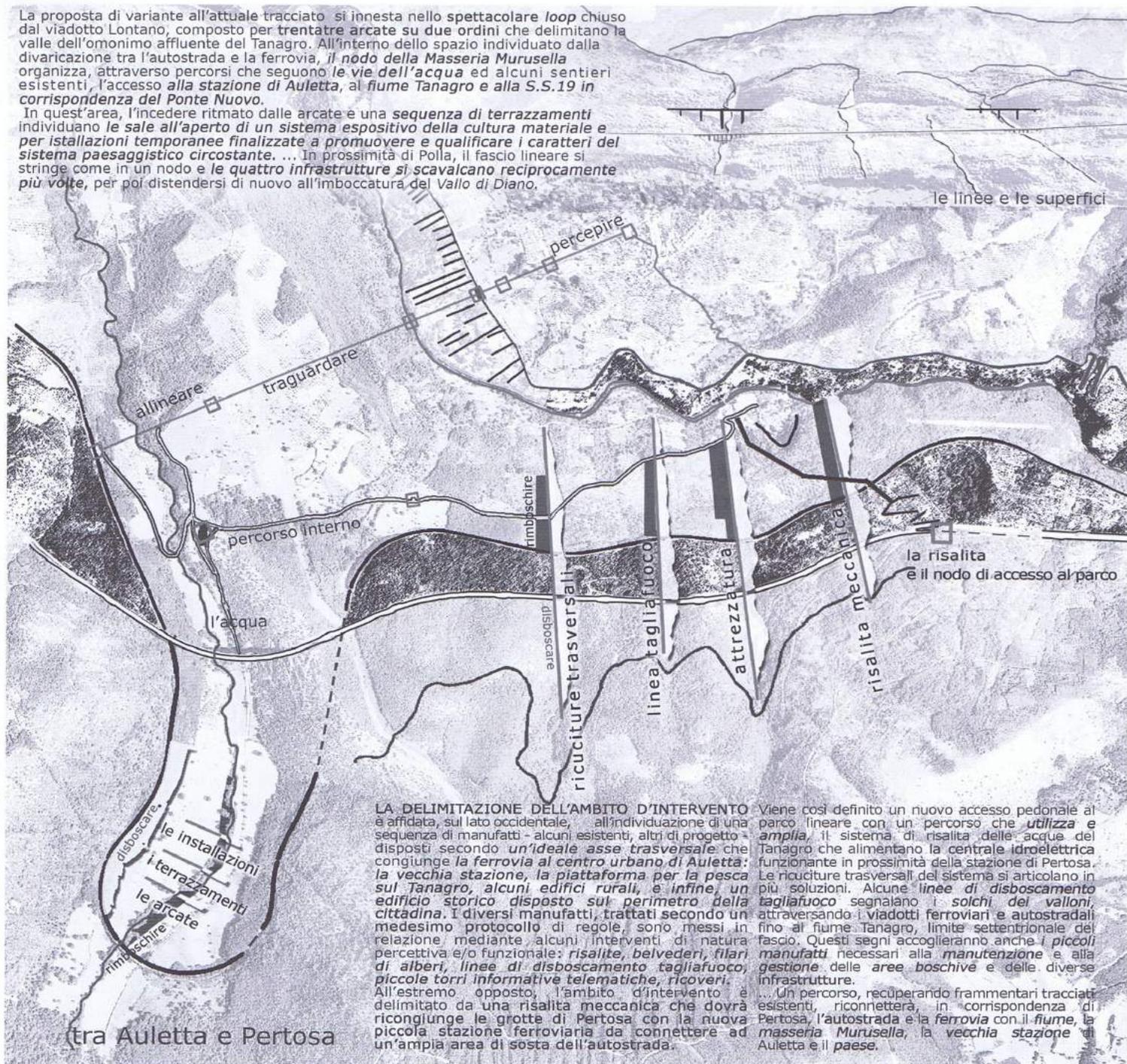


Fig. 2

La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 1: L'area studio e le sue articolazioni.

La proposta di variante all'attuale tracciato si innesta nello spettacolare *loop* chiuso dal viadotto Lontano, composto per trentatré arcate su due ordini che delimitano la valle dell'omonimo affluente del Tanagro. All'interno dello spazio individuato dalla divaricazione tra l'autostrada e la ferrovia, il *nodo della Masseria Murusella* organizza, attraverso percorsi che seguono le *vie dell'acqua* ed alcuni sentieri esistenti, l'accesso alla stazione di Auletta, al fiume Tanagro e alla S.S.19 in corrispondenza del Ponte Nuovo.

In quest'area, l'incedere ritmato dalle arcate è una *sequenza di terrazzamenti* individuano le *sale all'aperto* di un sistema espositivo della cultura materiale e per installazioni temporanee finalizzate a promuovere e qualificare i caratteri del sistema paesaggistico circostante. ... In prossimità di Polla, il fascio lineare si stringe come in un nodo e le quattro infrastrutture si scavalcano reciprocamente più volte, per poi distendersi di nuovo all'imboccatura del Vallo di Diano.



LA DELIMITAZIONE DELL'AMBITO D'INTERVENTO è affidata, sul lato occidentale, all'individuazione di una sequenza di manufatti - alcuni esistenti, altri di progetto - disposti secondo un'ideale *asse trasversale* che congiunge la *ferrovia al centro urbano di Auletta*: la vecchia stazione, la piattaforma per la pesca sul Tanagro, alcuni edifici rurali, e infine, un edificio storico disposto sul perimetro della cittadina. I diversi manufatti, trattati secondo un medesimo protocollo di regole, sono messi in relazione mediante alcuni interventi di natura percettiva e/o funzionale: *risalite, belvedere, filari di alberi, linee di disboscamento tagliafuoco, piccole torri informative telematiche, ricoveri*. All'estremo opposto, l'ambito d'intervento è delimitato da una risalita meccanica che dovrà ricongiungere le grotte di Pertosa con la nuova piccola stazione ferroviaria da connettere ad un'ampia area di sosta dell'autostrada.

