

**symbiosis**



## 0 INTRODUZIONE

### 1 ROVINE/CONTEMPORANEITA'

La rovina come paradosso moderno

- 1.1 La dimensione prospettica della nostalgia
- 1.2 Il senso delle rovine
- 1.3 L'estensione della rovina
- 1.4 La surmodernità

### 2 ROVINE/NATURA

La rovina come divenire tra naturale e artificiale

- 2.1 Una condizione transitoria
- 2.2 Un perpetuo rinnovamento

### 3 ROVINE/PROGETTAZIONE

La rovina come terreno fertile per la progettazione

- 3.1 L'analogia tra rovine e arte
- 3.2 Il cantiere
- 3.3 Il progetto dello scarto
- 3.4 L'architettura a zero cubatura

### 4 ROVINE/NON-LUOGHI

La rovina nei non-luoghi

- 4.1 I non-luoghi
- 4.2 Gli spazi interstiziali
- 4.3 Il vuoto urbano

### 5 IL VUOTO INFRASTRUTTURALE

Lo spazio nei volumi dei ponti ferroviari e stradali

- 5.1 Il vuoto infrastrutturale
- 5.2 L'area metropolitana di Roma
- 5.3 La tangenziale est
- 5.4 Analisi spazio di progetto

### 6 IL GIARDINO

La natura si riappropria dello spazio urbano

- 6.1 Principi neo-biologici
- 6.2 La natura nelle crepe urbane
- 6.3 Il progetto come sistema sinergico
- 6.4 UN FILTRO URBANO

Cosa vuol dire oggi parlare di rovine? In un'epoca sempre più virtuale, le rovine sembrano essere delle specie in via di estinzione. Tuttavia proprio in questo momento esse sono vive, incarnazioni di paradossi moderni, di una materialità che svanisce, di un trascorrere irreversibile del tempo.

La ricerca pone l'attenzione su quegli spazi definiti interstiziali, ovvero quei luoghi non luoghi presenti nelle crepe del tessuto urbano.

Tutto ciò che nasce già abbandonato o lo diventa, viene ignorato o rigettato perché inservibile, rovinato o per sua stessa natura destinato ad essere contenitore di "rifiuto". Spazi di per sé insignificanti, residui di una storia materiale apparentemente conclusa, fallita o inutile, sintomi della necessità moderna e soprattutto contemporanea di occultare il marginale.

Scarti urbani, le tracce anti-eroiche di un passato recente. Tracce che non hanno la pretesa di essere contemplate. Si tratta piuttosto di essere viste con occhi nuovi, che ne facciano emergere gli aspetti più autentici, forse nascosti, ma comunque vitali. Forse in questo processo continuo di mimesi, la natura potrebbe nuovamente andare a interagire con il sistema dell'uomo e spingere a un avanzamento del sistema stesso.

L'intervento prende in considerazione i vuoti infrastrutturali, in particolare gli spazi sottostanti le strade sopraelevate.

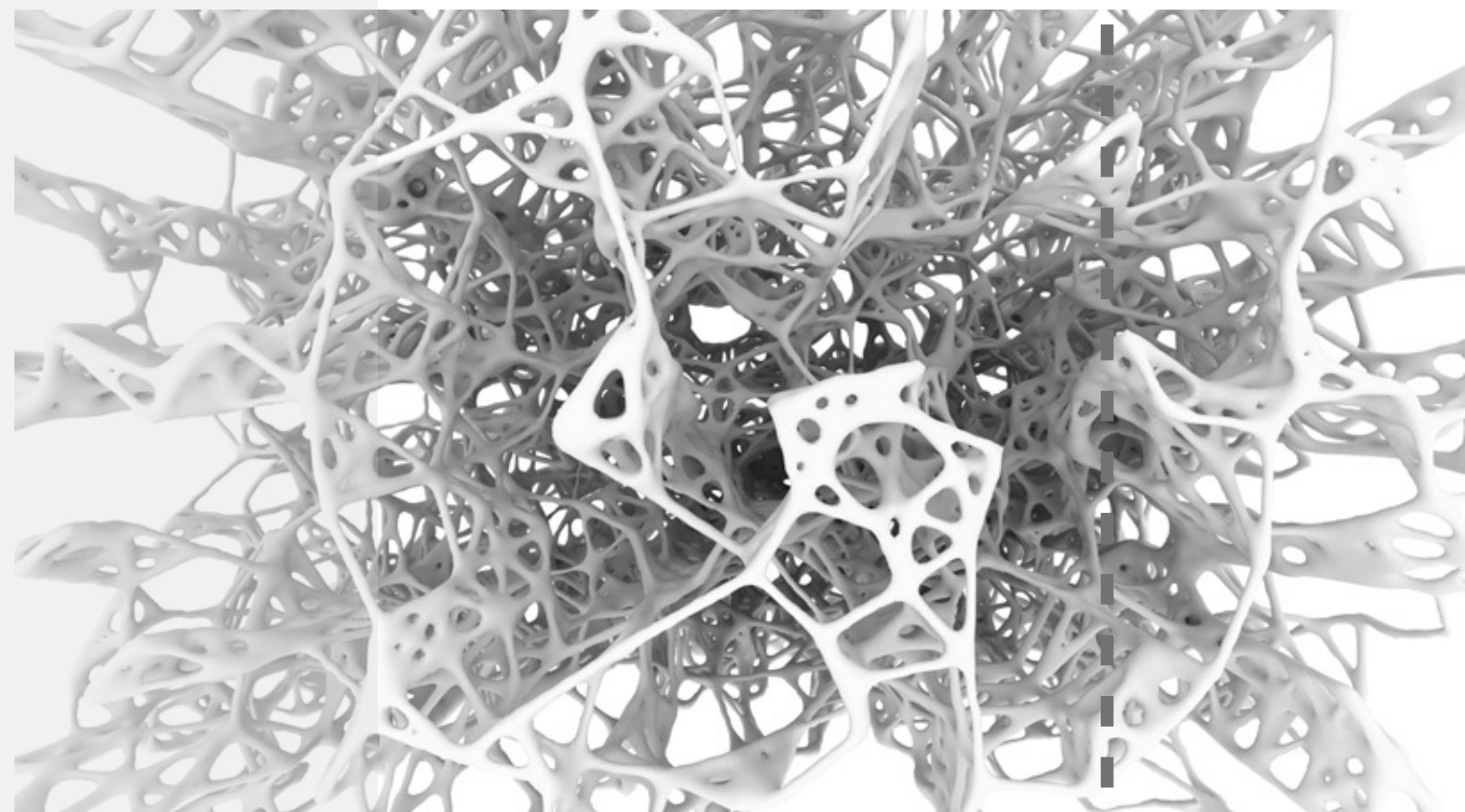
In una continua tensione tra naturale ed artificiale, si crea un equilibrio sinergico. Nasce uno spazio quasi simbiotico, una collaborazione inaspettata tra l'opera umana e quella naturale.


Un filtro verde, una giungla urbana appesa nel vuoto che permetta una riqualificazione estetica e ecologica dell'ambiente.

Un sistema tubolare, su cui si sviluppa la vegetazione, è ancorato alla struttura della strada sopraelevata e ne trae la sua linfa vitale: l'acqua piovana e il traffico veicolare diventano fonti di energia per la sopravvivenza del sistema stesso.

L'utilizzo di piante in grado di assorbire il pulviscolo atmosferico da respiro alla città stessa, e crea uno spazio di attraversamento nuovo, naturale.

ABOUT





definizione della contemporaneità come  
surmodernità

identificazione dei non luoghi come  
rovina del contemporaneo

riflessione importanza dell'intervento arti-  
stico/progettuale come tentativo di ritrovare  
il senso del tempo e dell'individuo nella me-  
tropoli contemporanea

riflessione sulla mimesi multidirezio-  
nale tra opera della natura e opera  
umana come generatrice di un nuovo si-  
stema.

proposta progettuale. il giardino come fil-  
tro urbano



Questi primi anni del ventunesimo secolo sembrano esibire una strana fascinazione per le rovine, una “ruinophilia” che va al di là dei limiti imposti dal termine postmoderno.

Nella nostra società digitale, le rovine appaiono come una specie in via d'estinzione, un'incorporazione fisica dei paradossi moderni che ci ricorda gli errori e le utopie delle grandi tradizioni socio-politiche del Novecento, delle moderne teleologie e tecnologie, degli enigmi della libertà umana.

Tuttavia questa è un'epoca anche sempre più immateriale, virtuale, quasi effimera. Ha ancora senso parlare di rovine?

Come sostiene Friedrich Schegel, la questione delle rovine della contemporaneità si pone come inevitabile in una prospettiva in cui l'opera dell'uomo nasce già come rovina, in quanto “mentre molte opere dell'antichità sono diventati frammenti, molte della modernità sono frammenti nel momento stesso in cui sono create” (Friedrich Schegel). Il ritmo dei tempi moderni precipita nello stesso momento costruzione e distruzione, al di là della durata temporale effettiva.

Si tratta forse di capire quali siano le rovine del contemporaneo. Sicuramente il paesaggio delle rovine è cambiato. L'archeologia industriale/urbana probabilmente appartiene già ad altri tempi, a un passato che è quello della modernità. L'abbandono e l'incompiuto dei “non-luoghi” caratterizza invece i nostri tempi, il presente della “surmodernità”.

Le rovine ci permettono così di pensare sia a un passato trascorso, sia a una infinità di futuri che non si sono mai realizzati, stimolando le nostre menti con sogni utopistici riguardo la possibilità di fuggire all'irreversibilità del tempo e alla perdita dell'individuo nell'a-temporale. Grazie alla loro ambivalenza, le rovine possono funzionare come metafora utile all'autocoscienza della modernità. Le rovine incapsulano quel sentimento oscuro legato al senso di perdita che è costitutivo dell'identità moderna, e favoriscono la riflessività; in questo caso quella di una cultura che interroga se stessa nel suo divenire.

*“Mentre molte opere dell’antichità sono diventati frammenti, molte della modernità sono frammenti nel momento stesso in cui sono create”  
Friedrich Schlegel*

# 1

## ROVINE/ CONTEMPORANEITÀ'

La rovina come paradosso moderno

---

Cosa vuol dire oggi parlare di rovine? In un'epoca sempre più virtuale, le rovine sembrano essere delle specie in via di estinzione. Tuttavia proprio in questo momento esse sono vive, incarnazioni di paradossi moderni di una materialità che svanisce, di un trascorrere irreversibile del tempo. Letteralmente rovina significa “collasso”, ma nell’accezione contemporanea sembra essere più un residuo, un promemoria, una “collaborazione affascinante tra creazione umana e divina”.

Mentre le rovine sono sempre esistite, la ruino-filia no. Si tratta di un sentimento che si è evoluto man mano che cambiava il nostro rapporto con le rovine stesse. Un elemento caratteristico per analizzare la ruino-filia in chiave moderna è prendere in analisi un concetto chiave quale la nostalgia, che accende ogni sguardo rivolto verso le rovine. Si potrebbe parlare allora di “dimensione prospettica della nostalgia”, citando l’espressione usata da Svetlana Boym in *Ruins of Modernity*. Questo tipo di nostalgia è più riflessiva che riparatoria, che sogna un futuro potenziale piuttosto che un passato immaginario. Il nostalgico sembra quasi soffocato tra i tradizionali confini dello spazio e del tempo.

In questi termini l’attenzione da parte dell’arte contemporanea non è propriamente nostalgica, bensì quasi “amorevole”. Infatti non è condizionata dalla storia personale, non è un desiderio di identità. Si tratta invece quasi di una sorta di esperienza materiale e viscerale di consapevolezza dell’irreversibilità del tempo, addizionata a un’attenzione per il mondo attorno.

Le rovine non rappresentano più il circolo della vita e della morte, bensì secondo Amir Eshel le rovine del passato diventano il fondamento per un presente alternativo. L’interesse per le rovine del contemporaneo non è quindi contemplazione o lamento per un lontano passato che non c’è più. Piuttosto diventa occasione per farci delle domande sulla visione del mondo, per renderci consapevoli della materialità che svanisce, per mettere da parte i progetti utopistici e pensare alle crepe della contemporaneità, alla “ruggine sui BlackBerry”.

Attraverso le rovine del contemporaneo è possibile riflettere sulla nostra società, ma non tanto su quello che è stato, quanto piuttosto su quello che è, e quindi sul tempo.

“Le macerie accumulate dalla storia recente e le rovine nate dal passato non si assomigliano. Vi è un grande scarto fra il tempo storico della distruzione e il tempo puro, il tempo in rovina, le rovine del tempo che ha perduto la storia”. Marc Augé nella raccolta *Rovine e macerie*. Il senso del tempo si muove tra le due quasi metafore delle rovine e delle macerie. Il fenomeno delle macerie viene descritto come la prefigurazione di un mondo senza rovine, di un mondo in cui il tempo sarà azzerato e che, di conseguenza, non avrà più storia. Infatti, secondo Augé, “abbiamo bisogno di ritrovare il tempo per credere alla storia”. E il tempo, il “tempo puro”, ce lo donano le rovine.

Con l’espressione “tempo puro” si intende un tempo sottratto alla storia, ridotto alla sua pura durata. In questa prospettiva, “contemplare rovine non equivale a fare un viaggio nella storia, ma a fare esperienza del tempo, del tempo puro”. La sua condizione si pone cioè in uno stato intermedio tra passato e presente. “ Riguardo al passato, la storia è troppo ricca, troppo molteplice e troppo profonda per ridursi al segno di pietra che ne è emerso. [...] Riguardo al presente, l’emozione è di ordine estetico, ma lo spettacolo della natura vi si combina con quello delle rovine”.

Il senso delle rovine non è storico né estetico, ma puramente temporale. È la durata nel senso della presenza “hic et nunc” di un frammento del passato. È come se il passato venisse catapultato nel presente sottraendosi alla storia, ma senza cessare di esistere in quanto tempo. E’ come se le rovine rappresentassero fisicamente il collasso del tempo nello spazio, mostrano cioè la presenza di diversi tempi storici in una stratificazione materiale; elementi diversi o dislocati nello spazio che connettono fra loro differenti reami temporali, creando il un possibile nuovo e inedito inizio. Questo episodio ci aiuta a capire quale può essere l’importanza delle rovine punto di partenza per una narrazione. L’esperienza delle rovine produce questo “oblio della storia”, ma aprendola nella contemporaneità: le rovine sono importanti perché ci mostrano la nostra capacità di costruire, di distruggere e di ricostruire. Ciò non accade quando resta solo la natura, come accade nell’esperienza delle macerie prodotte da eventi catastrofici storici o naturali. La rovina è distruzione del vecchio e, nel medesimo tempo manifestazione del nuovo.

## 1.1 la dimensione prospettica della nostalgia

## 1.2 il senso delle rovine

## 1.3 la surmodernità

L'antropologo francese Marc Augé con il termine "surmodernità", derivante dal francese *surmodernité*, fa riferimento ai fenomeni sociali, intellettuali ed economici connessi allo sviluppo delle società complesse alla fine del ventesimo secolo, dovuti in particolare al superamento della fase postindustriale e alla sempre più invasiva diffusione della globalizzazione nella vita degli individui.

Questo suo neologismo deriva dalla considerazione che la nuova modernità gli sembra prolungare, accelerare e complicare gli effetti della modernità come era stata concepita nel XVIII e nel XIX secolo. L'essenza della modernità è stata definita come presenza del passato nel presente che lo supera e lo rivendica. La modernità in arte preserva tutte le temporalità del luogo.

La surmodernità, invece, è caratterizzata dai non-luoghi, e sarebbe l'effetto combinato di un'accelerazione della storia (e quindi della percezione del tempo), di un restringimento dello spazio e di una individualizzazione dei destini. Il risultato è che il mondo intero si sta trasformando in un'unica "città" con un massiccio "collegamento virtuale" di tutti i grandi centri urbani. Ogni città tende a diventare essa stessa un "mondo" con gente proveniente da ogni angolo del pianeta e per la penetrazione diffusa e incessante di informazioni, in cui le relazioni di prossimità immediata cedono il passo alle interrelazioni di distanza.

La surmodernità è quindi la risultante dell'eccesso nelle sue tre diverse declinazioni di tempo, spazio e individuo: la sovrabbondanza d'avvenimenti, la sovrabbondanza di spazio e l'individualizzazione dei riferimenti.

L'eccesso di tempo si risolve in una difficoltà di pensare il tempo a causa della sovrabbondanza di avvenimenti del mondo contemporaneo.

L'eccesso di spazio è anch'essa una trasformazione accelerata del mondo contemporaneo che porta da un lato al restringimento del pianeta rispetto alla conquista dello spazio e, dall'altro, alla sua apertura grazie allo sviluppo dei mezzi di trasporto rapido. In questa dimensione nascono e si moltiplicano i non-luoghi.

L'eccesso di ego si manifesta nel momento in cui, come avviene nelle società occidentali, l'individuo si considera un mondo a sé, soggetto intraprendente, padrone di sé. L'individualità diviene il punto di riferimento per eccellenza, o per meglio dire, i punti di riferimento stessi si individualizzano, poiché l'individuo si propone di interpretare da sé stesso per se stesso le informazioni che gli vengono date. La società di consumo che domina questa surmodernità si indirizza direttamente all'individuo e alla sua apparente libertà di scelta.



Essa trova la sua completa espressione nei non-luoghi, di cui ne è produttrice. Essa fa della storia, dell'esotismo e di tutti i particolarismi uno spettacolo specifico, collocato in uno spazio preciso. I non-luoghi non operano però alcuna sintesi, non integrano nulla, ma si limitano ad autorizzare la coesistenza di individualità distinte, ma simili e indifferenti in quel determinato contesto. Quindi la surmodernità paradossalmente ha a che fare con individui identificati, socializzati e localizzati solo all'entrata e all'uscita di questi non-luoghi, mentre nei loro spazi propri finiscono per annientare la persona.