Viene così definito un nuovo accesso pedonale al parco lineare con un percorso che *utilizza e amplia* il sistema di risalite delle acque del Tanagro che alimentano la centrale idroelettrica funzionante in prossimità della stazione di Pertosa. Le ricuciture trasversali del sistema si articolano in più soluzioni. Alcune *linee di disboscamento tagliafuoco* segnalano i *solchi dei valloni*, attraversando i viadotti ferroviari e autostradali fino al fiume Tanagro, limite settentrionale del fascio. Questi segni accoglieranno anche i *piccoli manufatti* necessari alla *manutenzione* e alla gestione delle *aree boschive* e delle diverse infrastrutture.

... Un percorso, recuperando frammentari tracciati esistenti, riconnetterà, in corrispondenza di Pertosa, l'autostrada e la ferrovia con il fiume, la masseria Murusella, la vecchia stazione di Auletta e il paese.

Fig. 3

La ferrovia Sicignano-Lagonegro - Caso studio 1: Il procedimento, i temi e i progetti nell'ambito tra Auletta e Pertosa.

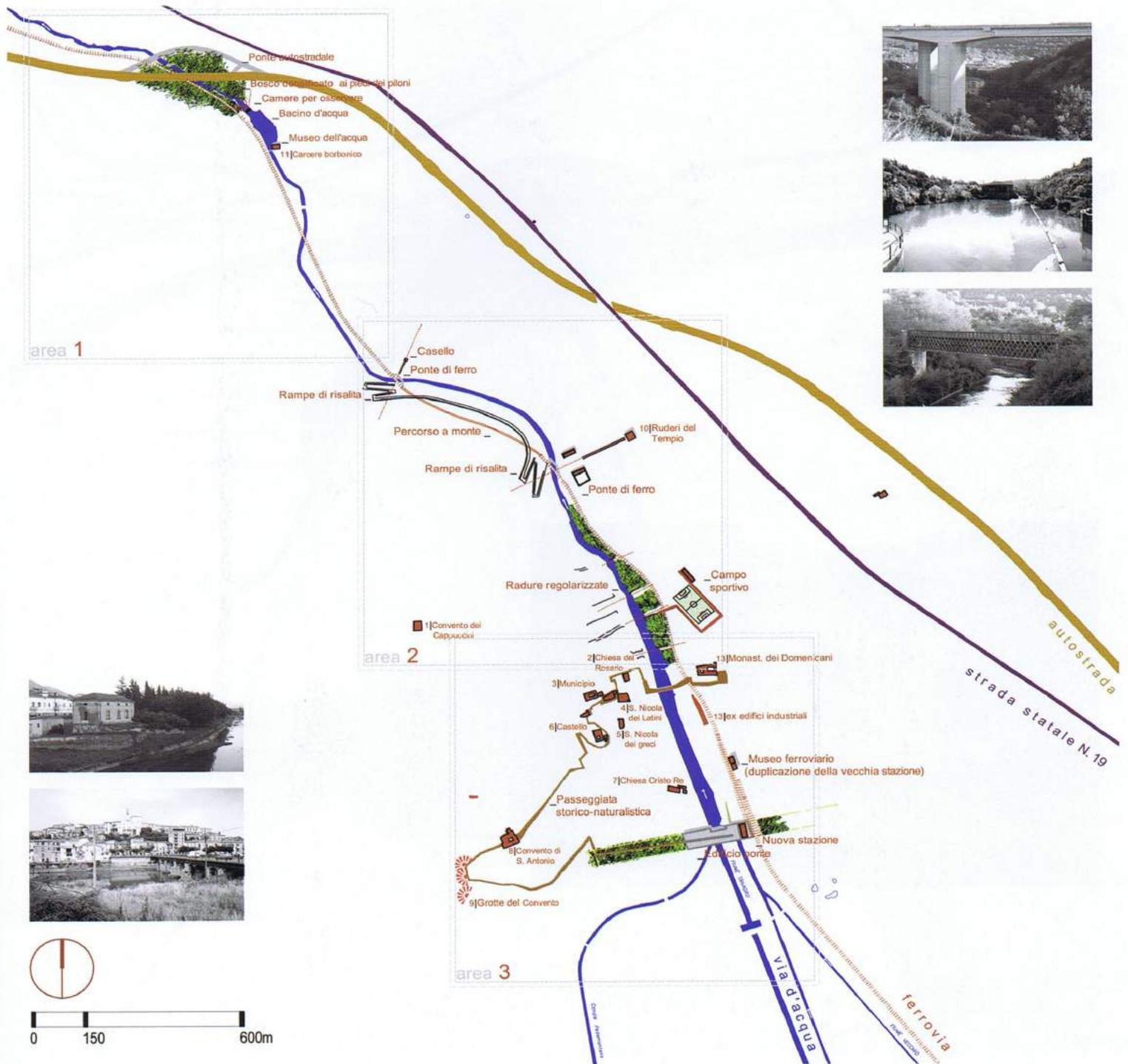


Fig. 4
La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 2: Il fuso infrastrutturale tra i margini longitudinali e trasversali.



Fig. 5
 La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 2: L'intersezione al margine nord: il museo dell'acqua.



Fig. 6
La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 2: Le connessioni trasversali ai margini delle infrastrutture.