A livello concreto, quali sono le rovine del contemporaneo? Oggi, nell'era della multimedialità e della sovra-esposizione ai dati visivi, le rovine sono diventate onnipresenti. Si tratta spesso di immagini che descrivono una realtà cruda, anche se noi spesso non le concepiamo come tali perché mediate da una lunga tradizione di visione delle rovine che ormai fa parte della nostra stessa cultura. Sono immagini nuove, ma che vengono rapidamente interiorizzate; evocando una iconografia trans-storica di decadenza e distruzione. La rovina è una rovina se ha perso il suo significato nel presente ma mantiene un forte valore semantico, i cui confini sono spesso sfuocati. Come categoria estetica e concettuale è unicamente indefinita.

Con quale criterio si definiscono allora le rovine del contemporaneo? Dove inizia una rovina e dove finisce? Un luogo vuoto ma ben conservato è una rovina? E viceversa solo poche pietre? La rovina è un oggetto o un processo? Segnala la scomparsa o la persistenza del passato? Importa che la rovina sia frutto di un procedimento naturale o dell'uomo? L'autenticità è una condizione necessaria? Come si considera l'autenticità di una rovina nell'epoca del turismo? Le rovine restaurate sono ancora rovine?



## 1.4 La dimensione delle rovine

Volendo categorizzare le rovine in base allo stato di degrado, si potrebbe parlare di abbandono, maceria e incompiuto. Se invece si considera la funzione precedente al divenire rovina, si potrebbe parlare di ecomostri, archeologia industriale e urbana e città fantasma.

Forse però si potrebbe esulare da tutte queste etichette, alquanto arbitrarie, e pensare alle rovine del contemporaneo in una prospettiva dimensionale. Prima ancora di stabilire quale sia lo stato della rovina o la sua natura, in termini di superficie, quanto spazio occupa?

Certamente non si intende fare una stima numerica, bensì una quasi "geografica". Infatti da un'analisi del panorama attuale, emerge come l'estensione della rovina riguardi tanto la scala massima quanto quella minima.

Volendo categorizzare le rovine in base allo stato di degrado, si potrebbe parlare di abbandono, maceria e incompiuto. Se invece si considera la funzione precedente al divenire rovina, si potrebbe parlare di ecomostri, archeologia industriale e urbana e città fantasma.

Forse però si potrebbe esulare da tutte queste etichette, alquanto arbitrarie, e pensare alle rovine del contemporaneo in una prospettiva dimensionale. Prima ancora di stabilire quale sia lo stato della rovina o la sua natura, in termini di superficie, quanto spazio occupa?

Certamente non si intende fare una stima numerica, bensì una quasi "geografica". Infatti da un'analisi del panorama attuale, emerge come l'estensione della rovina riguardi tanto la scala massima quanto quella minima.





Beth Down

## Ruins

2009

Beth Down inserisce rovine dell'antichità in scenari moderni americani. L'intento di questo lavoro fotografico è mostrare come la contemporaneità si appropria e si avvicina al romanticismo delle rovine, al nostro desiderio di precedenti storici. Anche se le rovine dell'antichità ci ricordano la nostra mortalità, esse allo stesso tempo ci suggeriscono anche l'opposto, mostrando che è possibile resistere, perdurare, anche se solo in forma ridotta e degradata.

Abbiamo falsificato antichità in modi curiosi, preferendole ai modelli nuovi e scintillanti. Questo pone le contraffazioni in un punto curioso nel tempo, da qualche parte tra ripristinare la costruzione originale e il presente, che indica che diamo più valore alla nostalgia per qualcosa di perduto rispetto a ciò che è realmente perduto.

Le immagini di antichità false sono un tentativo di evocare la nostalgia per la storia imprecisa, di lottare con le idee di autenticità, e di mettere in discussione il valore che diamo agli ideali classici. Per rendere tale nostalgia più incisiva, le immagini sono ambientate in contesti attuali.

## ROVINE E CONTEMPORANEITA'



*“ In questa unione dei ruderi e della primavera, i ruderi sono tornati ad essere pietra e, perdendo il lustro imposto dall’uomo, sono rientrati nella natura”.*

*Albert Camus, Noces suivi de l’Etè*

Le rovine del contemporaneo si pongono quindi nella questione della **mimesi multi-direzionale tra arte e natura**. L’uomo si serve della natura per esprimersi, costruisce e spesso, per svariati motivi, il suo lavoro viene abbandonato. A questo punto accade che la natura si rimpossessi dei lasciti di tale lavoro, trasformandolo in materia per la sua narrazione. L’uomo può servirsi di tale opera della natura, che ai nostri occhi appare come una rovina, dando un nuovo significato alla stessa. Un processo consequenziale che forse potrebbe andare avanti all’infinito, in un eterno ritorno del sistema finito uomo-rovina -natura.

# 2

## ROVINE/ NATURA

La rovina come divenire tra artificiale e naturale

---

## 2.1 una condizione transitoria



Le rovine, nella loro interpretazione più immediata, fanno riferimento a qualcosa di passato, concluso, distrutto, senza più una possibilità di futuro. In una prospettiva più ampia possono essere invece viste come qualcosa in divenire, che si pone come condizione transitoria “tra lo scheletro e l’innovazione” (Walter Benjamin), e che ha in sé una componente di “perpetuo rinnovamento” (Marc Augè).

Tutto sembra volerci far credere che la storia sia finita e che il mondo sia solo il palcoscenico in cui la fine viene rappresentata. All’inizio del XX secolo Georg Simmel in *The Ruin, Essays on Sociology, Philosophy and Aesthetics* formula la teoria secondo cui le rovine sono l’opposto del momento perfetto, denso di potenzialità. Esse cioè mostrano in retrospettiva ciò che questo momento di epifania aveva in prospettiva. Non solo solamente un segnale di decadenza, ma anche una sorta di flash-back in una speranzosa e tragica dimensione. Tuttavia Simmel vede nel fascino delle rovine una sorta di collaborazione tra creazione umana e divina: la natura ha trasformato il lavoro dell’arte (l’opera artistica) in materia per la sua espressione, così come l’arte si è precedentemente servita della natura per esprimersi. Questa inquadratura delle rovine rivela una mimesi multi-direzionale: l’uomo imita la creatività della natura e l’arrangiamento naturale fa dono alle creazioni umane della patina del tempo.

Per Walter Benjamin il concetto di rovina scava oltre l’estetica dell’oggetto in tale stato. Si tratta piuttosto di un processo attraverso cui spogliarsi del simbolismo, e approcciarsi invece alla verità storica. In questo senso la rovina appartiene al dominio delle cose nella sua dimensione storica. La sua condizione si colloca tra una natura in stato pietrificato e una in permanente stato di transizione, tra lo scheletro e l’innovazione. Infatti la rovina permette la rivelazione di due stati opposti: un’esistenza passata in declino e, allo stesso tempo, una prospettiva di innovazione futura, ancora da determinare.

Lo stesso ciclo naturale delle cose narra della grande importanza del deperimento: ciò che muore, il suo resto, dà vita ad un altro. Quindi più semplicemente lo scarto chiede di partecipare alla trasformazione e non di essere eliminato, offrendo possibilità di maggiore libertà d’uso e di interpretazione, rifugio a chi è indesiderato, vera riserva botanica spontanea in risposta alle più macchinazioni bio-tecnologiche, nonché a una maggiore disponibilità al dialogo con il fattore tempo.

La conoscenza delle rovine può forse allora permetterci di riscoprire il tempo e tornare a credere nella storia e in noi stessi.



Contemplare le rovine non equivale a fare un viaggio nella storia. Si tratta piuttosto di poter fare esperienza del tempo. Sicuramente l'emozione è di ordine estetico, ma l'intensità del fascino delle rovine sta in quella vaga sensazione di permanenza intensa, dovuta a un perpetuo rinnovamento della natura. Un processo consequenziale che forse potrebbe andare avanti all'infinito, in un eterno ritorno del sistema finito

uomo-rovina –natura.

Simmel osserva nelle rovine la presenza di una dialettica fra costruzione e distruzione, che lui personifica

nella lotta fra la volontà dello Spirito e la forza di gravità, intesa come agente principale del potere bruto e corrosivo della natura. Per Simmel la rovina non può essere intesa come frutto della demolizione umana, ma guadagna il suo significato culturale solo se passa attraverso un processo naturale capace di negare le creazioni architettoniche dello Spirito..

La natura diventa quindi un medium con poteri demiurgici: dove i fisici contemporanei vedono nella corrosione e nella distruzione naturale un segno dell'entropia e una prova dell'irreversibilità temporale (postulata nel secondo principio della termodinamica), Simmel insiste sull'abrogazione (aufhebung) della decadenza intesa come processo dialettico. Attraverso il medium natura, la rovina diviene un processo di significazione che porta i significati stessi verso la distruzione. In questa visione il ritorno delle strutture create dall'uomo alla natura diventa leggibile esteticamente come un lavoro propositivo di movimento a ritroso nel tempo.

Il rapporto tra rovine e natura è quindi bidirezionale. Le rovine aggiungono alla natura qualcosa che non appartiene più alla storia, che trascende il tempo, che non allude a nessun passato in particolare. Mostrano invece una molteplicità di passati, prova di una funzionalità perduta ma anche di una forte attualità. La natura a sua volta destoricizza le rovine e le porta verso l'a-temporale.

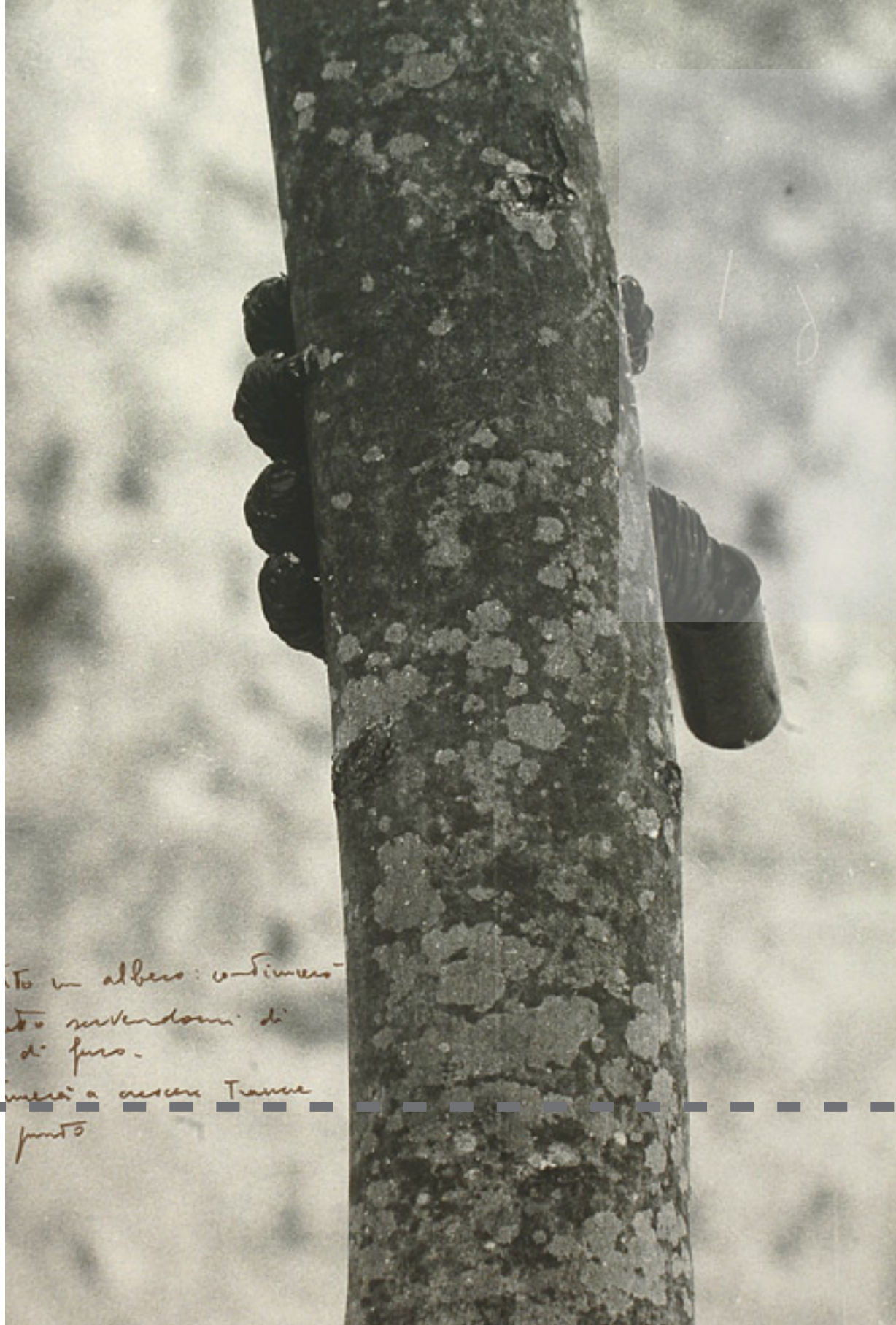
Marc Augè definisce questo tempo "senza storia", a cui sono soggette le rovine e la natura, "tempo puro". Un tempo che esercita un fascino indefinito, quasi fiabesco, irreali, magico, mai percepibile completamente se non quando la natura vi si afferma prepotentemente. Un tempo di cui l'individuo può prendere coscienza solo attraverso le rovine, che diventano un tutt'uno con la natura.

Il perpetuo rinnovamento è dovuto alla capacità delle rovine di imporre una specie di oblio della storia. L'oblio rappresenta la dimenticanza intesa come fenomeno non dovuto a distrazione o perdita temporanea di memoria, ma come stato più o meno duraturo, come scomparsa o sospensione del ricordo con un particolare accento sullo stato di abbandono del pensiero e del sentimento.

Secondo Marc Augè, nell'esperienza delle rovine si sovrappongono inestricabilmente tutte e tre le forme dell'oblio, vale a dire il ritorno, la sospensione e l'inizio. L'oblio, nella forma del ritorno, implica la dimenticanza del presente e del passato prossimo; l'oblio nella forma della sospensione necessita la dimenticanza del passato e del futuro; l'oblio nella forma dell'inizio comporta, riprendendo il pensiero di Nietzsche, la dimenticanza del passato e l'inaugurazione di un tempo nuovo, di un tempo aperto a possibilità inattese.

Questa sovrapposizione delle tre forme di oblio produce le rovine. Esse sono soggette al tempo: il tempo in rovina. Un tempo che rovina su se stesso, un tempo rovinoso in cui non si dà più alcuna possibilità di stabile orientamento tra passato, presente e futuro. Le rovine "non sono il ricordo di nessuno, ma si presentano a chi le percorre come un passato che egli avrebbe perduto di vista, dimenticato, e che tuttavia gli direbbe ancora qualcosa. Un passato al quale egli sopravvive e che continua a sopravvivere" (Marc Augè).

## 2.2 un perpetuo rinnovamento



to in albero: continuo  
to servendomi di  
di ferro.  
invece a crescere. Tranne  
punto

Giuseppe Penone

## Calco delal mano (??)

....

Il lavoro di Giuseppe Penone ha sempre avuto il suo centro in un intimo e profondo rapporto con la natura, i suoi elementi e le sue leggi. Un legame che segna i materiali naturali, ma anche il corpo dell'artista, il quale desidera annullare il confine fra sé e l'esterno. L'esperienza del corpo, in particolare quella messa in moto dall'azione conoscitiva del toccare, è la modalità scultorea di Penone. Toccare un materiale della natura significa lasciarvi una traccia, che può essere un'impronta o una memoria, la quale resterà come un segno nella sua crescita o nel suo trasformarsi, erodersi. Si tratta infatti di un incontro fra materie: il corpo umano, il fiato del respiro, con il legno di un tronco, un mucchio di foglie, un blocco di creta, un sasso di fiume, l'acqua di un ruscello.

Da un lato, il peso del corpo o l'ingombro del soffio lasciano un'impronta nel materiale incontrato, un calco che rende percepibile ciò che non vediamo. Dall'altro, il confine fra di essi si fa labile, come quando tocchiamo con la mano qualcosa che ha il nostro stesso calore: dove finiamo noi? E dove inizia il resto?

## ROVINE E NATURA

# 3

## ROVINE/ PROGETTAZIONE

La rovina come terreno fertile per la progettazione

---

*“La vista delle rovine ci fa fugacemente intuire l’esistenza di un tempo che non è quello di cui parlano i manuali di storia o che i restauri cercano di richiamare in vita. È un tempo puro, non databile, assente da questo nostro mondo di immagini, di simulacri e di ricostruzioni, da questo nostro mondo violento le cui macerie non hanno più il tempo di diventare rovine. Un tempo perduto che l’arte talvolta riesce a ritrovare”.*

*Marc Augé, Rovine e macerie*

In questo contesto si inserisce la necessità di riscoprire le rovine del contemporaneo come luoghi per una **nuova esplorazione e produzione di significati**.

Una progettazione che crei con i lasciti della storia, una collaborazione con le rovine del contemporaneo che permetta di ridefinirne le funzioni, in bilico tra utilitarismo e poesia.

L’obiettivo è una progettazione eclettica, transitoria, che promuova **un’estensione spaziale e temporale**, tra passato e futuro



## 3.1 l'analogia tra rovine e arte

---



Le rovine offrono lo spettacolo del tempo nelle sue diverse profondità. Un tempo cioè che è il risultato di un tempo geologico di cui non si ha memoria, dei tempi molteplici dell'esperienza umana e dei tempi eterogenei della riproduzione vegetale. Di conseguenza, il paesaggio delle rovine non può essere visto come il semplice risultato di una sottrazione, ma piuttosto presenta un insieme di forme inedite ed evolutive, che continuano a trasformarsi. Esse le vediamo, a poco a poco, rivelare al loro natura, richiamare su di sé lo sguardo degli altri.

Per Marc Augè esiste un'analogia tra le rovine e l'arte, infatti, come l'arte, anche le rovine hanno bisogno di "essere guardate". Tuttavia si potrebbe quasi parlare di identificazione dell'arte nelle rovine: l'arte, nelle sue diverse forme è una rovina o una promessa di rovina.

Per chiarire questo tipo di legame, si tenga conto della definizione di rovina: "frammento di un antico edificio, deteriorato o crollato", e in senso figurato "quanto resta di ciò che è stato distrutto o deteriorato". Pensando di applicare tale definizione all'opera d'arte, per esempio a un quadro, la cui vista suscita una certa emozione, spesso gli si rivolge una discreta attenzione. Tra le ragioni di questo interesse ci sarà sicuramente l'estetica, ma si tratta soprattutto di curiosità, mai soddisfatta, di conoscere la sua esatta provenienza, la data in cui fu eseguito, i suoi percorsi, la sua storia. Naturalmente il quadro non è deteriorato, è materialmente intatto. I valori espressi però da un'opera antica (cosmologici ed estetici), non sono più contemporanei. Come le rovine anch'essi si sono deteriorati, non ci parlano più. L'opera come le rovine, racconta il suo tempo, ma non lo fa più in modo esauriente. Chi osserva oggi non avrà mai lo stesso sguardo di chi la vide la prima volta.

Come le rovine, l'arte ci fa avvertire fugacemente la distanza tra un senso passato scomparso, e una percezione attuale, incompleta. Ed è proprio questo scarto tra le due incompiutezze la ragione del nostro piacere. Essa è la percezione stessa del tempo, cioè della sua improvvisa e fragile realtà.

## 3.2 il cantiere

Nella nostra epoca, sempre più dedita alla distruzione e al culto dell'immagine, alcuni artisti sono stati inevitabilmente sedotti dalle rovine.

Le rovine e le immagini di rovine hanno sempre avuto un certo fascino morale, emozionale ed estetico durante la storia. Ciò è dovuto in parte al loro status ambiguo, tra naturale e costruito, ma anche al loro valore unico di manifestazione fisica degli effetti distruttivi del tempo, e quindi come rappresentazione della storia stessa. Durante il Romanticismo la rovina diventa il simbolo di ogni genere di creazione artistica. Esse sono testimonianza di un passato fantasma che evoca quel certo fascino melanconico del tempo che passa, in questo periodo le rovine raggiungono il loro massimo valore pittoresco. Questo in parte dovuto anche alla grande considerazione in cui vengono tenute le discipline della letteratura e della pittura. Resti reali o falsi, veri e propri frammenti archeologici o riassemblaggio di diversi, venivano comunque tenuti in alta considerazione, in una cultura dove degrado e decadimento erano legittimo materiale di apprezzamento estetico.

Oggi le rovine sono viste sempre più spesso come futuro anteriore, utopia nera di uno scenario quasi apocalittico che dovrà ancora venire.

Alcuni grandi fotografi, come Jean Mounicq o Gabriele Basilico, hanno colto il senso di rovina con uno sguardo meno drastico in città come Parigi, Milano, Roma, ora vive, ma che, colte disabitate, sembrano dei fantasmi di un futuro prossimo. Anche in questo caso, una sorta di visione profetica, di un disastro di cui oggi abbiamo solo il presentimento.

A volte si tratta della visione di un'assenza, come nel caso di Exegi Monumentum Aere Perennius di Anne e Patrick Poinier del 1998.

Gli artisti odierni immaginano un futuro non ancora avvenuto, quasi come se spettasse all'arte salvare la memoria delle rovine, di un senso del tempo fuori dalla storia, di una assenza.

L'opera è situata nei giardini del centro per l'arte contemporanea Luigi Pecci di Prato. Essa appare come un'enorme colonna in stile classico crollata sull'erba, fatta di blocchi cilindrici di metallo, accatastati, alcuni dei quali restano sospesi in aria, in equilibrio con quelli vicini, altri, separati dall'insieme, sono proiettati a distanza, quasi a voler fissare il momento del crollo. Il tutto è in acciaio sfavillante. Quindi, sebbene la forma data all'opera è la rappresentazione della rovina, essa è anche il suo contrario. Infatti essa rimarrà intatta per molto tempo per via della solidità dell'acciaio di cui è composta. Un falso passato, ma anche un'utopia di rovina futura. Una forma antica che il contemporaneo non potrà più produrre, la visione di un'assenza.





Perché però la chiave di lettura delle rovine è sempre inevitabilmente quella catastrofica di un futuro di cui oggi si ha solo il presentimento? La vista delle rovine, la “sperimentazione” sul campo, può forse non suscitare solo un senso di avvillimento e rassegnazione. “L’umanità non è in rovina, è in cantiere. Appartiene ancora alla storia, spesso tragica, sempre diversa ma irrimediabilmente comune”. (Marc Augè)

Il cantiere è inteso in senso lato come terreno sul quale poter edificare qualcosa. Il cantiere potrebbe quindi essere identificato, sempre in senso figurato, come l’insieme della produzione artistica/architettonica. Essa non dorme mai, si infila anche tra le crepe della società, cercando di portare in superficie il tempo.

Se rovine ed arte possono essere accostate, probabilmente le une potranno permettere una più completa comprensione dell’altra, e viceversa. Questo scambio reciproco può essere mediato dall’uomo, che attraverso interventi progettati, potrà far emergere il fascino delle rovine.

Le rovine diventano una sorta di terreno fertile di ispirazione per il mondo dell’arte ma assumono una vocazione quasi pedagogica, nel farci riscoprire il tempo in un mondo dove tutto sembra essere in scadenza. Un tempo nelle sue diverse profondità, risultato di un tempo geologico immemorabile, di un tempo complesso dato dalle esperienze umane, di un tempo eterogeneo caratterizzante la riproduzione vegetale.

Ecco allora che architetti e artisti creano con i lasciti della storia, collaborano con le rovine moderne e ne ridefiniscono le loro funzioni, in biblico tra utilitarismo e poesia. Gli artisti hanno bisogno delle rovine, perché, al di là della spettacolarizzazione del presente, “sono, come l’arte, un invito a sentire il tempo” (Marc Augè). Per immaginarle è necessario farne un ricordo a venire, ricorrere al futuro anteriore e a una visione di un domani. “Come l’arte, le rovine fanno il vuoto della storia intorno a sé, ma mostrano il tempo puro, cioè il tempo che rovina” (Marc Augè).

Esse esprimono quindi un’assenza che necessita di essere narrata. Le rovine ispirano narritività, e le storie permettono di riempire i vuoti creati dai resti materiali, per raccontare gli splendori del passato, le catastrofi improvvise, la lenta decadenza che le ha portate all’abbandono. Questa narritività, che ha bisogno sempre di un supporto esterno come un racconto scritto, un disegno, una guida, ci permette di riportare la rovina alle sue condizioni originali, e di immaginarla com’era contemporaneamente a come la vedono i nostri occhi.

Oggi la scoperta progressiva del paesaggio delle rovine è diventata sempre più difficile. Principalmente sono in atto dei processi di uniformazione e spettacolarizzazione. Spesso attraverso i restauri, le ricostruzioni o le riproduzioni si rischia di trasformare la rovina in spettacolo (seppur in modo variabilissimo e con risultati alquanto differenti). In questo caso il “portare alla luce” la rovina diventa un evento architettonico fine a se stesso: uno spettacolo compiuto di un presente insuperabile.

Marc Augè in *Rovine e Macerie* passa in rassegna alcuni casi recenti di spettacolarizzazione.

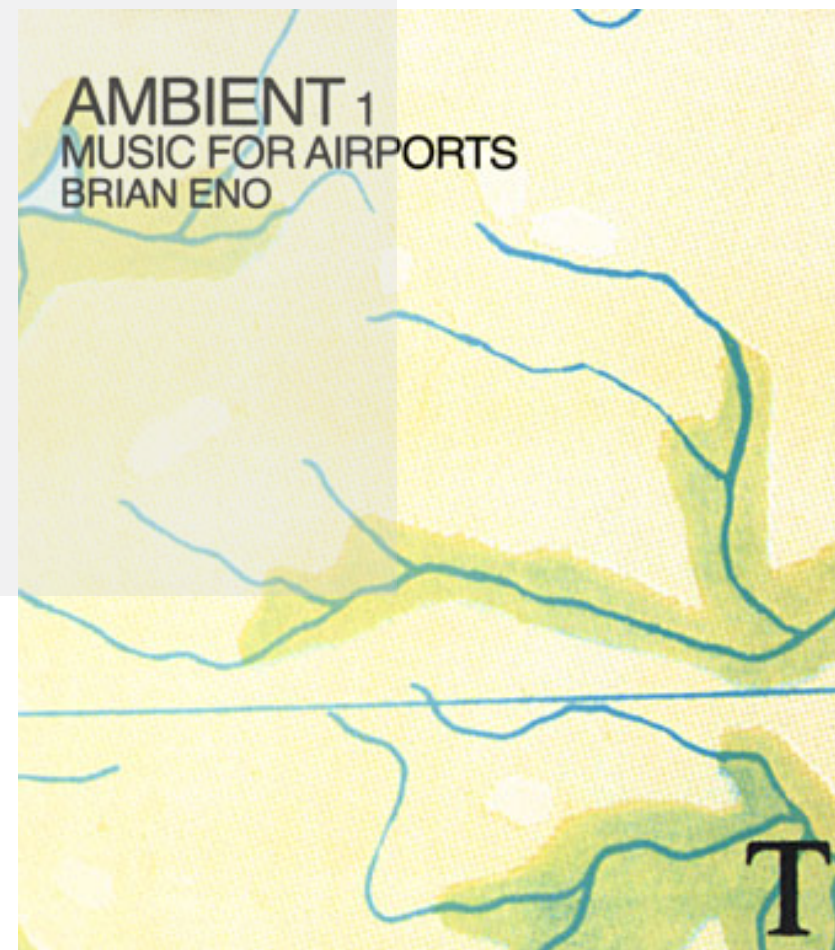
Si dispiace, ad esempio, di come a Berlino le rovine del muro siano state cancellate, tanto che ora sia difficile rendersi conto di come leggere la città storica. La memoria di Berlino è così compromessa quando la forma cambia senza che le rovine del passato ne accrescano il valore. Ha preferito il consumo alla memoria, il turismo di massa al viaggio.

Anche a Parigi, città di Augé, l'architettura nuova non disegna una città nuova, ma una città stereotipata, priva di passato e quindi di avvenire, priva di originalità. E il rischio è che le città finiscano per assomigliarsi sempre di più.

Quando il mondo come oggetto di consumo marca la sua fine, le rovine sono ancora segno di vitalità perché “non balbettano il proprio passato scadendo nel pittoresco, nella farsa, nel simulacro. Esse ridonano il senso del tempo poiché sono osservabili come presenze attuali non volgarizzabili dallo storicismo di consumo, poiché conservano l'indeterminabilità e l'enigma, il mistero” (Marc Augé).

Sarebbe allora auspicabile una progettazione che riesca a cogliere il divenire caratterizzante le rovine, l'impalpabilità di una condizione transitoria. Riuscire a cogliere le rovine nel loro “senso puro” e nella loro “massiccia attualità”.

Forse l'arte, unita all'architettura, potrebbe porsi un passo più avanti, e cercare di andare oltre la contemplazione, guardando le rovine con occhi nuovi, che ne facciano emergere gli aspetti più autentici, forse nascosti, ma comunque vitali. Una progettazione consapevole, che possa sollecitare e risvegliare l'immaginazione, e il potere di creare.



Un caso interessante del tentativo artistico-progettuale di intervento sui non-luoghi è il lavoro di Brian Eno del 1978. Brian Eno, musicista e produttore musicale inglese, pubblicò una composizione musicale dal titolo *Music for Airports* che provocò un'autentica rivoluzione nel modo di concepire, suonare e ascoltare musica: una orchestrazione minimalista realizzata con piano, sintetizzatori, motivi continui registrati su nastro, vocalizzi umani e prolungati momenti di silenzio, la registrazione gli fu ispirata dall'esperienza all'interno dell'aeroporto di Colonia in attesa del volo. Quel giorno l'aeroporto era quasi vuoto, e questo lo portò a concentrarsi sull'atmosfera dello stesso terminal. Cominciò a pensare ad un tipo di musica che potesse ben adattarsi a questi ambienti non concepibili come veri e propri luoghi, essendo in parte spazi d'attesa e in parte spazi di transito. Questa musica avrebbe dovuto essere facilmente interrompibile per consentire i consueti annunci dell'aeroporto; avrebbe dovuto essere ben distinguibile dal rumore del parlare delle persone presenti; e avrebbe dovuto assecondare le peculiarità acustiche dell'ambiente piuttosto che competerci. Ma soprattutto Eno pensò che la musica avrebbe dovuto rispecchiare le sensazioni che le persone provano negli aeroporti: doveva essere eterea e ricordare dove sei, perché sei lì – volando, fluttuando, e segretamente giocando con la morte.

Eno chiamò tutto ciò “ambient music”: musica pensata per riempire uno spazio, che mette al centro l'ascoltatore, perché concepita per essere parte dell'ambiente e di ciò che normalmente si svolge in esso. Immergersi in essa: questo è il punto centrale: noi stavamo facendo della musica in cui nuotare, fluttuare, perdersi. La musica di Eno chiarì l'importanza di un'atmosfera, un background per definire un luogo, oppure nel caso dell'aeroporto un non-luogo.

Le potenzialità dello scarto, di spazi il cui destino è già segnato, già fondati, significati, la cui ri-scoperta consiste in un atteggiamento progettuale che ne coglie ulteriori possibilità in continuità con ciò che persiste, e che anzi, grazie al nuovo, amplifica le proprie capacità di relazione. Considerare lo scarto come materiale di progetto implica rapportarsi con il fattore tempo.

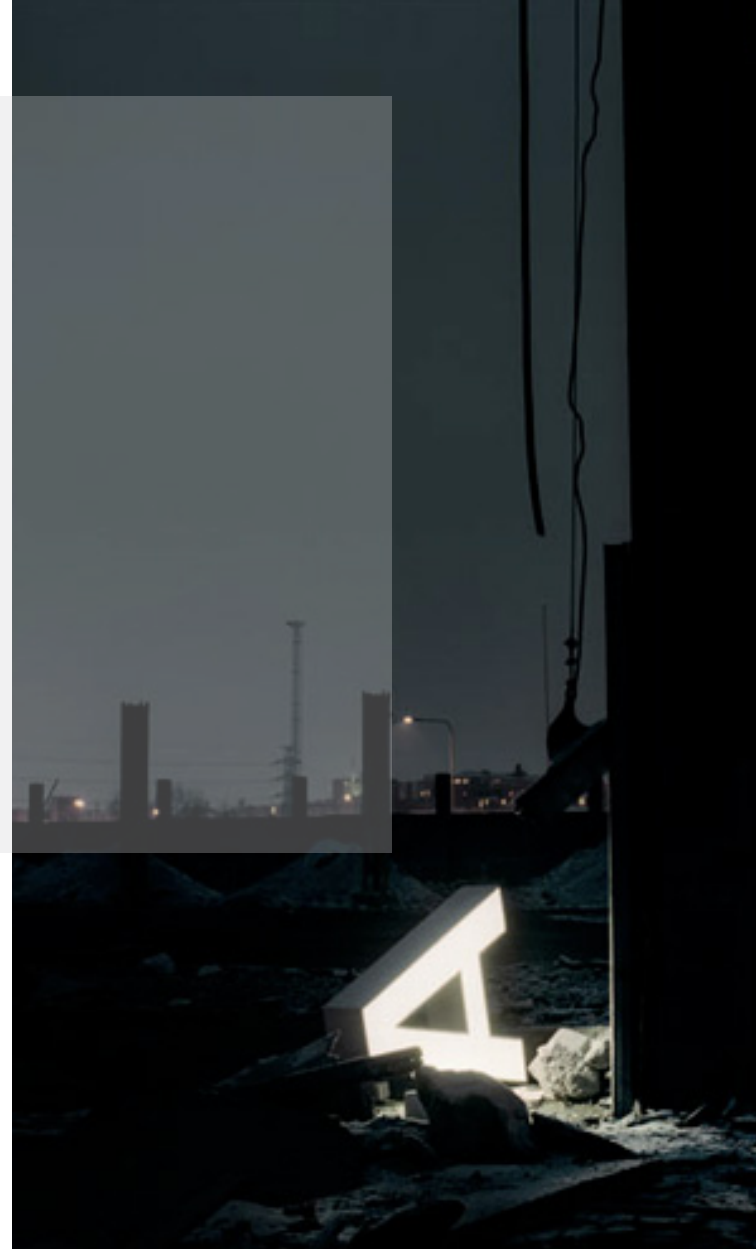
Da una parte il tempo entra nel rapporto tra progetto e scarto costringendo a riflessioni sull'instabilità della costruzione e sulla possibilità che questa adotti strategie vicine alla trasformazione del naturale. Termini come adattamento, deperimento, propri del vocabolario biologico, entrano nel dizionario progettuale per dotare l'azione trasformativa di connotati flessibili.

Dall'altra il fattore temporale implica la presenza nel progetto di parti incompiute, da lasciare a determinazioni altre, ma anche che il progetto si faccia commento dell'esistente introducendo una nuova logica.

Il resto diventa quindi pretesto, capace di sollecitare il sistema verso nuovi stati di equilibrio. Il progetto non è più statico, bensì dinamico, come un gioco in cui l'interazione con il campo stesso e gli altri giocatori è determinante per l'esito della partita. Progettare con lo scarto significa entrare in contatto con un certo stadio della materia, attuare dispositivi in grado di non produrre oppure al contrario di massimizzarne la produzione, nel momento in cui lo scarto è già nel luogo, decidere di implementarlo evitando così di consumarne altre risorse altrove, dove non sono ancora compromesse. O ancora cercare strategicamente lo scarto, abbandonare e lasciare all'auto-deperimento.