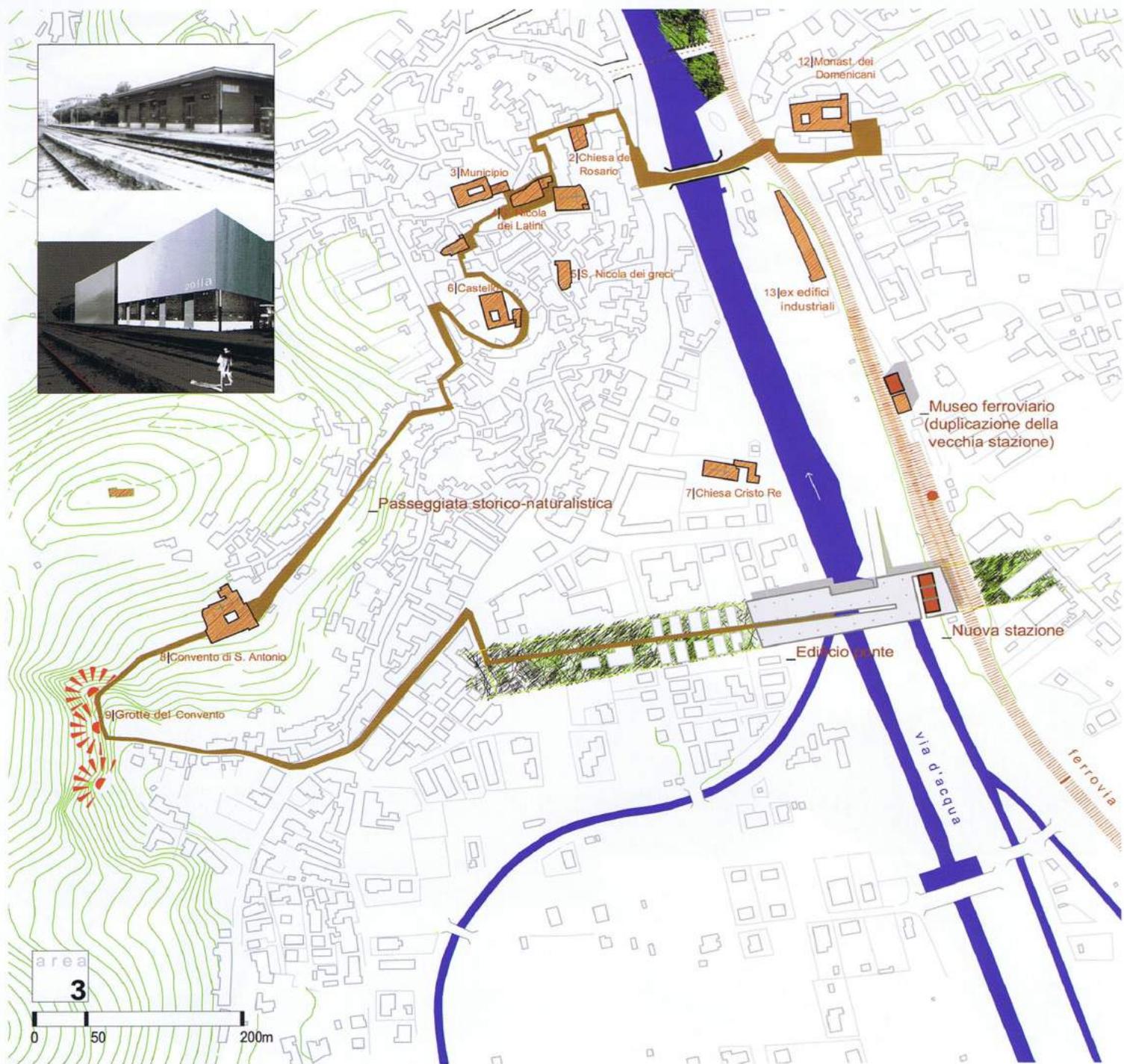


Fig. 7
 La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 2: Il margine meridionale si ribalta in un nodo di centralità.