### 3.3 il progetto dello scarto

---



Alle declinazioni possibili dello scarto, materia molle debole di senso per definizione, corrispondono potenzialità residue di materiali e spazi dimenticati, abbandonati o nascosti. Diventa quindi possibile definire con questi elementi nuovi approcci progettuali, o meglio, nuove prospettive che accolgono lo scarto come risorsa e come possibile materia del progetto.

Porvi attenzione significa ammettere la precarietà del sistema, cercarne i limiti in termini di articolazioni e risorse, e cercare poi strategie che si fondino sul riciclaggio come prassi operativa. Tuttavia non si tratta di un riutilizzo solo di materia, ma soprattutto di riciclare significati e storie. Progettare con lo scarto significa quindi leggere il progetto stesso come progetto: ripercorrerne le fasi di costruzione, le teorie che lo fondano e proiettarle oltre l'usura. Si tratta di guardare al progetto stesso come testimonianza archeologica, come un oggetto capace di raccontarci un futuro fossilizzato.

La libertà di reinterpretazione offerta dallo scarto viene evidenziata attraverso diverse esperienze.

La mancanza di un senso compiuto, riconosciuto a queste zone abbandonate o risultato spesso dall'accumulo di più disegni, di molteplici progetti e strategie, fa sì che queste realtà vengano lette come campi neutri in attesa di significato.

Le diverse modalità di intervento progettuale sullo scarto sono state denominate come "scompare", "non finire", "commentare/contaminare", "incrementare" e "abbandonare".

## s c o m p a r i r e .

Potrebbe quasi sembrare un termine paradossale in quanto un'azione progettuale non può scomparire. Qui si intende la possibilità che il progetto possa mettersi al servizio delle forze naturali, del palinsesto geografico dell'esistente, supportandolo, sottolineandolo, ripercorrendone le dinamiche.

Il tema sembra quindi essere antitetico al progetto, ma basti considerare il significato etimologico del termine "progetto" per chiarire definitivamente lo "scomparire". Progetto come un proiettare in avanti verso un futuro imminente, quindi senza necessariamente implicare la crescita fisica o la presenza di materia. Trasformare può anche voler significare rinunciare a, attendere, capire e leggere il momento e forse decidere di non fare, togliere il superfluo.

## n o n f i n i r e .

Una strategia per approfittare dello scarto, per restituirne le potenzialità e per evidenziarne ulteriore produzione è "non finire" l'opera. Rappresentative di questo atteggiamento sono per esempio la Pietà Rondanini di Michelangelo e il ciclo Plitting di Gordon Matta-Clark. Durante gli anni settanta Matta-Clark si interessa alle ordinarie case americane abbandonate e vi opera sottrazioni chirurgiche. Egli infrange l'oggetto architettonico, ne mette in crisi la compiutezza. Tuttavia non si tratta di distruggere, bensì di metterne a nudo la struttura dell'oggetto.

La strategia del non finito in architettura ha conosciuto differenti declinazioni, tutte strutturate ad accogliere nel processo progettuale le trasformazioni indotte dall'uso dello spazio e dalle relative modificazioni lasciate dall'utente: un'opera aperta, che si allontana da una totale determinazione. il senso di instabilità non corrisponde però ad una mancanza di disegno, ma a un continuo dialogo con le variazioni del tempo, che crea un sistema capace di interagire e alterarsi al modificare dei dati.

Azioni come il commentare e il contaminare prevedono una progettazione che vuole evitare la produzione di aree bianche, escluse dal processo di trasformazione. Si attuano diversi gradi di una stessa azione: commentare indica un operare per punti, capaci di sottolineare o rivedere il senso di situazioni esistenti nel territorio; contaminare è un voler immettere nuove energie e dinamiche nel sistema, dotare di potere "infettivo". Si denota una certa assonanza con le dinamiche proprie del mondo naturale e degli studi biologici. Lo scarto viene in questo caso reinterpretato e tradotto in progetto per sfruttarne l'azione disturbante, la capacità di rappresentare un cambio di stato della materia o dell'opera.

## c o m m e n t a r e / c o n t a m i n a r e

## a b b a n d o n a r e

## i n c r e m e n t a r e

In questa categoria rientrano tutti quegli interventi progettuali che interpretano lo spazio rifiutato come vero e proprio modello di riferimento da potenziare. Zone scisse del sistema territoriale a causa di tracciati infrastrutturali, brani di città in disuso, aree vuote sotto i cavalcavia vengono letti come occasioni per dare spazio a nuove realtà. Il valore di questa strategia esili dal risultato puntuale perché rapportabile a un ragionamento che investe l'economia dei suoli e il loro uso (sfruttare luoghi già compromessi). L'incremento dello scarto rappresenta anche una modalità di densificazione dell'esistente, disegna un modello di espansione verticale in opposizione al dilagare della città orizzontale.

Tale declinazione del rapporto scarto/progetto defisce l'applicazione dell'abbandono strategico. Non si tratta più quindi di piegare il progetto in termini processuali per evitare lo scarto o di incrementare con la sovra imposizione di nuovi disegni e significati aree marginalizzate, ma di produrre scarto e abbandono strategicamente, di cercare proprio ciò che spesso è solo una risultante, un riflesso inatteso del progetto, o che solo apparentemente può sembrare un'inazione. L'abbandono come strumento progettuale.

## 3.4 l'architettura a zero cubatura

In questi ultimi tempi l'attenzione dell'architettura si è allontanata dalla forma urbana sempre più spesso dominata da layer verticali, dalle sequenze dei billboard o dei decorated shed che determinano l'aspetto percettivo di intere aree territoriali. Essa si è invece spostata dagli elementi architettonici al percorso e alle relazioni tra essi, trasformando lo spazio statico in spazio dinamico della narrazione, in cui preminente diventa il vuoto rispetto al pieno.

L'architettura a zero cubatura (azc) si pone proprio in questa prospettiva, promuovendo un riuso dei detriti della società contemporanea, della riappropriazione, della ricomposizione degli elementi. "Pur essendo delle architetture in cui la quantità non rappresenta il dato cruciale, sono al contempo progetti dotati di grande misura, dei progetti chirurgici in cui la dislocazione degli elementi principali risulta spesso di accattivante chiarezza" (Aldo Aymonino)

L'architettura a zero cubatura è l'architettura dei vuoti e dello spazio pubblico. Essa quindi si pone la necessità di progettare il vuoto e, insieme, prefigurare il pubblico. Questo tipo di architettura occupa oggi sempre più un ruolo di mediazione tra il design e l'allestimento, facendo convivere e ibridando due interpretazioni opposte: da un lato il design, che tende a proiettarsi fuori dalla dimensione temporale; dall'altro, un allestimento irriducibilmente segnato dal mutamento. Attraverso una negoziazione tra ambiente e paesaggio, l'azc riconfigura lo spazio esterno aperto.

Il paesaggio viene visto come opera d'arte collettiva, esso "cambia, accumulando residui di storia", diventa quindi una sequenza di spazi in attesa.



Tra gli obiettivi comuni nella progettazione, si annovera:

- . qualificare gli spazi (o le funzioni)
  - . attenzione all'intorno. Tali interventi si pongono come differenti dal contesto ma mai indifferenti, provano a lavorare per intensità piuttosto che per densità, per continuità piuttosto che per permanenza. Disegnano un interno pur rimanendo all'esterno, creando delle soglie metaforiche il cui senso sta nelle relazioni con l'ambiente circostante.
  - . destinazione d'uso. L'assetto è variabile, gli interventi suggeriscono usi e soluzioni senza mai imporre modalità e comportamenti. L'identità risulta spesso fortemente metaforica, per via delle configurazioni ibride e il carattere sensoriale.
  - . significato. Oggetti quasi magici, trascolari che aiutano a comporre la conoscenza della città e del paesaggio. Attraverso essi l'architettura svolge una funzione di "oggetti d'affezione", in grado di dare identità e sicurezza alle persone che quotidianamente attraversano quei luoghi, diventando così più importanti per il loro significato che meramente per la destinazione funzionale. Come la Land art ha provato a dare figuratività al nuovo paesaggio della società di massa, così l'azc prova a ridefinirne quella dello spazio nuovo della surmodernità.
- Le tipologie di intervento dell'azc, prevedono superfici (accezione radicale dell'azc), verticale (non scultorea ma architettonica), recinti, design, ripari, ambiente, earthworks, figure, tecnica e eventi.



anarchitettura

## Gordon Matta Clark

1970

Tagli, perforazioni e rimozioni localizzate a danno di edifici. Un po' chirurgo, un po' scavatore, ma soprattutto curioso. Gordon Matta Clark attacca l'architettura, nel vero senso fisico della parola. Le manomissioni e i tagli ben calcolati su edifici reali – di cui sono rimasti video, fotografie e disegni – hanno definito nuove relazioni spaziali e alterazioni percettive, conferendo inoltre un valore aggiunto a semplici costruzioni da demolire. Così facendo, egli ha rivoluzionato il mondo dell'architettura senza aver innalzato o costruito edifici, ma al contrario vivisezionando e privando parti dagli stessi. Gli edifici erano innalzati per la loro utilità; poi venivano abbandonati: demoliti o sostituiti per nuove operazioni immobiliari. Bucando i muri - e con essi la separazione interno/ esterno – denunciava l'apparente solidità di un'architettura fatta di strati, incastro o giustapposizione di diversi materiali.

I tagli di Gordon erano senza dubbio un arricchimento alle strutture, perché per quanto provvisorie, portavano il suo indelebile marchio e offrivano nuovi punti di vista. Al contempo, erano anche un impoverimento, perché egli creava il vuoto laddove non c'era. Vivisezionando la materia, non si fermava fino a quando gli ambienti interni non fossero finalmente visibili.

Egli dichiarava però la natura delle sue performance, manifestazioni artistiche e non architettoniche .

## ROVINE E PROGETTAZIONE





*“Amo questa devastazione, questa invasione di disordine, perché sono certo che in essa è racchiusa una rivelazione, o quanto meno la sua promessa”.*

*Jacques Redà, Les Ruines de Paris*

# 4

## ROVINE/ NON-LUOGHI

La rovina nei non-luoghi

---

La ricerca pone l'attenzione su quegli spazi definiti **interstiziali**, ovvero quei luoghi-non luoghi presenti nelle crepe del tessuto urbano. Tutto ciò che nasce già abbandonato o lo diventa, viene ignorato o rigettato perché inservibile, rovinato o per sua stessa natura destinato ad essere contenitore di "rifiuto". Spazi di per sé insignificanti, residui di una storia materiale apparentemente conclusa, fallita o inutile, sintomi della necessità moderna e soprattutto contemporanea di occultare il marginale. Scarti urbani, le tracce anteroiche di un passato recente. Tracce che non hanno la pretesa di essere viste con occhi nuovi, che ne facciano emergere gli aspetti più autentici, forse nascosti, ma comunque vitali. Forse in questo processo continuo di mimesi, la natura potrebbe nuovamente andare a interagire con il sistema dell'uomo e spingere a un avanzamento del sistema stesso.

In questa epoca, caratterizzata dalle distruzioni più massicce, operate dalle catastrofi naturali, tecnologico e politico-criminali, e dall'alienazione dell'individuo, sempre più solo nella folla, le rovine sembrano quasi scomparire come realtà e come concetto. Marc Augè, antropologo francese, rintraccia quelle che si pongono come le rovine della contemporaneità nei non-luoghi. Egli usa per primo il termine "non-luogo", definendolo come uno delle chiavi essenziali di comprensione della modernità. I luoghi e i non-luoghi sono due polarità sfuggenti, poiché il primo non si cancella mai totalmente e il secondo non è mai compiuto totalmente. Essi sono sempre altamente interlegati e spesso è difficile distinguerli. Raramente esistono in forma pura: non sono semplicemente uno l'opposto dell'altro ma fra essi vi è una serie di sfumature. Il neologismo non-luoghi definisce due concetti complementari ma assolutamente distinti: da una parte quegli spazi costruiti per un fine ben specifico (solitamente di trasporto, transito, commercio, tempo libero e svago) e dall'altra il rapporto che viene a crearsi fra gli individui e quelli stessi spazi. I non-luoghi sono tali nella misura in cui "la loro principale vocazione non è territoriale, non mira a creare identità singole, rapporti simbolici e patrimoni comuni. I non-luoghi sono gli spazi privi di identità, identici da un capo all'altro del pianeta. Sono gli spazi in cui milioni di individui si incrociano senza entrare in relazione, quei luoghi sempre troppo pieni (di folla) e troppo vuoti (di abitanti)". (Marc Augè) Essi sono altamente rappresentativi della nostra epoca, che è caratterizzata dalla precarietà assoluta, dalla provvisorietà, dal passaggio anonimo, da un individualismo solitario. Gli individui transitano nei "non luoghi" ma nessuno vi abita.

Essi non sono i luoghi antropologici della identità e della socializzazione, della memoria e della storia e in realtà nemmeno si compiono nemmeno mai completamente, "come un palinsesto in cui si riscrive incessantemente il gioco misto dell'identità e della relazione". Nel non-luogo, si è socializzati, identificati e localizzati solo in occasione dell'entrata o dell'uscita (o da un'altra interazione diretta) nel/dal non-luogo, per il resto del tempo si soli e simili a tutti gli altri utenti/passeggeri/clienti che si ritrovano a recitare una parte che implica il rispetto delle regole. La società che si vuole democratica non pone limiti all'accesso ai non-luoghi, a patto che si rispettino una serie di regole: poche e ricorrenti. Le modalità d'uso dei non-luoghi sono destinate all'utente medio, all'uomo generico, senza distinzioni. Non più persone ma entità anonime.



## 4.1 I non-luoghi





Augè individua tre tipologie di non-luoghi, combinazioni di troppo-pieno e vuoto. Gli spazi del troppo-pieno sono ridondanti, simbolo dell'evidenza e della frenesia della nostra società, dell'eccesso di cose e di essere umani, della velocità e dell'istantaneità. Gli spazi di vuoto sono anonimi, abbandonati, non considerati, simbolo della celata vacuità e dell'eclatante alienazione della nostra società, dello smarrimento dell'individuo lasciato spesso solo.

Il primo caso di non-luoghi sono quegli spazi dove il troppo-pieno e il vuoto vanno a coincidere, seppur in momenti temporalmente diversi. Essi sono gli spazi del passaggio, del transito, del consumo frenetico. Spazi "generici" che sovvertono la città storica. Spazi in cui troppo-pieno e vuoto sono strettamente mescolati, tanto da essere gli stessi ma in ore diverse della giornata o durante la settimana. Si fa qui riferimento a gli aeroporti di notte o al mattino poco dopo l'apertura, ai parcheggi sotterranei quando l'affluenza è minore, alle vie di comunicazione rese impraticabili dalle condizioni metereologiche che avverse. Quindi il non-luogo viene percepito come un troppo-pieno o un vuoto a seconda dei momenti.

Il secondo caso di non-luoghi sono quegli spazi in cui il troppo-pieno e il vuoto si avvicinano. Si tratta di terreni incolti, abbandonati, aree apparentemente prive di una destinazione precisa. Questi spazi, che si potrebbero definire "interstiziali", spesso circondano la città, altre volte si infiltrano nella città stessa andando a costituire delle zone di incertezza. Un vuoto che si inserisce tra le vie di circolazione e i luoghi della socialità urbana.

Il terzo caso di non-luoghi sono quegli spazi in cui l'evidenza del troppo-pieno è sfumata dal mistero del vuoto. Si tratta del fascino dell'incompiuto, che mette in scena l'incertezza, "tra la presenza ancora palpabile di un passato perduto e l'imminenza vaga di un futuro prossimo". Marc Augè definisce questi spazi come poetici nel senso etimologico della parola: vi si può fare qualcosa, la loro incompiutezza contiene una promessa.

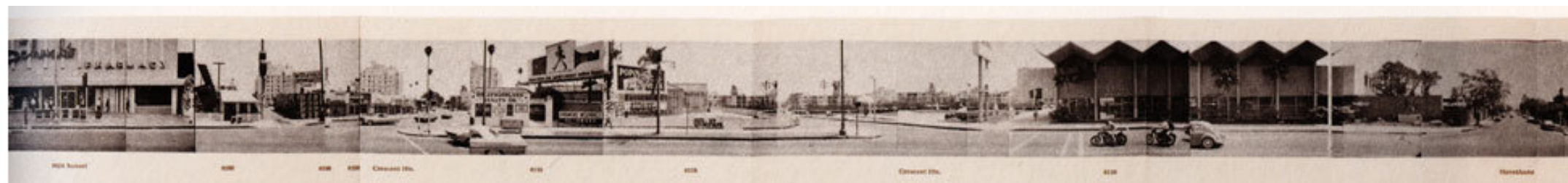
Nei non-luoghi si può ritrovare il “tempo puro”. Sono luoghi in attesa, che si descrivono in termini temporali. Essi infatti oltrepassano il presente e ridestano la tentazione del passato e del futuro. È come se contenessero in sé una promessa di un qualcosa che potenzialmente potranno essere, esprimendo la mancanza non per un senso perduto, bensì per un senso da ritrovare. I non-luoghi hanno la bellezza di ciò che avrebbe potuto essere, di ciò che non esiste ancora e di ciò che un giorno forse ci sarà. Un’utopia mossa da un interesse sociale congiunto ad uno estetico.

La bellezza della rovina nei non-luoghi non dipende dalla loro intrinseca qualità estetica, quanto dalla condizione che esse mostrano, specchio della società contemporanea, e dalla promessa, almeno potenziale, di un senso del tempo da ritrovare.

La rovina nei non-luoghi ha quindi una componente puramente fisica e una più concettuale.

Si tratta di spazi abbandonati, sempre o solo per certi momenti, non tenuti in considerazione, lasciati incompiuti. Quindi luoghi che mostrano un deterioramento materiale, ma che in realtà nascondono in sé la rovina stessa della contemporaneità. Infatti questi sono anche gli spazi della folla che annienta l’individualità, delle tracce anteroiche della nostra civiltà, del fallimento degli ideali delle moderne tautologie.

Forse sono questi non-luoghi le rovine più sincere della contemporaneità. Gli altri spazi della città, seppur fisicamente devastati, mirano ad un presente insuperabile, “sostituibile all’infinito”. Edifici la cui vita è stimata, calcolata, pronti ad essere sostituiti gli uni con gli altri. Essi sembra non siano più costruiti per invecchiare. Conseguentemente le rovine, nell’accezione classica del termine, non sono più concepibili, in quanto le sostituzioni le precedono eliminando passato e futuro. Questi “eventi architettonici” diventano spesso “avvenimenti artistici” e subiscono il presente della spettacolarizzazione.





I non-luoghi si definiscono anche attraverso le modalità d'uso, che si esprimono a seconda dei casi in prescrittivo (es. "mettersi in fila sulla destra"), proibitivo (es. "vietato fumare") e informativo (es. "state entrando nel .."). A volte ricorrono pure ad ideogrammi più o meno espliciti e alla lingua naturale. Questo evidenzia ancora una volta l'**alienazione** degli individui nei non-luoghi, le cui condizioni di circolazione sono dettate da testi, enunciati da persone "moralì" o istituzioni. Gli individui in questi spazi non sono più un'identità singola, ma nemmeno relazionale, si riducono ad essere in una condizione di solitudine che è anche similitudine.

Lo spazio dei "non-luoghi" si sta dilatando a dismisura. Ma se fossero proprio questi non luoghi gli spazi in cui l'umanità si ritrova? Gli individui apprezzano la sicurezza che avvertono ritrovandoli in qualsiasi angolo del pianeta. Un conforto-alienazione quasi paradossale: l'individuo, smarrito in un paese sconosciuto, si ritrova a proprio agio solo nell'anonimato delle autostrade, delle stazioni di servizio e dei centri commerciali.

In questi luoghi di estraniamento la società potrebbe riconoscersi e dare così il via a una nuova storia, fatta di rovine.



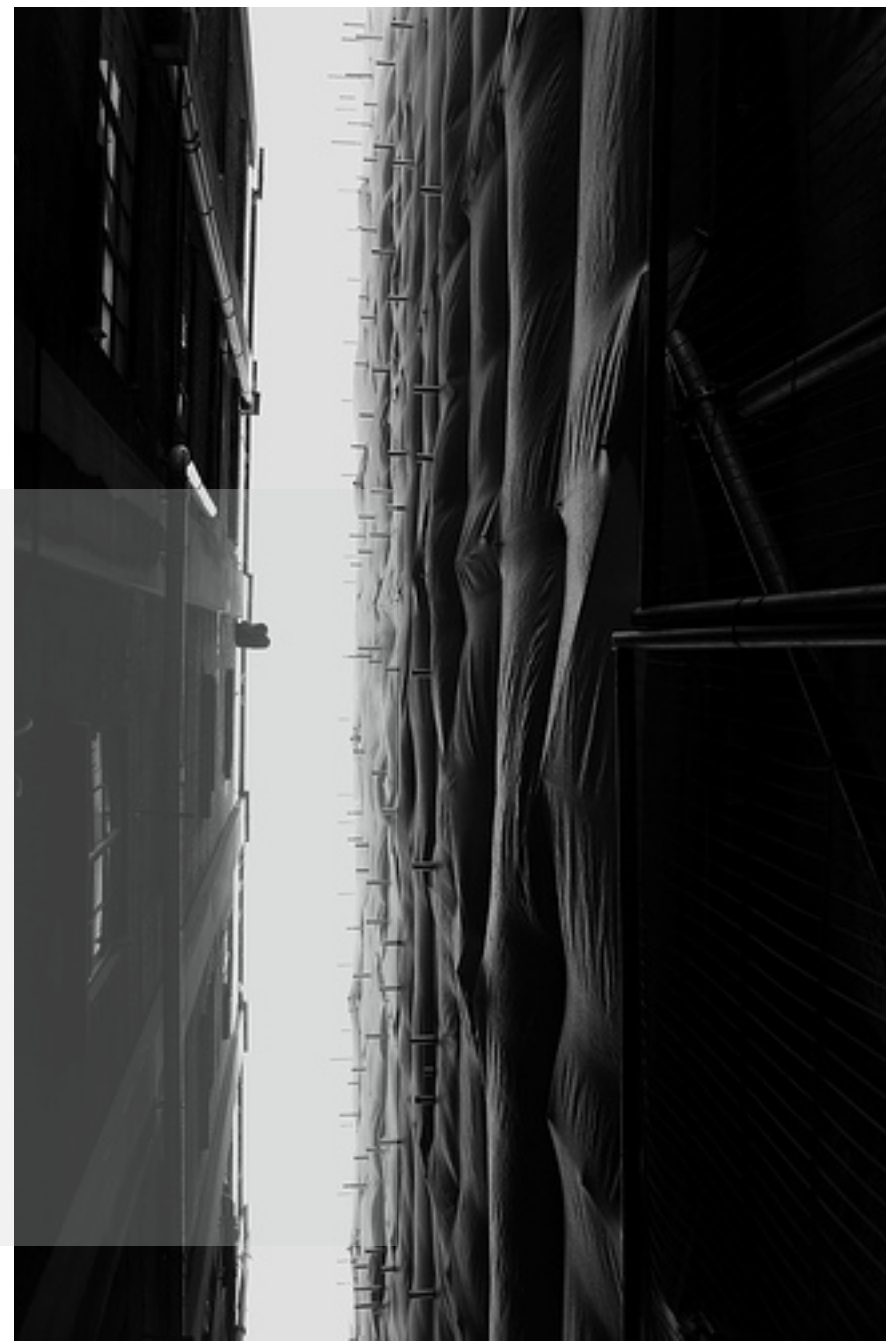
Analizzando i non-luoghi della contemporaneità, ho deciso di prendere in considerazione quelli che Marc Augè identifica come spazi in cui il troppo-pieno e il vuoto si avvicinano. Si tratta di suoli dell'urbano lasciati in stato di degrado e abbandono, micro-aree percepite come ambienti di risulta. Tessuti striati e frammentati all'interno di un edificato denso e saturo. Probabilmente questi spazi costituiscono le vere crepe della società, le rovine di una surmodernità che spesso ignora ciò che è "brutto e sporco", e che gli sta proprio accanto.

La città infatti non è fatta di spazi usati con la medesima intensità. In alcuni le funzioni caratterizzanti sono forti, in altri si sovrappongono e si mescolano, risultando piuttosto deboli se non assenti. Questi sono spazi poco usati, o comunque usati con densità decrescenti.

Luoghi del non-vissuto caratterizzati dal vuoto, che diventa una potenzialità, un elemento di indagine e analisi. Il vuoto non è quindi una condizione relativa al significato, bensì alla funzione, all'essere dei "resti", degli scarti della produzione.

Gli spazi urbani interstiziali potrebbero essere definiti degli attori-rete. Si tratta cioè di portatori di istanze di natura sociale, politica e culturale con possibili ricadute spaziali. Determinano quindi una trasformazione materiale dello spazio ma sono anche capaci di generare nuovi comportamenti, orientati alla solidarietà e al mutuo scambio.

Inoltre si configurano per isole, alcune organizzate con un sistema di inter-relazioni, altre sconnesse. In ogni caso possono quindi dare adito a fenomeni di polarizzazione. Spesso hanno la caratteristica di essere spazi in attesa, di transizione, di per sé mobili. Si prestano quindi ad operazioni di trasformazione-riparazione piuttosto che di creazione.





Il vuoto solitamente assume un'accezione negativa: mancanza, perdita, assenza.

Tuttavia già Democrito aveva iniziato ad intendere il vuoto come qualità dello spazio, ciò che permette il movimento.

Infatti di fronte alla realtà di qualcosa (l'atomo), Democrito avrebbe ammesso l'esistenza di un "non qualcosa", il vuoto appunto, il nulla inteso però come spazio. Quindi il vuoto non stava ad indicare l'esistenza del non essere ma più semplicemente la mancanza di materia, coincidente appunto con lo spazio. Pieno e vuoto costituivano pertanto i due principi originari a cui ricondurre l'esistenza di tutte le cose: l'uno rimandava all'altro, lo implicava necessariamente, poiché la realtà era il risultato della loro sintesi.

Il vuoto viene quindi considerato "materia" con una valenza culturale e collettiva. La struttura di questa materia, in ambito urbano, diventa spazio pubblico, nel quale si producono movimento e variazione, dove vengono esplicitati il trascorrere del tempo e dell'azione umana. Questo spazio pubblico, però, segue un processo temporale di accumulazione e modificazione. Lo spazio urbano diventa dunque un elemento suscettibile e modificabile secondo la volontà generale del momento e assume le caratteristiche di un vuoto misurato, di uno scenario allestito.

## 4.3 Il vuoto urbano

---

Analizzando il tessuto urbano, è possibile fare una sorta di catalogazione del vuoto:

\_ vuoti infrastrutturali: aree situate ai margini della città lungo le grandi arterie di comunicazione. Vuoti compresi nei volumi dei ponti ferroviari e stradali, lasciati in stato di degrado e abbandono

\_ vuoti lungo le vie d'acqua: vuoti presenti lungo la linea dei navigli. Sottrazioni di materia lungo gli argini

\_ vuoti in aree residuali: cubature possibili, aree residuali all'interno dell'edificato storico. Possibilità di generare microarchitetture

\_ vuoti in aree bombardate: edifici bombardati all'interno della città storica. Aree in stato di degrado e rovina. Memorie urbane.

\_ vuoti lungo i tracciati metropolitani: aree prive di destinazione funzionale lungo i tunnel metropolitani. Spazi di sosta privi di organizzazione e gestione

\_ vuoti lungo la linea di gronda: interruzioni della linea urbana. Cubature disponibili nei vuoti interstiziali dei fronti degli assi urbani principali.

\_ vuoti di aree industriali dimesse: vuoti lasciati dalle grandi aree industriali un tempo collocate all'interno della città storica





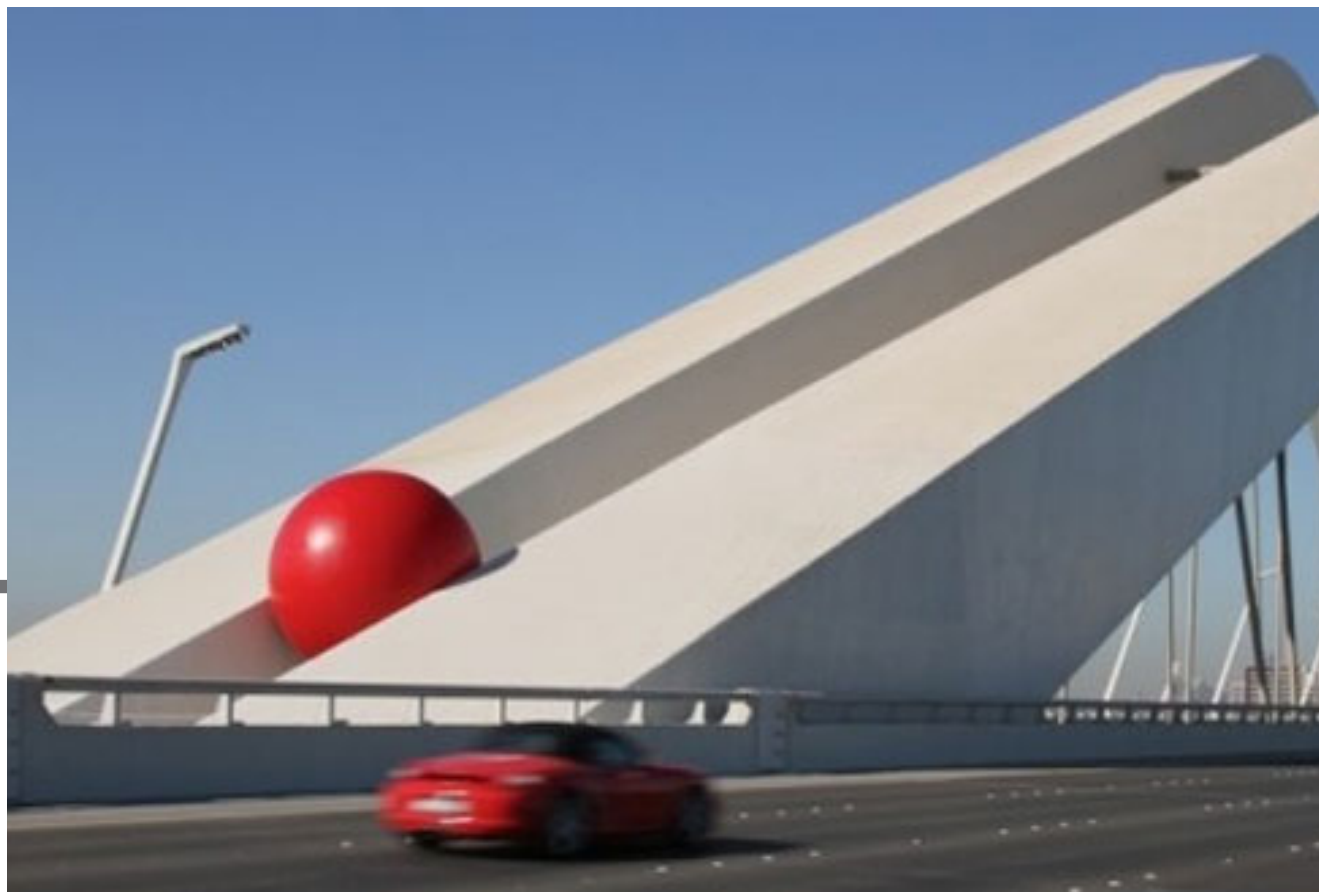


Forse il termine vuoto ha un valore assoluto, e potrebbe essere sostituito con la parola “interstizio”, indicando così non un vuoto assoluto, ma il vuoto tra le cose (o dentro le cose). Un interstizio è uno spazio non isolabile in se stesso: esso acquista significato proprio per essere un intervallo tra due elementi diversi. Il concetto di interstizio è quello che più di ogni altro oggi esprime le relazioni, i significati e le tensioni della città contemporanea. Tra le varie tipologie di interstizio, particolarmente interessante è il vuoto infrastrutturale.

Nel 1963, Melvin Webber in *Explorations into Urban Structure* definì questo tipo di spazio come “l’urbano senza-luogo”. Secondo i suoi ragionamenti, lo sviluppo della mobilità e delle nuove forme di comunicazione stava portando a una drastica riduzione delle distanze e modificando, a livello di ordine urbano, il concetto di centralità. La città, trasformata in una rete di trasporti e comunicazioni quasi invisibile, diviene, così, una “metropoli galattica”, una geografia urbana i cui elementi sono esplosi, disperdendosi. Uno dei caratteri dello spazio urbano riguarda, infatti, l’ordine discontinuo della città moderna. La città storica si basa su una relazione fisica tra pieni e vuoti: questa relazione è definita in termini di proporzioni e qualità percettive. Nella città aperta del moderno questa relazione è, invece, concepita come intervallo e distanziamento tra gli edifici. Nella città moderna, dunque, lo spazio vuoto è stato interpretato come elemento astratto al negativo: il vuoto come risultante dei pieni dell’architettura.

Camillo Sitte, in *L’arte di costruire le città*, sostiene che si dovrebbe leggere la città a partire dai suoi vuoti: non dalle “emergenze”, ma dalle sue mancanze. Una città deriva la propria identità non per ciò che “ha” o “è”, ma per ciò che non “ha” e non “è”, o meglio, per ciò che vorrebbe avere ed essere; per esempio, la qualità cosmopolita di Milano non deriva dal suo essere realmente cosmopolita, ma dal suo voler esserlo. C’è in ogni luogo una tensione prefigurativa al divenire più propriamente ciò che già si “è” in qualche misura, a spingere la propria storia nel futuro (e a volte nel passato). L’obiettivo dovrebbe essere quello di sottolineare i vuoti ed il loro uso sociale. Ciò che vale in una città sono gli spazi, il resto è scultura, packaging, involucro, arredo. Lo spazio aperto viene descritto quindi come uno spazio concavo, uno spazio interno.





Red ball project

**Kurt Perschke**

2011

Il Redball project è un pezzo d'arte interattiva itinerante che prende la forma di un gigantesco pallone gonfiabile rosso. La palla è stata riproposta in diverse città americane ma anche a livello internazionale: Barcellona, Taipei e Sydney, per citarne alcune. Attraverso il progetto Kurt Perschke vuole utilizzare l'opportunità artistica per porsi come catalizzatore per nuovi incontri all'interno del quotidiano. Attraverso la natura magnetica, giocoso, e carismatica del Redball, l'installazione è in grado di risvegliare la fantasia in ognuno di noi. Il vero potere del Red ball project non sta tanto nell'oggetto, seppur di forte impatto visivo, quanto nell'esperienza e nelle sensazioni che crea per chi "vive" tale oggetto, il risvegliare quel "cosa succederebbe se". La persona che si trova davanti a questa grossa palla rossa non è semplicemente spettatore, ma diventa partecipe dell'opera stessa, iniziando un suo personale viaggio con l'immaginazione. Attraverso il progetto si riscopre quindi una parte della città su cui forse non si aveva mai posto particolare attenzione, una fessura all'interno della città che è anche una fessura nella propria fantasia, a livello individuale e culturale. E' infatti curioso osservare come, nell'arco temporale di durata dell'installazione, la città stessa risponda, reagisca.