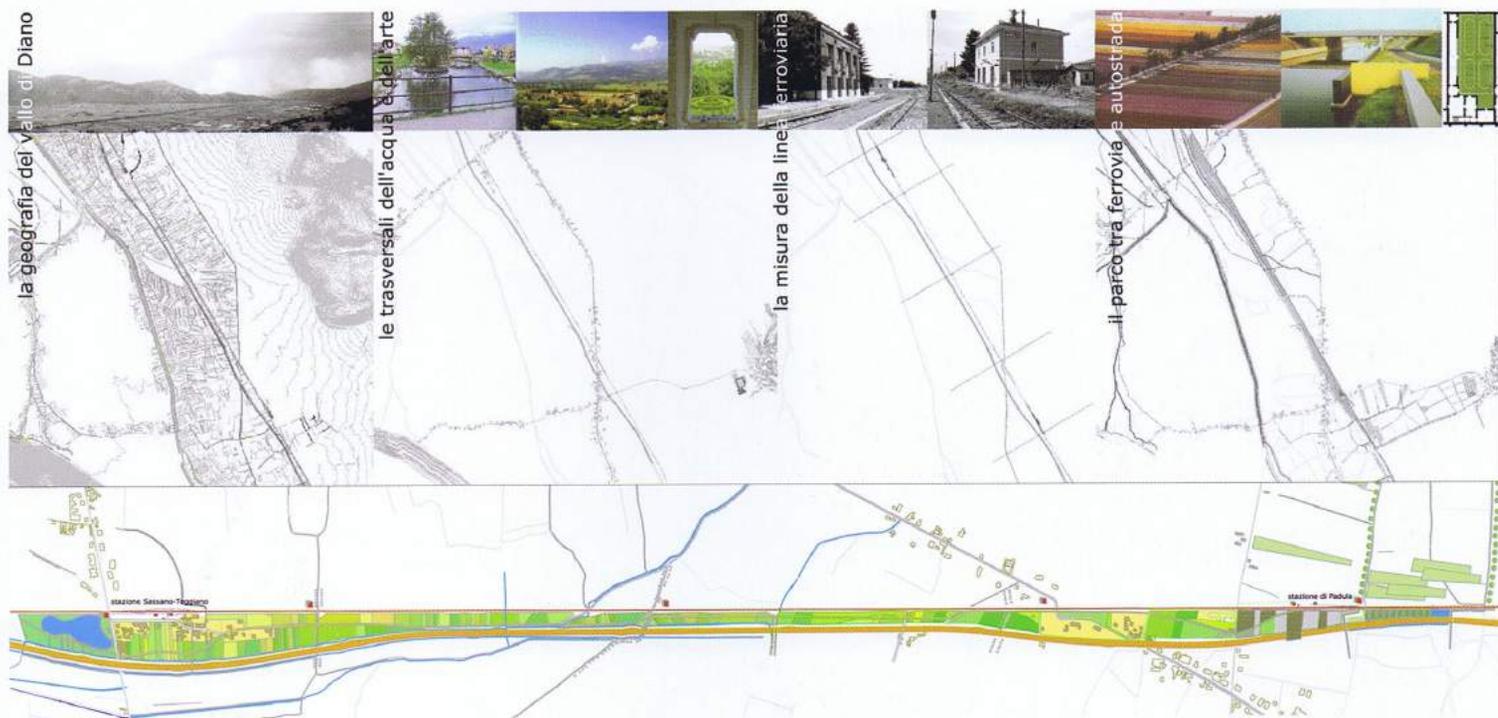


Fig. 8
 La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 3: Il parco lineare tra le stazioni di Padula e Sassano-Teggiano, area-progetto.

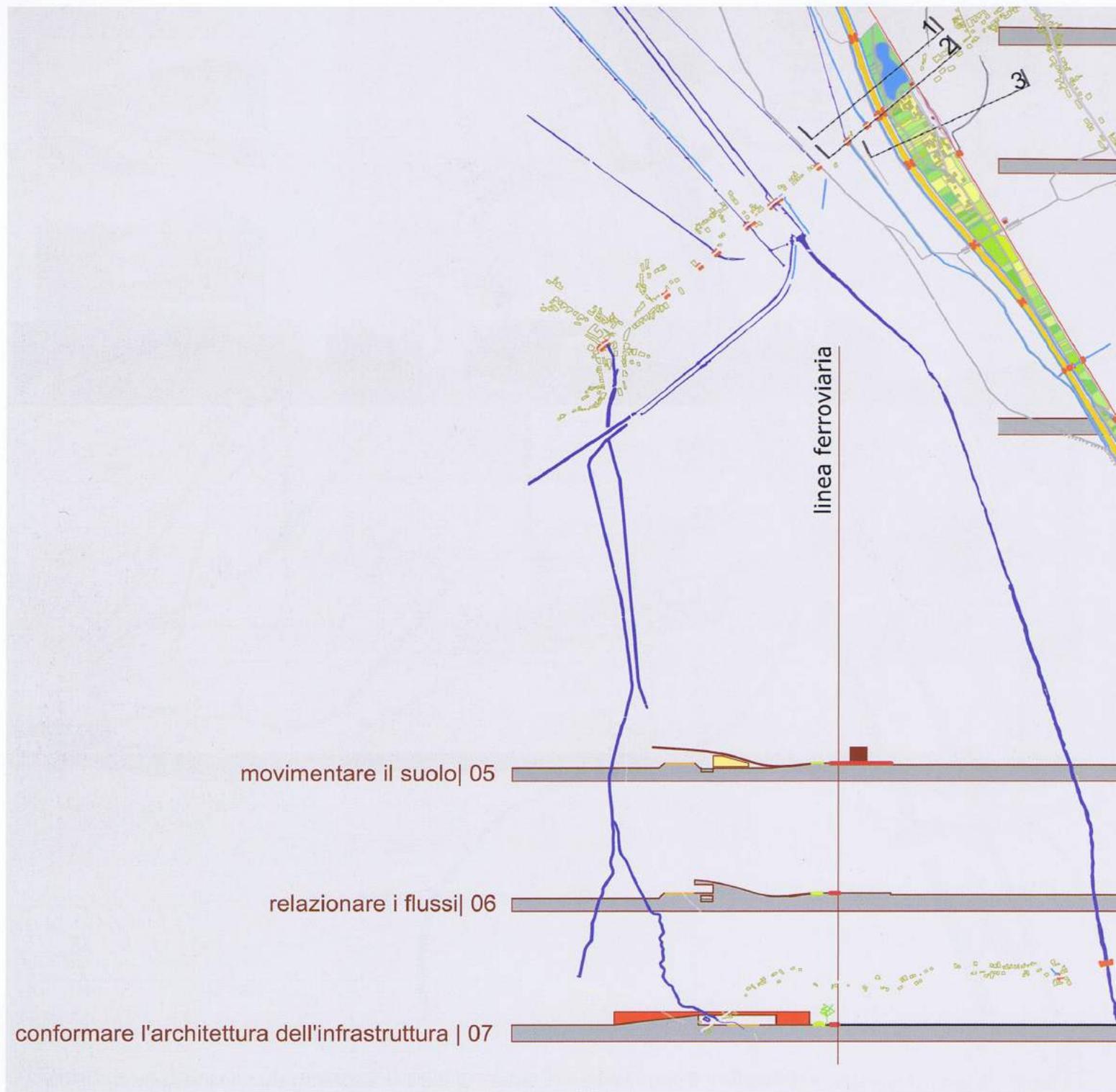




Fig. 9
 La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 3: Il parco lineare tra le stazioni di Padula e Sassano-Teggiano, temi di progetto.