**ROVINE  
E NON LUOGHI**



Ed Ruscha

## Parking lot

1967

Ed Ruscha attraverso la fotografia aerea immortalava 34 parcheggi, trasformando banali paesaggi urbani funzionali in disegni astratti. Guardando queste immagini è facile dimenticare la realtà di Los Angeles, la città delle automobili, e percepire i parcheggi come movimenti di terra destinati a fini estetici. Quelli che Marc Augé definirebbe non-luoghi, quegli spazi dove il troppo-pieno e il vuoto vanno a coincidere, seppur in momenti temporalmente diversi. Le stesse macchie d'olio lasciate dalle automobili sembrano essere parte del progetto, una caratteristica dinamica capace di crescere e poi venire cancellata quando il parcheggio viene asfaltato di nuovo. Questi spazi trasmettono alcune delle qualità entropiche dello spazio urbano che hanno affascinato gli artisti nel corso degli anni 60 e 70.

ROVINE E  
NON LUOGHI





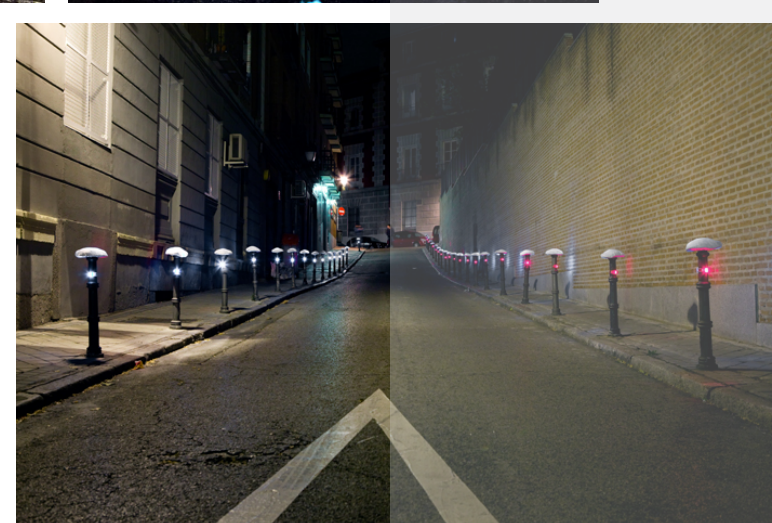
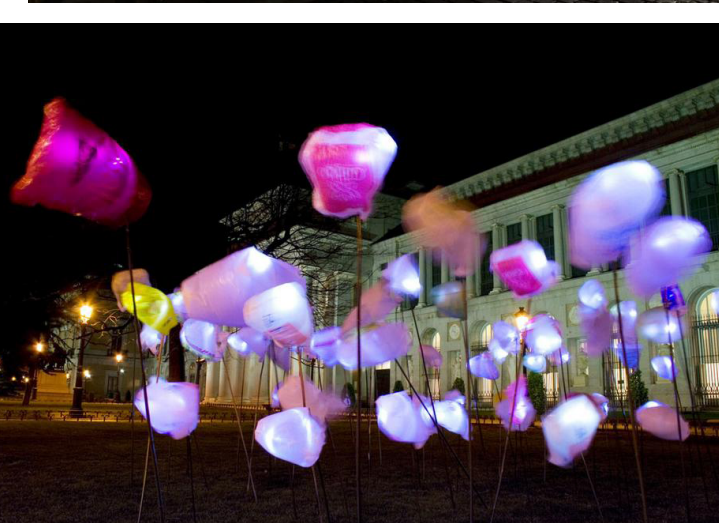
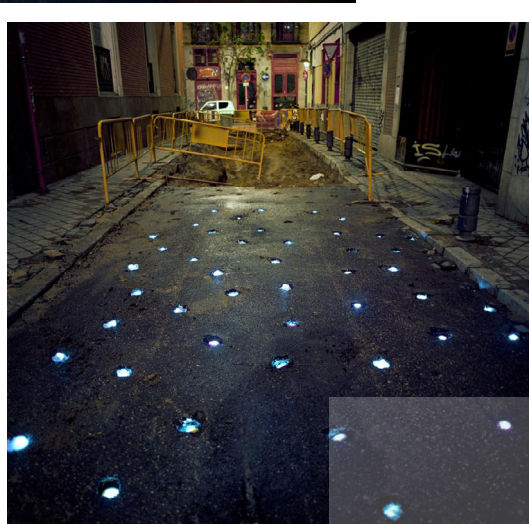
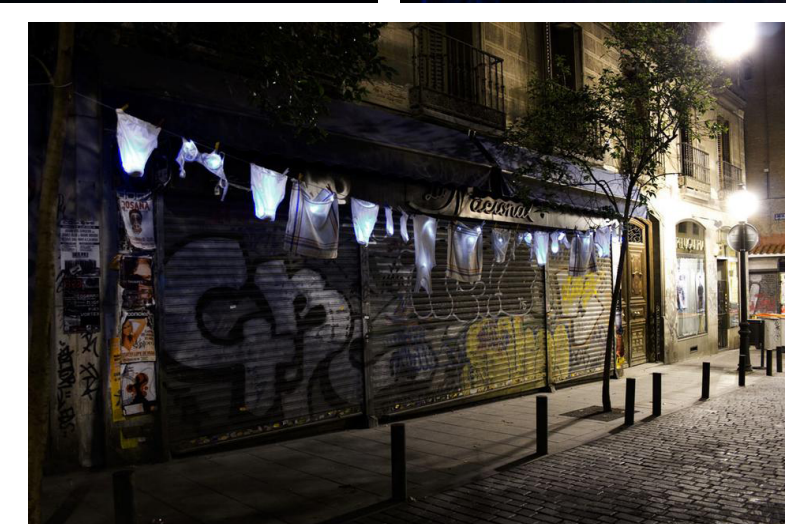
guerrilla installation  
**Luzinterruptus**

....

Luzinterruptus, luce interrotta, è lo pseudonimo scelto da tre artisti spagnoli per firmare le proprie opere: interventi urbani, effimeri (di poche ore o un paio di giorni al massimo), che – in modo a volte più provocatorio altre più poetico – trasformano lo spazio urbano. La luce è il materiale utilizzato per dare vita a una serie di opere pubbliche e in un certo senso collettive, dove i passanti-spettatori sono invitati a guardare con occhi diversi marciapiedi, strade, parchi, arredo urbano, monumenti e tutto quanto incontrano quotidianamente sul loro cammino. Ma anche eventualmente a intervenire, decretando o meno la fine dell'opera.

A volte si tratta semplicemente di abbellire o richiamare l'attenzione attraverso la luce su luoghi anonimi e negletti o su alcuni angoli speciali della città. Come il ponte principale della cittadina di Maubeuge, Francia settentrionale, adornato con 70 gabbiette luminose in occasione del Festival Les Folies. Due giorni per installarle e quattro per ammirarle. O di infondere un po' di poesia nella realtà quotidiana, come sul lato del parco del Retiro di Madrid che si trova di fronte all'ospedale dei bambini Niño Jesús. I materiali utilizzati sono tutti semplici e comuni, con una particolare predilezione per quello che si trova per strada o che ha scarso valore economico. Persino la spazzatura ammassata ai bordi delle strade in attesa di essere raccolta può offrire lo spunto per un'opera improvvisata.

## ROVINE E NON LUOGHI





Light Painting at the Abandoned Garage,  
**Andy Hemingway**  
2011

Trasformare la luce in un soggetto in movimento senza fare uso di Photoshop. La sfida del fotografo Andrew Hemingway. Egli usa per i suoi lavori solo una Canon 5D, obiettivi 50mm F1.8 e 24-70mm F2.8, e luci led. Tutto il resto è lasciato alla sua creatività e al suo occhio capace di far agire la luce, di farla fluire, trasformandola nella vera protagonista della scena.

L'utilizzo del software è minimo. Nel primo album, Light Painting part I, l'editing è ridotto al minimo, giusto per la correzione dei colori, ma nel secondo, Light Painting part II, è del tutto assente.

Il fotografo quindi torna al centro della scena, è lui a creare lo scatto senza aiuti esterni e il valore aggiunto è dato da un'idea originale.

La serie di foto di pittura di luce in un garage abbandonato a Houston TX, sono anche un modo per dare nuova vita a questi spazi abbandonati, lasciati se stessi, sporchi, rifiutati. Nastri di luce fluttuano attraverso vuoti, spazi aperti, tessiture luminescenti che si stagliano contro il rude e freddo garage abbandonato. Con una torcia elettrica e di alcuni utensili speciali, Hemingway può inquadrare il suo tiro su un treppiede, impostare una lunga esposizione e la danza delle luci. Il risultato è una pittura di luce.

## ROVINE E NON LUOGHI



Espai MGR

## Habit make us blind

2011

Questo lavoro fotografico concettuale si propone di richiamare l'attenzione sui vuoti urbani, sui lotti vacanti del tessuto cittadino, sugli spazi inutilizzati.

Giorno dopo giorno si passa vicino a queste aree, che dal cuore della città si estendono verso tutte le sue arterie.

Quartieri che, pur avendo un potenziale enorme, hanno spazi sempre più inutilizzati, o non curanti di uno sviluppo sostenibile. E la cosa peggiore, è l'indifferenza verso questo tipo di problema, per esempio nei quartieri centrali di Valencia. A volte, i turisti sono quelli che aprono gli occhi su questa situazione. In altre occasioni, gli si presta attenzione solo per un momento. Ma nella maggior parte dei casi, non sono minimamente considerati.

Quella di Espai MGR è un'operazione per assurdo, di improbabili interventi esagerati, di riempimento con architetture impossibili, installazioni surreali. Gli spazi, progettati per uso ricreativo, sono strutture di lego, animate da un carattere giocoso: un playground a dimensioni maxi, che grida di entrare per partecipare alla vita cittadina.

ROVINE  
E NON LUOGHI

---



aa

*Jacques Redà, Les Ruines de Paris*

aa  
aa  
aa  
aa

# 5

## IL VUOTO

# INFRASTRUTTURALE

Lo spazio nei volumi dei ponti ferroviari e stradali





Con l'incremento della mobilità, la rete stradale e ferroviaria diventa un elemento fondante dello spazio pubblico, oltre ai tradizionali vuoti urbani di piazze e vie.

Spesso però questi spazi sono simboli di crisi e degrado sociale, fisico ed ambientale.

Da una parte si assiste alla scomparsa di molti percorsi pedonali, spazi verdi e aree di relazione, dall'altra alla trasformazione di ampie parti di tessuto urbano in aridi spazi desolati, vuoti anonimi. Allo stesso tempo fenomeni come il rumore, l'emissione di polveri e gas tossici concorrono indubbiamente al degrado delle aree contigue alla sede stradale.


Tutto ciò acuisce la percezione della strada come di uno spazio pericoloso, poco confortevole e di nessun pregio estetico. Uno spazio aperto e arido, un panorama vuoto e spento, quasi apatico.

In questo contesto diventa cruciale cercare una forma più sostenibile di vivere la città. Un'idea potrebbe venire proprio dal recupero di questi vuoti urbani allo scopo di creare spazi di connessione, scambio, relazione. In questa prospettiva il paesaggio può essere visto anche come una sequenza di spazi in attesa, che cambiando continuamente e dimostrano così residui di storia.

## 5.1 Il vuoto infrastrutturale

---





I luoghi delle infrastrutture, delle reti, dei bordi diventano spazi capaci di esprimere nuove centralità e nuovi valori di senso. Il vuoto può essere così trasformato da spazio statico a spazio realmente dinamico, campo e catalizzatore di relazioni sociali.

Gli spazi interstiziali diventano spazi “porosi”, non definiti nei loro confini e limiti, tuttavia capace di interpretare ed assorbire i mutamenti che descrivono l’attualità urbana.

Donare un nuovo statuto al genius di un sito presume rendere più forte l’ unione tra uomo e sito. In tal senso il paesaggio è pure il significato vero di un’ opera, in quanto diventa eco e prova di un’ unione in perpetuo fieri tra un sito ed i suoi utenti, esito dell’azione costante tra questi due attori.

Ciò presume donare anche all’opera che si inserisce nel paesaggio un senso quasi sospeso: stato temporaneo, in fieri, di percorso aperto, status di panorama pervaso da più sensi.

I tracciati ferroviari rappresentano la maggioranza delle infrastrutture urbane dismesse, questi sono luoghi complessi non solo per la loro caratteristica morfologia ma per il significato che hanno assunto nel tempo. Il “vuoto” del tracciato è il luogo delle possibilità. La riconversione dei tracciati ferroviari costituisce un’opportunità straordinaria di trasformazione della città moderna. Alcuni interventi si rivolgono al ripristino delle alterazioni prodotte dall’infrastruttura mediante completamenti edilizi della maglia urbana. Altri intervengono non eliminando ma consolidando l’equilibrio che l’infrastruttura crea con l’intorno. Il tracciato mantiene in questo caso le proprie caratteristiche di linearità, si dota di servizi, di attrezzature e diventa attrattore della collettività.

Un altro caso interessante è costituito dai vuoti della rete stradale. Le infrastrutture abbandonate spesso costituiscono le uniche possibilità di “vuoto” sfruttabile, le ultime occasioni di miglioramento dei centri urbani. Esse mettono a disposizione della collettività manufatti architettonici, storia e spazi di qualità. Sono queste le ragioni che spingono le autorità locali a recuperarle e offrirle alla comunità come spazi collettivi.

## 5.2 L'area metropolitana di Roma

Le aree libere e residuali presenti all'interno dell'area metropolitana di Roma si presentano come terreno fertile alla sperimentazione sulle potenzialità inesprese. Si tratta, in generale, di un territorio che, nel 1961, si caratterizzava ancora per il modello insediativo consolidato ed accentrato sulla città di Roma, con una superficie occupata per usi urbani che era quasi il 70% della superficie urbanizzata nella provincia. Gli anni '80 si contraddistinguono, invece, per il sostanziale rallentamento della crescita, con la riduzione della popolazione di Roma e la parallela crescita degli altri comuni. Tuttavia, nonostante il decremento della popolazione, a Roma si assiste all'aumento della superficie e all'occupazione del suolo per usi urbani e, parallelamente, gli altri comuni superano per la prima volta la capitale.

Questa tendenza viene confermata nei decenni successivi: Roma perde popolazione in modo ancor più rilevante che negli anni '80 con un aumento, seppure più contenuto, di occupazione del suolo per usi urbani rispetto al decennio precedente.

I dati sinteticamente richiamati mostrano con chiarezza come il consumo di suolo non corrisponda ad un effettivo aumento della popolazione. La rottura della città compatta non sembra, quindi, tendere verso un modello insediativo basato sulla diffusione, ma verso una sorta di "tracimazione" demografico- edilizia, nella quale si esaurisce, senza alcuna soluzione di continuità, il passaggio tra aree centrali e fasce periferiche.

La "forma" attuale di Roma è, del resto, ancora accentrata e relativamente compatta, con un'estesa e discontinua nebulosa periferica. L'espansione urbana si è sviluppata attorno al nucleo originario secondo il disegno radiale delle consolari e con successivi avvolgimenti, guidati dalle direttrici insediative dei quartieri di edilizia residenziale pubblica e dalla diffusione di nuclei abusivi, che hanno dato luogo a frange urbane aperte verso il territorio e ancora separate, ai margini e all'interno, da discontinuità di "verde tutelato", nelle quali, però, soprattutto negli anni più recenti, tendono a collocarsi gli insediamenti informali delle fasce più svantaggiate della popolazione (ad esempio: i campi rom).

I tessuti edilizi cresciuti in assenza di piano e quelli il cui sviluppo è invece avvenuto in conformità a strumenti urbanistici "casuali", permissivi o di modesta qualità tecnica si succedono senza soluzione di continuità, dando luogo a un'estesa ed indifferenziata periferia metropolitana caratterizzata dall'accentuarsi della frammentazione e del modello per "isole".

All'interno dell'area metropolitana, un possibile ambito di sperimentazione è individuabile nel settore est del territorio del Comune di Roma. Comprendente al suo interno i grandi attraversamenti delle consolari Prenestina e Casilina (oltre al tracciato dell'antica Collatina) e morfologicamente caratterizzato dalla direzione sud-est/nord-ovest delle acque (dai colli Albani all'Aniene).

La delimitazione di questa "fascia" estrema di territorio può riferirsi alla sua struttura fisica: a nord, l'Aniene e, a sud, la corona di vigneti ancora esistente sulle pendici dei colli Albani. Si tratta, inoltre, di un ambito territoriale, dotato di una forte specificità "archeologica", in cui ancora oggi appaiono evidenti i caratteri peculiari della "diversità" del paesaggio romano, che consiste nell'essere al contempo "storia e natura". Tuttavia, nonostante la sua "unicità", l'intero contesto presenta i caratteri propri di una più generale condizione metropolitana, riconducibile all'interpretazione del territorio come deposito di oggetti, progetti, soggetti, poteri separati, storie, "vissuti", immagini e costruzioni culturali, differenze e conflitti.

Ne consegue una conformazione per frammenti, isole delimitate entro confini (visibili e invisibili) a volte anche temporanei.

Alcuni frammenti sono chiaramente riconoscibili, in altri casi ancora la definizione del frammento sembra essere data dalla condizione di precarietà ed incertezza legata ad un uso (consumo) temporaneo dello spazio fisico che tende a tradursi in "degrado". Ciò che, in ogni caso, sembra accomunare i diversi frammenti è la condizione periferica di "distanza" dalla città che tende a tradursi in esclusione.

Tali frammenti con un'attenta analisi presentano però specificità e potenzialità.



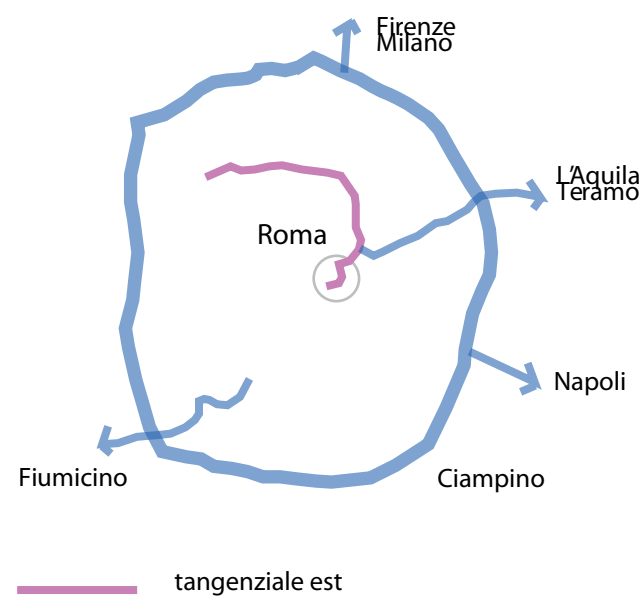
La Tangenziale Est di Roma è un arco di strada a scorrimento veloce situata nella zona orientale di Roma, collegante le vie intorno Porta Maggiore con l'area settentrionale della città.

La "Tangenziale sopraelevata Est" fu prevista nel PRG del 1963, progettata e costruita tra la seconda metà degli Anni '60 e i primi anni '70, e da circa un trentennio svolge un ruolo fondamentale di collegamento anulare veloce nel settore Sud-orientale di Roma, a prezzo di un grande disagio dei cittadini che hanno la disavventura di abitare in sua prossimità.

Le origini della Tangenziale Est risalgono a quando, in concomitanza con lo sviluppo urbanistico del secondo dopoguerra, si iniziò ad ipotizzare la costruzione di un asse viario a scorrimento veloce che potesse collegare i quartieri settentrionali a quelli meridionali di Roma. Già nel 1946 un comitato di urbanisti costituito presso il Comune di Roma aveva tracciato un'ipotesi di grande viabilità che, allontanandosi dalle previsioni dell'allora vigente piano regolatore del 1931, prevedeva due assi di scorrimento tangenziali al centro cittadino, uno a Ovest e l'altro a Sud. Il secondo, appunto, ricalca in parte il tracciato dell'attuale Tangenziale Est.

Nel 1960, in occasione delle Olimpiadi tenutesi a Roma, fu costruita un'arteria a scorrimento veloce che collegava la via Salaria con l'area del Foro Italico e dello Stadio Olimpico attraversando Monte Antenne, Tor di Quinto, Ponte Milvio e le colline della Farnesina. Tale strada, realizzata sfruttando l'area di sedime e le gallerie originariamente destinate per l'arco settentrionale di un anello ferroviario, denominata via del Foro Italico ma più nota come via Olimpica, costituì il primo tratto di quella circoscrizione urbana, che poi sarebbe stata in seguito identificata come Tangenziale Est. Realizzato discostandosi dal piano regolatore del 1931, il tracciato eseguito fu recepito dal Piano Regolatore Generale del 1963.

Attualmente la Tangenziale est è composta da una serie di sopraelevate che attraversano interi quartieri popolari come San Lorenzo e il Pigneto, a pochissima distanza dalle abitazioni. Da sempre numerose sono state le proteste da parte di residenti, associazioni, comitati contro gli impatti negativi sulla vivibilità dei quartieri (rumore, smog, salute, invivibilità, degrado urbano). Quindi una strada di rapido scorrimento posta proprio all'interno di uno dei quartieri più vissuti della città, frequentato dagli studenti della vicina Università degli Studi di Roma e caratterizzato da un'intensa attività culturale.



## 5.3 La tangenziale est di Roma



Negli ultimi dieci anni, in relazione a fattori diversi, la situazione è in parte cambiata ed oggi si parla sempre più concretamente di chiuderla al traffico veicolare e quindi di demolirla.

Ma perché dare per scontato che una volta eliminato il traffico, la cosa più logica da fare sia proprio distruggerla? Perché mai non prendere neppure in considerazione l'ipotesi di riconvertirla?

Perché non trasformarla, una volta pedonalizzata, in qualcosa di completamente diverso, non più ostile ma al servizio della città e dei cittadini?

Chiamata anche il "Mostro", la tangenziale si pone come caso studio interessante in quanto è una rovina del contemporaneo in due accezioni.

Infatti, in termini più "classici", il tracciato stradale verrà abbandonato in un futuro molto vicino, diventando di fatto una rovina (anche se è molto probabile che venga demolita).

Nell'ipotesi più laterale, la sopraelevata si pone come rovina in quanto non-luogo: lo spazio vuoto sotto la strada si può considerare uno spazio interstiziale.

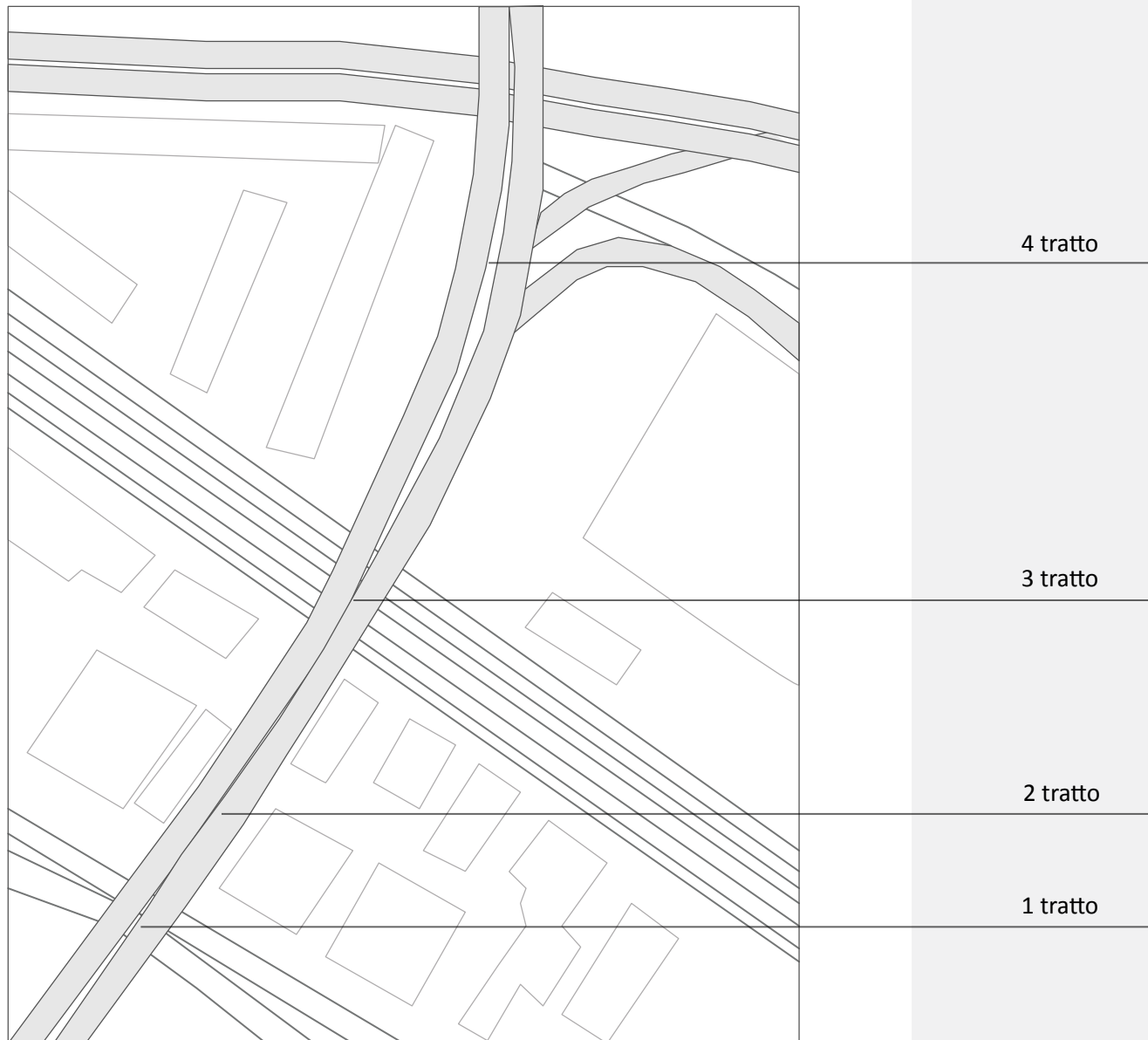
Un ecomostro ormai radicato nella realtà di ogni grande città.

Gli Amici del Mostro sono un gruppo di cittadini romani, soprattutto architetti ma non solo, che condividono pienamente l'intenzione di eliminare dalla sopraelevata di San Lorenzo il traffico veicolare per trasferirlo in una sede più opportuna mentre non condividono affatto l'idea che dopo averla liberata dal traffico essa debba essere demolita.

Al contrario, gli Amici del Mostro pensano che la sopraelevata, una volta liberata dal traffico veicolare, potrebbe essere trasformata in una strada pedonale attrezzata, nella spina dorsale di un sistema lineare di servizi, in una passeggiata pensile da restituire ai cittadini che potrebbero raggiungerla da una molteplicità di accessi da creare lungo il suo percorso, e usarla scoprendo nell'antico mostro un nuovo amico.

Pertanto, in quanto cittadini che amano la loro città e che non condividono una scelta che fino ad oggi ha incontrato solo consensi e nessuna opposizione, gli Amici del Mostro sono quelli che invitano le autorità cittadine e la pubblica opinione a chiedersi seriamente: che fare del manufatto architettonico della sopraelevata, una volta modificata la sua attuale destinazione d'uso?

## 5.4 Analisi spazio di progetto



L'analisi prende in esame un segmento tipo della strada tangenziale, in particolare quello compreso tra viale Castrense e Largo Passamonti.

Tale tratto è caratterizzato da una relativa eterogeneità di scenari ma soprattutto è effettivamente inserito all'interno della realtà urbana.

In particolare si considera lo spazio vuoto sotto la strada sopraelevata, potenzialità inespresa di una struttura tanto invadente fisicamente quanto fastidiosa da un punto di vista estetico, ecologico e ambientale.

strada sopraelevata "S. Lorenzo" -  
segmento da Viale Castrense a Largo Passamonti

Il progetto si sviluppa quindi attorno al vuoto, analizzato in base all'altezza disponibile, allo sviluppo spaziale, al tipo di "funzione" da cui è caratterizzato.

Si identificano quattro tratti, ciascuno con le sue peculiarità.

1 tratto > via Castrenze. Il vuoto è adibito ad attraversamento veicolare. Altezza molto bassa, anche ridotta al minimo consentito di 5 m. Il vuoto ha uno sviluppo orizzontale.

2 tratto > via Castrenze incrocio via degli Orti Variani. Il vuoto è occupato da parcheggi e marciiede. Altezza Variabile tra i valori minimi e massimi, quindi tra i 5 m e i 20 m. Il vuoto ha uno sviluppo orizzontale e verticale a seconda delle altezze.

3 tratto > passaggio sopra scalo ferroviario. Il vuoto è adibito a attraversamento ferroviario. Altezza bassa. Il vuoto ha uno sviluppo orizzontale.

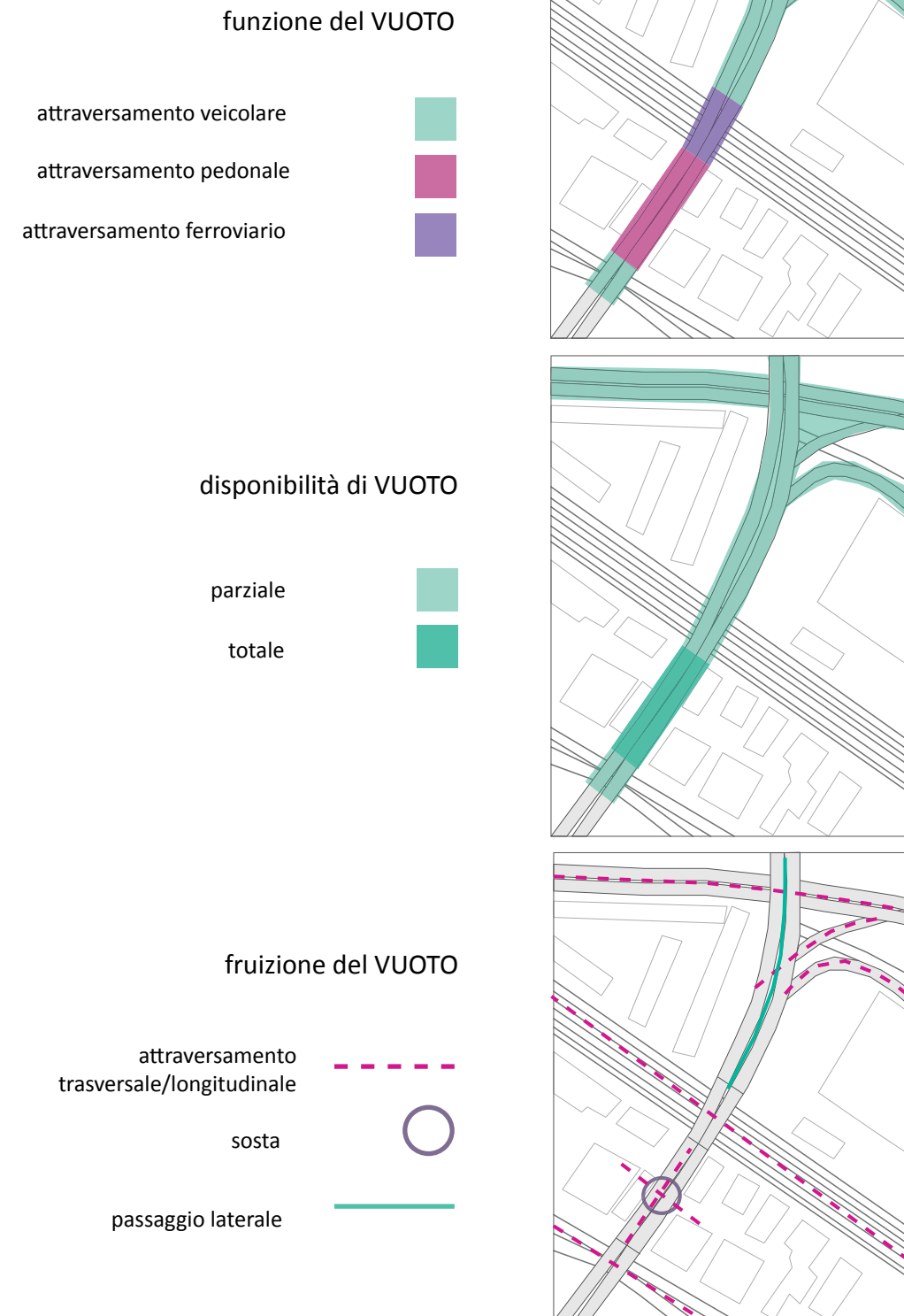
4 tratto > via degli Orti Variani, intersezione di più strade sopraelevate. Il vuoto è destinato al passaggio veicolare. Altezze elevate, massime fino ai 20 m. Il vuoto ha uno sviluppo verticale.

Di seguito è riportata l'analisi del vuoto in base ai tre fattori di funzione a cui è destinato, conseguente disponibilità e tipo di fruizione.

Il diagramma mostra quali attività sono svolte nel segmento. Si individuano tre possibili funzioni, determinate dalla frequentazione di veicoli, pedoni e dal passaggio della linea ferroviaria. Nel tratto 1 e 4 si evidenzia il passaggio veicolare. Nel tratto 2 il vuoto è interessante da spazi di marciapiede, quindi presuppone un attraversamento pedonale (i veicoli infatti passano a fianco). Nel tratto 3 invece si registra la presenza della linea ferroviaria.

Il diagramma ipotizza la conseguente disponibilità di vuoto in relazione al tipo di attraversamento da cui sono interessati i tratti. In particolare, facendo riferimento al codice stradale, si tiene in considerazione uno spazio vuoto libero di minimo 5 m di altezza nei tratti ad attraversamento veicolare/ferroviario. Il vuoto disponibile quindi sarà parziale nei tratti 1, 3, 4. Il vuoto disponibile sarà invece totale nel tratto 2, dove l'unico vincolo è dato dai limiti dimensionali della persona.

Il diagramma considera la possibile fruizione del vuoto in base alla direzione di scorrimento del traffico veicolare e pedonale. Viene indicato come attraversamento il passaggio effettivamente attraverso lo spazio vuoto, per distinguerlo invece dal passaggio laterale che appunto avviene in prossimità ma non "all'interno" del vuoto. E' inoltre possibile la sosta nel tratto 2, in quanto spazio essenzialmente pedonale.



I dati raccolti sono stati riportati in una tabella riassuntiva, organizzata considerando i quattro tratti presi in esame nel segmento di strada.

	estensione	disponibilità	funzione	
t1	h max 5m	parziale	attraversamento pedonale/veicolare	A
t2	5 m < h < 20m	totale	attraversamento pedonale	B
t3	h max 5m	parziale	attraversamento ferroviario	A
t4	5 m < h < 20m	parziale	attraversamento veicolare	C

In considerazione di questi fattori quali tipo di funzione, disponibilità e fruizione del vuoto, si individuano tre tipologie di spazi di progetto:

A > attraversamento veicolare/ferroviario ad altezza minima

B > attraversamento pedonale ad altezza massima e minima.

C > attraversamento veicolare ad altezza massima

A



B



C



# 6

## IL GIARDINO

La natura si riappropria dello spazio urbano

*“Più rendiamo meccanico il nostro ambiente fabbricato,  
più esso dovrà diventare biologico se vorrà continuare a funzionare”*

*Kevin Kelly, Out of control*

In una mimesi multidirezionale tra bios e techne, un filtro verde si inserisce nel contesto urbano portando a un miglioramento del sistema stesso. L'intervento prende in considerazione i vuoti infrastrutturali, in particolare gli spazi sottostanti le strade sopraelevate.