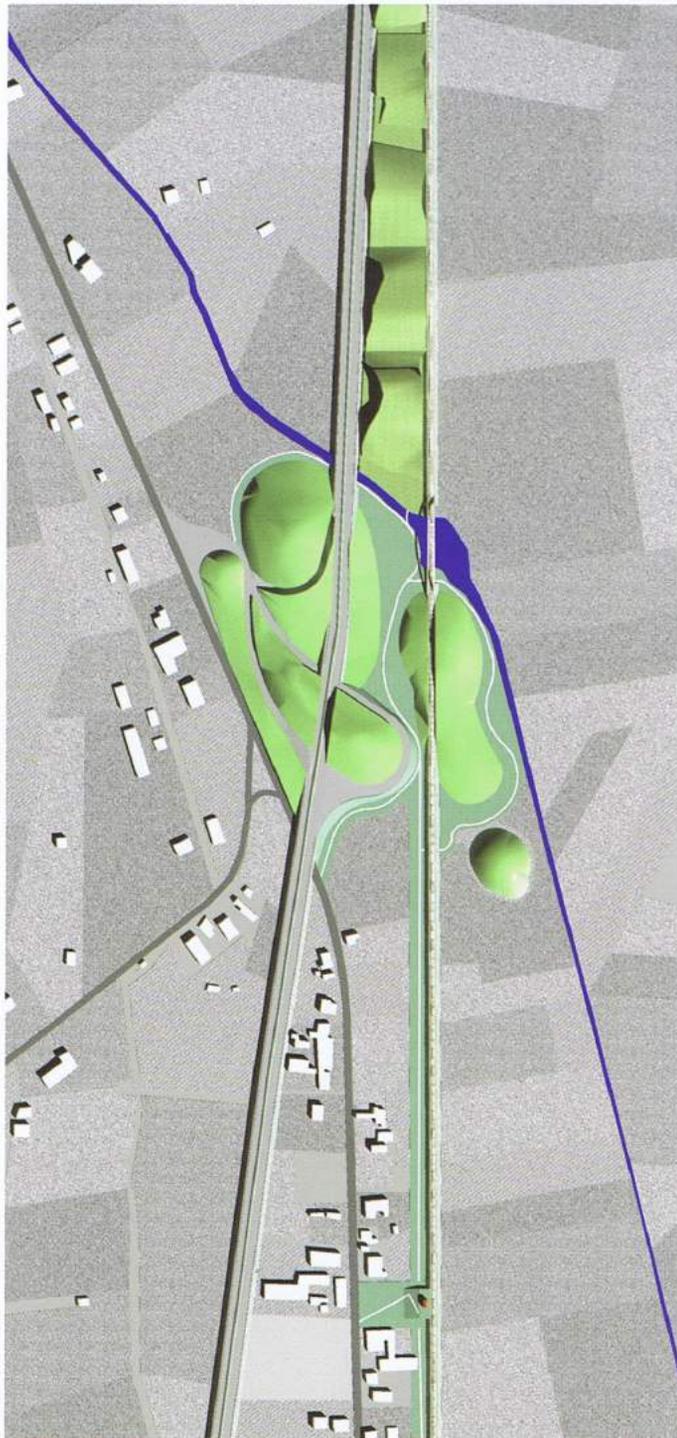


Fig. 10
La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 4: Vista aerea del nuovo parco lineare fra autostrada e ferrovia a Montesano.



Fig. 11
La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 4: Profili del nuovo parco lineare a Montesano.

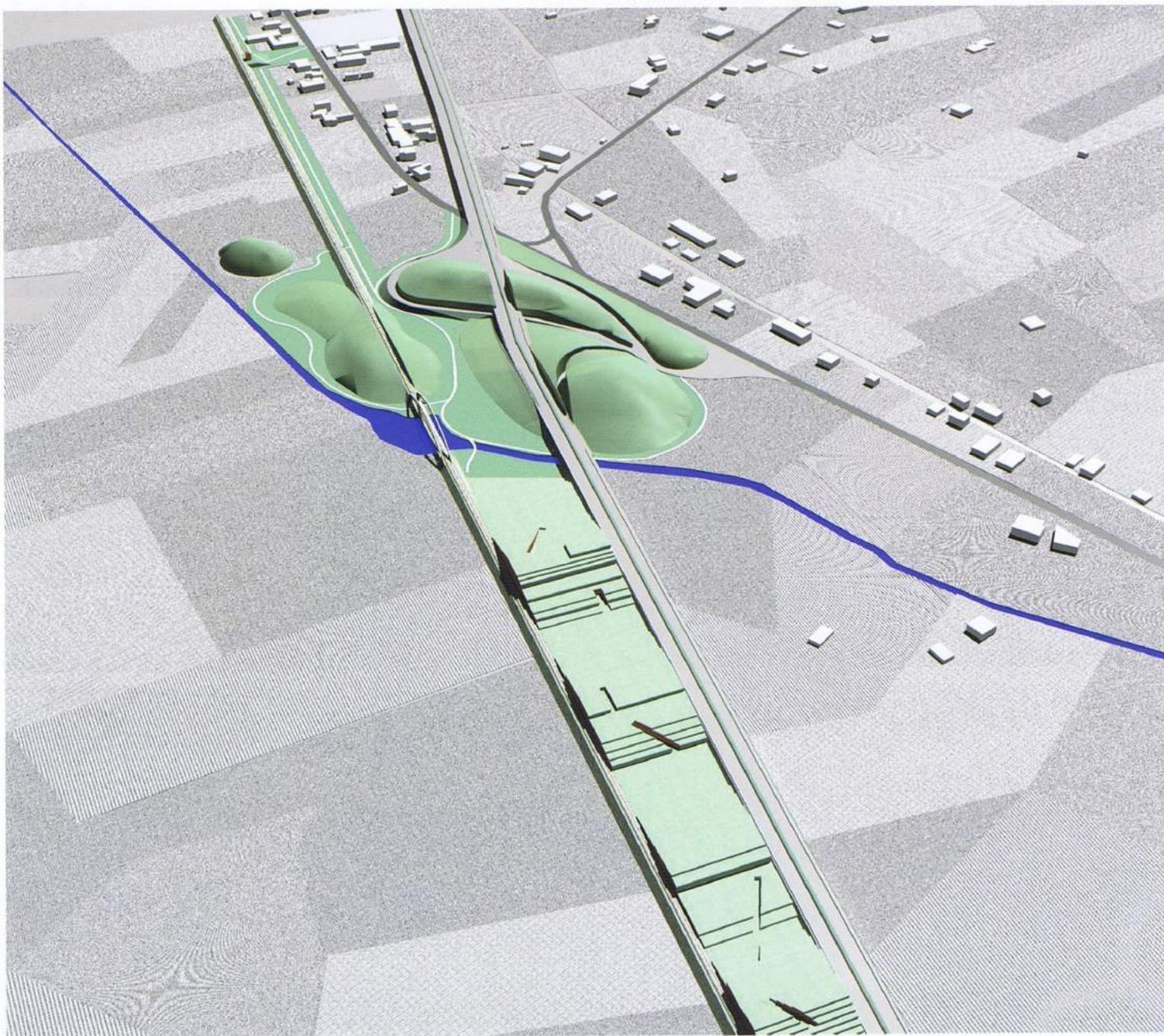


Fig. 12
La ferrovia Sicignano-Lagonegro – Caso studio 4: Veduta aerea del nuovo parco lineare nella soluzione delle colline “a gradoni”.

L'ARCHITETTURA DELLA LINEA

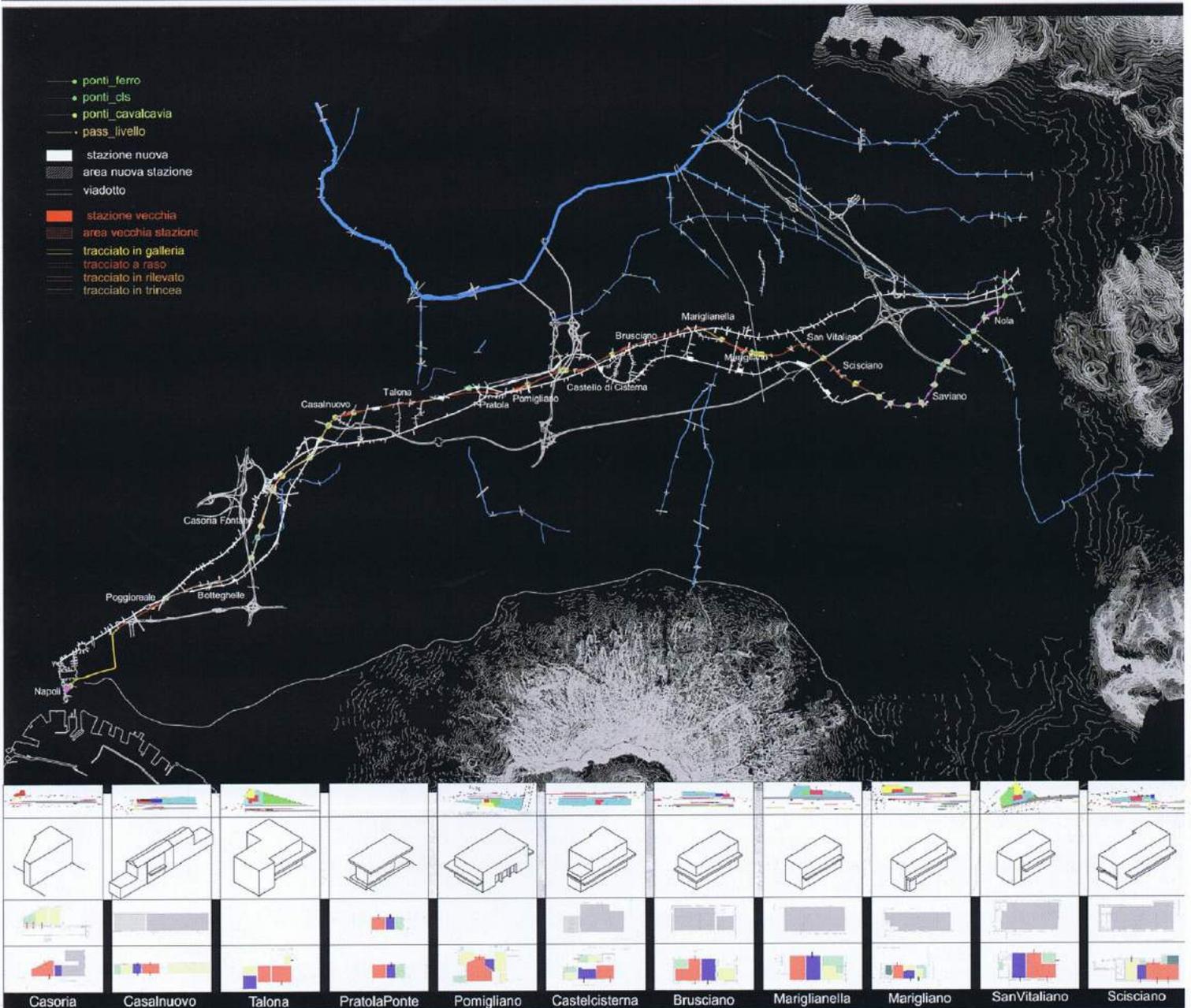


Fig. 13
La ferrovia Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano: l'architettura della linea.

LA FORMAZIONE DI NUOVI SPAZI URBANI

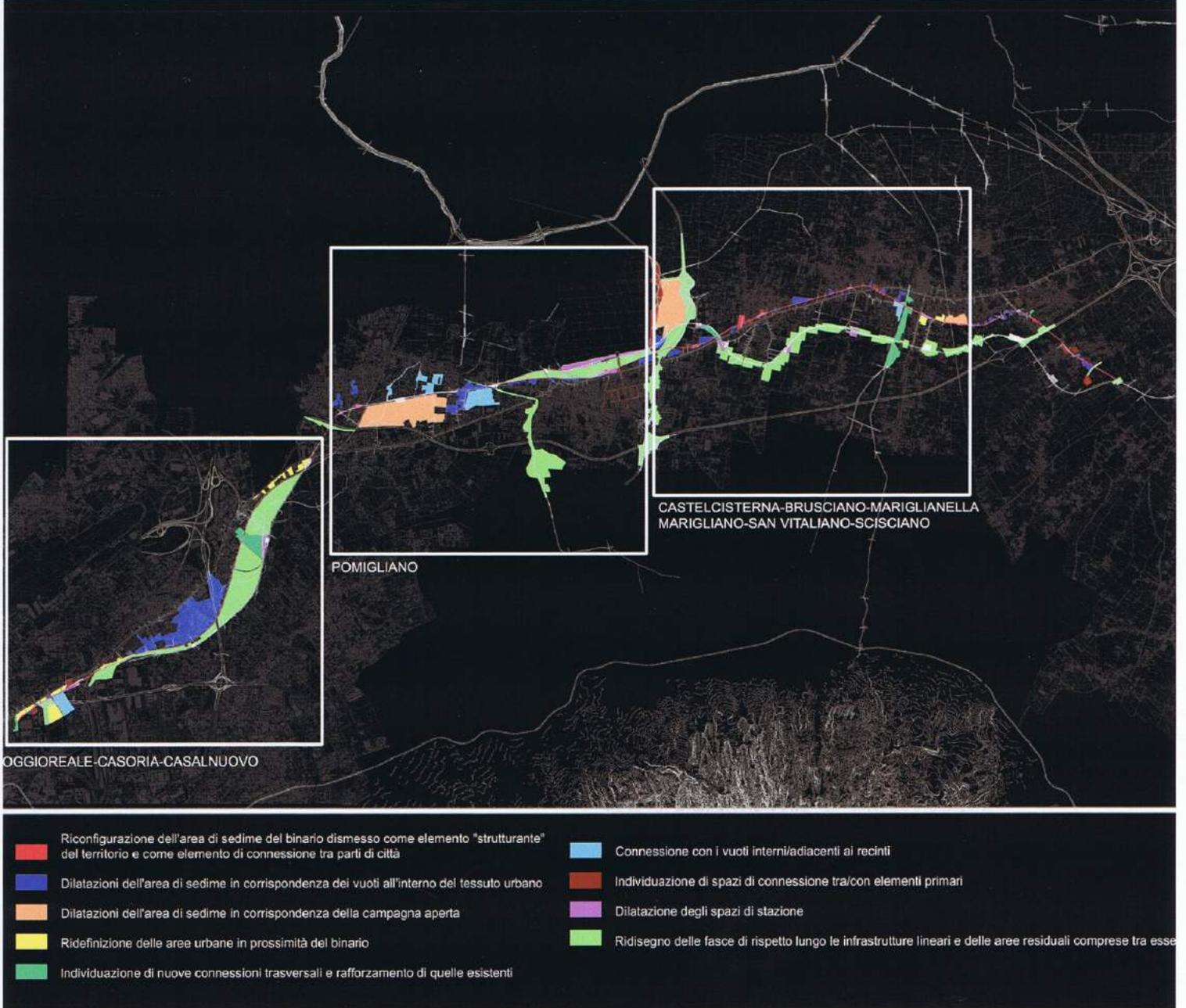


Fig. 14
La ferrovia Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano: la formazione di nuovi spazi urbani.

Bibliografia

Le esperienze di riuso delle ferrovie dismesse

- S. Doherty, *Rail-trails and community sentiment*, Rails to Trails Conservancy, U.S.A., 1998
- European Greenways Association, *The European Greenways Good Practise Guide*, Ibergraficas, Madrid 2000
- J. Fabos, J. Ahern, *Greenways: The Beginning of an International Movement*, Elsevier, Amsterdam 1993
- C.A. Flink, R. M. Searns R.M., *Greenways. A guide to planning, design and development*, Island Press, Washington, U.S.A., 1993
- Fundacion de los Ferrocarriles Españoles, *Guía de Vias Verdes*, Josmar, España, 1998
- N. Grove, *Greenways. Paths to the future*, «National Geographic n. 6», 1990
- C. E. Little, *Greenways for America*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore 1990
- H. Morris, T. Tracy, *Rail-trails and safe communities*, Rails to Trails Conservancy, U.S.A., 1998
- National Park Service, Rivers, Trails and Conservation Assistance, *The impact of rail-trails. A study of User and Property Owners From Three Trails*, U.S.A., 1992
- D. Palazzo, *Costruire il paesaggio. Un approccio ecologico alla pianificazione del territorio*, Milano 1994
- S. Pignatti, *Ecologia del paesaggio*, Torino 1994. Rails to Trails Conservancy, *1000 Great rail-trails – A comprehensive directory*, The Globe Pequot Press, U.S.A., 2000
- Rails to Trails Conservancy, *Acquiring rail corridors. A how to manual*, U.S.A., 1993
- Rails to Trails Conservancy, *Connecting Communities: Reconnecting America. A strategic Plan for Rails to Trails Conservancy*, Washington D.C., U.S.A., 1999
- Rails to Trails Conservancy, *Secrets of Successful Rail-Trails. An Acquisition and Organizing Manual for Converting Rails into Trails*, U.S.A., 1993

Il paesaggio cilentano

- AA.VV., *Storia del Vallo di Diano*, Pietro La Veglia editore, Salerno 1982
- Aa.vv., *Cilento: beni culturali e ambientali*, Vallo della Lucania 1989
- AA.VV., *Il Cilento, tesoro della Campania*, Fiorentino editore, Napoli 1992
- AA.VV., *L'Italia dei Parchi Naturali: il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano*, Fabbri editore, 1999
- C. Beguinot, *Il Cilento. Problemi urbanistici*, Napoli 1960
- P. Cantalupo, A. La Greca, (a cura di), *Storia delle terre del Cilento antico*, Centro di Promozione Culturale per il Cilento, Acciaroli 1989
- B. Di Bartolomeo, V. Fraticelli, Pertosa. *Pesaggio e territorio. Il piano di assetto paesaggistico*, Clean, Napoli 2004
- E. Del Mercato, *L'immaginario non urbano: il caso Cilento*, edizioni dell'Alento, Laureana 1990
- Il Cilento e il Vallo di Diano (Viaggio in Italia)*, Fabbri, Milano 1984
- G. Indelli, *Cilento Natura e paesaggi del Parco Italiano*, Mondatori editore, 1998
- A. La Greca, *Guida del Cilento*, 3 vol., Acciaroli 1992
- P. Laureano, G. Anzani, C. Maurano, D. Nicoletti, (a cura di), *Il Parco del Cilento e Vallo di Diana. Paesaggio vivente*, Electa, Napoli 1998
- V. La Valva (a cura di), *Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano*, opuscolo informativo, Ente Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, Vallo della Lucania (Sa) 1999
- G. Liuccio, *Il Parco nazionale Cilento-Vallo di Diano*, Galzerano, Casalvelino Scalo, 1992
- F. Lucarelli, (a cura di), *Riserve Mondiali di Biosfera: Parchi Nazionali del Cilento e Vallo di Diano e del Vesuvio*, Studio Idea Editrice, Napoli 1999
- F. Lucarelli, *La rete MAB nel Mediterraneo. Il Parco Nazionale del Cilento e vallo di Diana*, Studio Idea Editrice, Napoli 1999
- D. Nicoletti, (a cura di), *Controllo ambientale e sviluppo territoriale del Cilento*, de Costanzo, Napoli 1993

- A. Rossi, E. Consolascio, M. Bosshard, *La costruzione del territorio*, CLUP, Milano 1989
- C. Tancredi, *Alburni. La perla del Sud*, Comunità Montana Alburni, Postiglione 1992
- P. Giannattasio (a cura di), *Il territorio del Vallo di Diano, Indirizzi metodologicoprogettuali per una pianificazione integrata e sostenibile*, edizioni Menabò, Salerno 2003
- A. Vallario A., *L'ambiente geologico della Campania*, CUEN, Napoli 2001

Infrastrutture e territorio

- AA.VV., *INFRA. Manuale e Atlante. Forme insediative e infrastrutture*, Marsilio editore, Torino 2002
- AA.VV., *Natura e giardino*, in «Lotus n. 111», novembre 2001
- AA.VV., *L'architettura della nuova ingegneria*, «Casabella n. 542-543» gennaio/febbraio, 1988
- AA.VV., *Sulla strada*, «Casabella n. 553-554», gennaio/febbraio 1989
- AA.VV., *Flussi*, in «Lotus n. 106», settembre 2000
- M. Augé, *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino 2004
- A. Berque, *All'origine del paesaggio*, in «Lotus n. 101», giugno 1999
- A. Corboz, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli Milano 1999
- A. De Rossi, G. Durbiano, F. Governa, L. Rainero, M. Robiglio (a cura di), *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Utet libreria Torino 1999
- I. De Solà Morales, *Territori*, in «Lotus n. 110», settembre 2001
- G. Dorfles, *Ultime tendenze nell'arte d'oggi*, Feltrinelli, Milano 2005
- A. Isola, *Disegnare le periferie. Il progetto del limite*, Edizioni Carocci Roma 1993
- J. Kuber, *La forma del tempo*, Einaudi Torino 1999
- K. Levin, *Guadagnare terreno: arte nella natura e la natura come arte*, in «Lotus n. 113», giugno 2002
- S. Maffioletti (a cura di), *Paesaggi delle infrastrutture*, Quaderni Iuav 38, Il Poligrafo, Padova 2005
- Mies Van Der Rohe. Le architetture, gli scritti*, Skira, Milano 1996
- P. Nicolin, *La terra incolta*, in «Lotus n. 87», novembre 1995
- P. Pucci, *I nodi infrastrutturali, luoghi e non luoghi metropoli-*

- tani*, Franco Angeli Milano 1996
- A. Roger, *Vita e morte dei paesaggi*, in «Lotus n. 101», cit., giugno 1999
- W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1998
- M. Smet, *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*, in «Lotus n. 110», cit., settembre 2001
- F. Viola, *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano*, Officina Edizioni, Roma 2004
- C. Zapatka, *Intervista a Mary Miss*, in «Lotus n. 88», febbraio 1996
- A. Zevi, *Architettura all'arte*, in «Lotus n. 113», cit., giugno 2002

Per Napoli il caso del recupero della ferrovia dismessa del Parco del Cilento e Vallo di Diano, è affrontato come parte di un sistema lineare complesso; mentre il caso della ferrovia circumvesuviana diventa “progetto della memoria” del vecchio tracciato e ricerca di luoghi e forme architettonici in corrispondenza dei “nodi” interessati dal nuovo tracciato.

Per Roma il tema dello studio è il percorso del Tevere dai territori a dominante naturalistica fino al suo diventare “spazio urbano”, per passare dalle sue attuali condizioni di segmentazione a sistema unitario, da elemento di separazione-allontanamento a fattore di unificazione.

La sub-lagunare a Venezia: ipotesi e progetti
a cura di Cristiana Eusepi

Cinestetica del paesaggio: un caso di studio nell'area di Cagliari
a cura di Giovanni Marco Chiri

Paesaggio, memoria e progetto in due infrastrutture lineari dismesse: la Sicignano-Lagonegro nel Vallo di Diano e la Circumvesuviana Napoli-Nola-Baiano
a cura di Francesco Viola

(In)naturale infrastruttura: il sistema lineare del Tevere
a cura di Filippo Cerrini, Antonella Falzetti

ISBN 9788860490438



9 788860 490438

40501

€ 21,00