In una continua tensione tra naturale ed artificiale, si crea un equilibrio sinergico. Nasce uno spazio quasi simbiotico, una collaborazione inaspettata tra l'opera umana e quella naturale.

Un filtro verde, una giungla urbana appesa nel vuoto che permetta una riqualificazione estetica e ecologica dell'ambiente.

Un sistema tubolare, su cui si sviluppa la vegetazione, è ancorato alla struttura della strada sopraelevata e ne trae la sua linfa vitale: l'acqua piovana e il traffico veicolare diventano fonti di energia per la sopravvivenza del sistema stesso.

L'utilizzo di piante in grado di assorbire il pulviscolo atmosferico da respiro alla città stessa, e crea uno spazio di attraversamento nuovo, naturale.



## 6.1 Principi neo biologici

I principi neo biologici sono alla base del progetto: un sistema sinergico in cui il rapporto quasi simbiotico tra bios (il giardino) e techne (la strada) possa portare ad un miglioramento del contesto urbano: l'elemento naturale si riappropria del vuoto urbano e l'elemento artificiale evolve verso una forma più naturale.

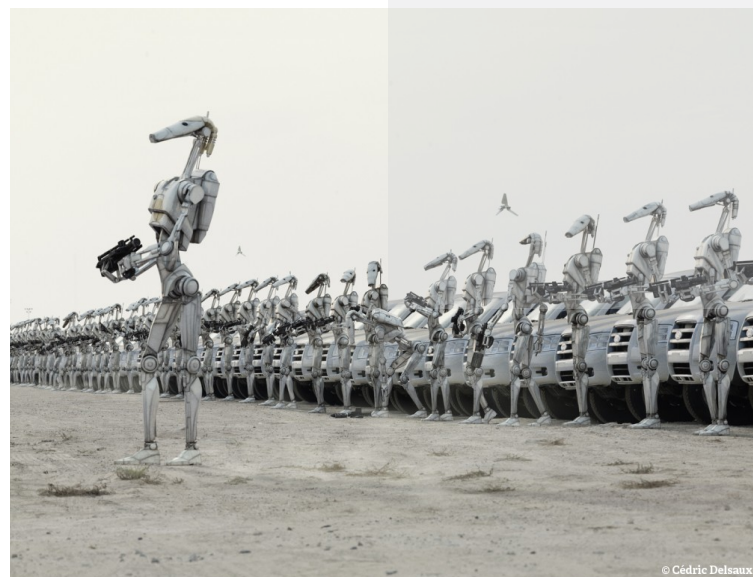
Kevin Kelly parla di una futura società neo biologica, ad indicare l'integrazione del regno del nato (naturale) e del regno del prodotto (artificiale) in sistemi tecno-biologici sempre più simili all'uomo, sui quali però questi sarebbe destinato a perdere il controllo.

“Il reame del nato-tutto ciò che è natura- e il reame del prodotto –tutto ciò che è costruito- stanno diventando una cosa sola. Le macchine stanno diventando biologiche, e ciò che è biologico sta diventando meccanizzato. Questo accade perché il mondo che abbiamo creato è diventato così complicato che ora dobbiamo rivolgerci al mondo della natura per imparare come mantenerlo in funzione. In pratica, più rendiamo meccanico il nostro ambiente costruito, più esso dovrà divenire biologico se vorrà continuare a funzionare. Il nostro ambiente è tecnologico, ma non sarà un mondo di grigio acciaio: al contrario, il nostro futuro tecnologico è diretto verso una civiltà neo biologica. “ (Out of Control, Kevin Kelly)



Secondo la prospettiva di Kevin Kelly, nel nostro mondo si delinea uno sviluppo della tecnologia che richieda una sorta di ritorno alla natura, nel senso dell'applicazione alla tecnica delle regole e delle dinamiche naturali. Si realizza cioè una sorta di ibridazione normativa tra biologico e artificiale. Tale rapporto ha un senso integrativo-ibridativo, non conflittuale. La tecnica quindi non vuole sopperire alla lacune della natura, ma ad essa ispirarsi, assumendone le dinamiche e portandole a conseguenze nuove, inedite.

Questo presuppone una visione della tecnica quasi biologica, quasi come se avesse assunto le stesse capacità umane. “Quando l'unione del nato e del prodotto sarà completa, i nostri prodotti apprenderanno, adatteranno, guariranno sa sé ed evolveranno. Tuttavia, nel momento in cui immettiamo forze viventi nelle macchine che abbiamo creato, ne perdiamo il controllo. Esse acquisiscono uno stato selvaggio e alcune sorprese che questo stato comporta. Il mondo del prodotto sarà presto come il mondo del nato: autonomo, adattabile e creativo, ma di conseguenza fuori dal nostro controllo”. (Out of control, Kevin Kelly)



Come individuiamo l'autonomia del technium? Si potrebbe dire che un'entità è autonoma se presenta una o più di queste caratteristiche, quali: capacità di autoriparazione, autodifesa, automantenimento (garantirsi energia, eliminare rifiuti), autocontrollo degli obiettivi, auto miglioramento. Nella tecnologia si trovano già questo tipo di comportamenti. Basti pensare agli aerei spia, in grado di auto guidarsi, o alle reti delle comunicazioni, capaci di autoriparazione, o ancora ai virus dei computer, che addirittura si autoriproducono. In generale si potrebbe affermare che il technium, essendo il risultato della mente umana, ha in comune radici profonde, e non solo con la mente umana, ma anche con la vita ancestrale e i sistemi auto organizzati. Quindi il technium, sebbene vuole ciò che noi progettiamo che voglia, ha assunto anche delle volontà proprie, come un vero e proprio sistema vivente. Parlare di volontà è forse un po' ambizioso, in quanto il technium non "vuole" consapevolmente. Tuttavia forse si tratta quasi di un istinto di crescita e sopravvivenza (desiderio comune a tutti gli esseri viventi) di cui ancora non ne è consapevole. Come per gli esseri viventi, al crescere della complessità del comportamento, anche le volontà del technium diventeranno più raffinate.

Il dualismo naturale-artificiale non avrebbe più senso, e verrebbe sostituito da un rapporto simbiotico bios-technè, che causerà una sempre maggior autonomia del sistema e un minor controllo da parte dell'uomo. Si potrebbe parlare di potere del technium, dovuto non solo alla sua dimensione, ma alla propria natura amplificante. Noi stessi stiamo co-evolvendo con la nostra tecnologia: il vortice del miglioramento sociale stesso è alimentato dalla tecnologia, e ogni fase aggiunge potere alle precedenti. È come se la tecnologia stia diventando una forza, una spinta vitale che si scaglia in avanti e preme contro di noi. Tale supremazia deriva non dal fatto di essere nata dalla mente umana, ma dal fatto di generarsi dalla stessa autoorganizzazione che ha generato le galassie, i pianeti, la vita.

La riqualificazione dell'habitat urbano assume oggi un ruolo strategico nello sviluppo futuro. Gli agglomerati urbani sono in continua crescita e pongono problematiche complesse, specie in termini di sostenibilità ecologica- ambientale. Il verde si pone come una possibile risposta a questo feroce sviluppo.

In questa prospettiva il verde non è più visto esclusivamente come componente urbanistica con funzione estetico- decorativa, come succedeva nella città ottocentesca. Ora viene inteso come elemento essenziale del più vista sistema delle componenti biotiche (aria, acqua, suolo, flora, fauna), il cui equilibrio con le componenti abiotiche (città costruita, cementificata, mineralizzata) è obiettivo essenziale per avvicinarsi ad un habitat urbano vivibile. Urbanistica e ecologia necessitano quindi di un'intesa collaborazione.

Il verde si è lentamente moltiplicato all'interno del tessuto urbano, non tanto per quantità, né per qualità, bensì per significato e denominazione. Al verde urbano si aggiunge un verde metropolitano, al verde naturale un verde agricolo, al verde ornamentale un verde ecologico, al verde attrezzato un verde di filtro, al verde verticale un verde pensile, al verde d'autore un verde del tutto spontaneo, creato senza alcun disegno se non quello dettato dal tempo delle conversioni d'uso.

La città diventa paesaggio urbano, inteso come un sistema di elementi organizzati tra loro. Il paesaggio si definisce come "sistema di ecosistema", all'interno del quale non assumono importanza solo i tipi di elementi presunti, ma soprattutto le possibilità e le modalità di interazione reciproca. Il paesaggio urbano si trova così a superare la connotazione morfologica- spaziale. Diventa invece una rete di spazi aperti che costituisce al base per un sistema del verde capace di rispondere alle esigenze di una metropoli avanzata. All'interno di questa rete, il verde assume funzioni di servizio collettivo. Inoltre strettamente collegati ad esso sono fattori ambientali significativi, quali aria, acqua e suolo, determinando così una microclima urbano.

Le crepe del tessuto urbano, i vuoti, sono i "non-luoghi" in cui sperimentare questo nuovo tipo di verde. Si tratta di progettare con il paesaggio urbano, che è in continua trasformazione, andando a cercare un nuovo modo di vedere, di percepire e di comprendere spazi di rifiuto.



## 6.2 La natura nelle crepe urbane

## 6.3 Il progetto come sistema sinergico

---



A partire dalla fine del XX secolo si assiste a un processo di inversione tecnologica, che sempre più sofisticata, finisce per assumere una connotazione quasi naturale, intesa non solo come modello da imitare, ma soprattutto come modello operativo. Il richiamo esplicito della tecnologia ai processi e alle caratteristiche strutturali del mondo organico (capacità reattive e trasformative, flessibilità, produzione a bassa entropia, ecc.) si traduce in diversi settori in processi "biotecnologici", cioè caratterizzati dall'ibridazione" tra area bio-ecologica ed area tecnologica.

Uno degli aspetti fondamentali della struttura ecologica è la capacità che hanno i sistemi biologici di "intendersi" senza ambiguità con il loro ambiente, cioè di regolare (attraverso linguaggi più o meno complessi) quegli scambi di materia ed energia da e verso l'ambiente che ne garantiscono la stabilità nella complessità.

Al contrario dei sistemi biologici, l'ambiente antropizzato contemporaneo è stato costruito in modo da determinare pesanti squilibri ambientali e a rendere sempre più fragili le interazioni tra sistemi artificiali e sistema naturale. Eppure una parte consistente della cultura materiale del costruito è stata sempre legata ai rapporti tra attività, tecniche, forme e flussi naturali. L'approccio bioclimatico è una possibile risposta alla necessità di costruire ma nel rispetto ambientale.

Il termine "bioclima" è composto da due parole greche:

"bios" che significa "vita" e "klima" che significa letteralmente "inclinazione della terra dall'equatore ai poli" e nell'accezione corrente "il complesso delle condizioni meteorologiche di una data zona".

La risposta bioclimatica costituisce quindi un contributo strategico alla progettazione ambientale, perché interviene, attraverso la manipolazione di forma e materiali, sul metabolismo degli edifici.

Nel contesto europeo questa esigenza si traduce in un'azione sui sistemi urbani esistenti, caratterizzati però da forti vincoli alla trasformabilità. Infatti la tradizione urbana europea presenta caratteri ambientali molto diversificati, e di conseguenza la metodica di analisi e progettazione sarà più complessa e sofisticata rispetto, per esempio, a quella americana. In particolare, sembra che il contesto urbano sembra si stia evolvendo sempre più in spazi privi di relazione con il loro intorno, non integrabili, quelli che Marc Augè definisce non luoghi, e di cui la surmodernità ne è ampiamente produttrice.

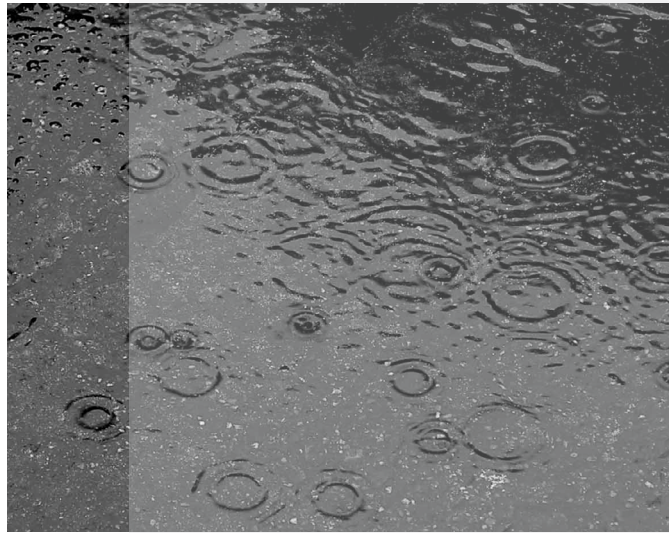
Spesso gli insediamenti storici vengono "rivitalizzati" come "boutique" di consumo (residenziale, commerciale, terziario ed ora anche quaternario) e dotati delle infrastrutture necessarie per omologare i "luoghi" all'interno della rete dei "non luoghi" (parcheggi, bar, negozi, distributori automatici, reti telematiche ecc.). Insomma, di fatto si recupera il costruito senza però porsi il problema dell'integrazione tra spazio pubblico e spazio privato e, più in generale, tra ambiente costruito ed ambiente fisico particolarmente nelle sue specificazioni microclimatiche.

L'approccio bioclimatico può offrire un contributo strumentale importante all'interno delle politiche di sviluppo sostenibile perché individua i caratteri ambientali del costruito. Diversi contributi sono proprio indirizzati a progettare in sinergia con la natura, il che implica elevati livelli di "cooperazione umana e partecipazione biologica".

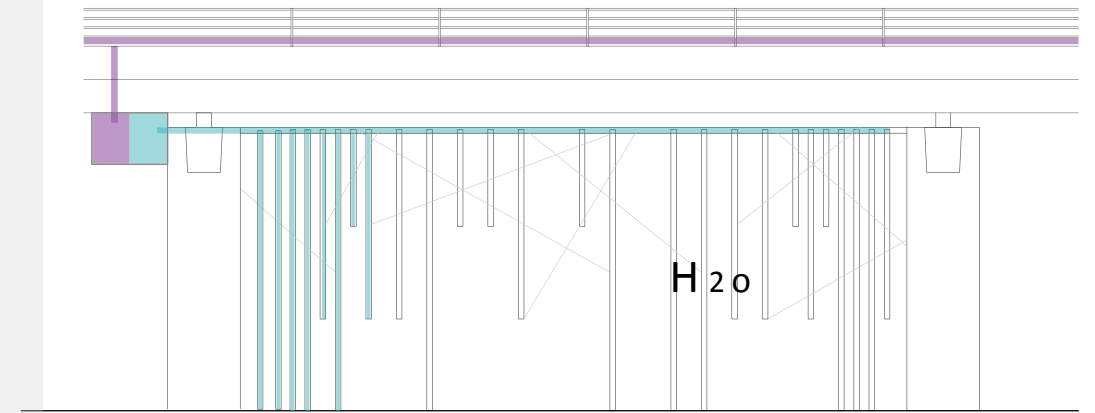
A livello concreto, come può il progetto cercare di creare un sistema sinergico?

Innanzitutto cosa si intende per sistema sinergico? La sinergia (dal greco *συνεργός*, che significa "lavorare insieme"), in generale, può essere definita come la reazione di due o più agenti che lavorano insieme per produrre un risultato non ottenibile singolarmente. Nel caso preso in esame, i due termini di scambio sono il contesto urbano, in particolare la strada sopraelevata, e il giardino. In una continua tensione tra naturale ed artificiale, si crea un equilibrio. Nasce uno spazio quasi simbiotico, una collaborazione inaspettata tra l'opera umana e quella naturale.

La città, e in particolare Roma, come qualsiasi grande metropoli europea, è sottoposta a un elevato livello di traffico, e quindi di inquinamento atmosferico, sonoro, visivo. Questi fattori negativi possono tuttavia essere attenuati sfruttati e riconvertiti. Un organismo si ancora alla struttura della strada sopraelevata e ne trae la sua linfa vitale: l'acqua piovana e il traffico veicolare diventano fonti di energia per la sopravvivenza del sistema stesso. In cambio si cerca di dare beneficio alla città stessa, depurando l'aria dall'inquinamento e creando uno spazio di sosta e attraversamento nuovo, naturale.



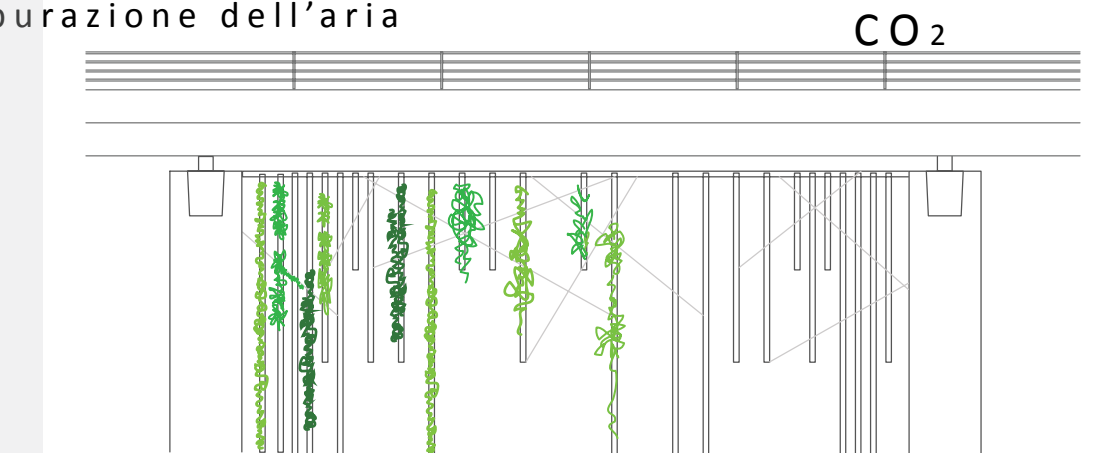
raccolta dell'acqua piovana



assorbimento movimento veicoli

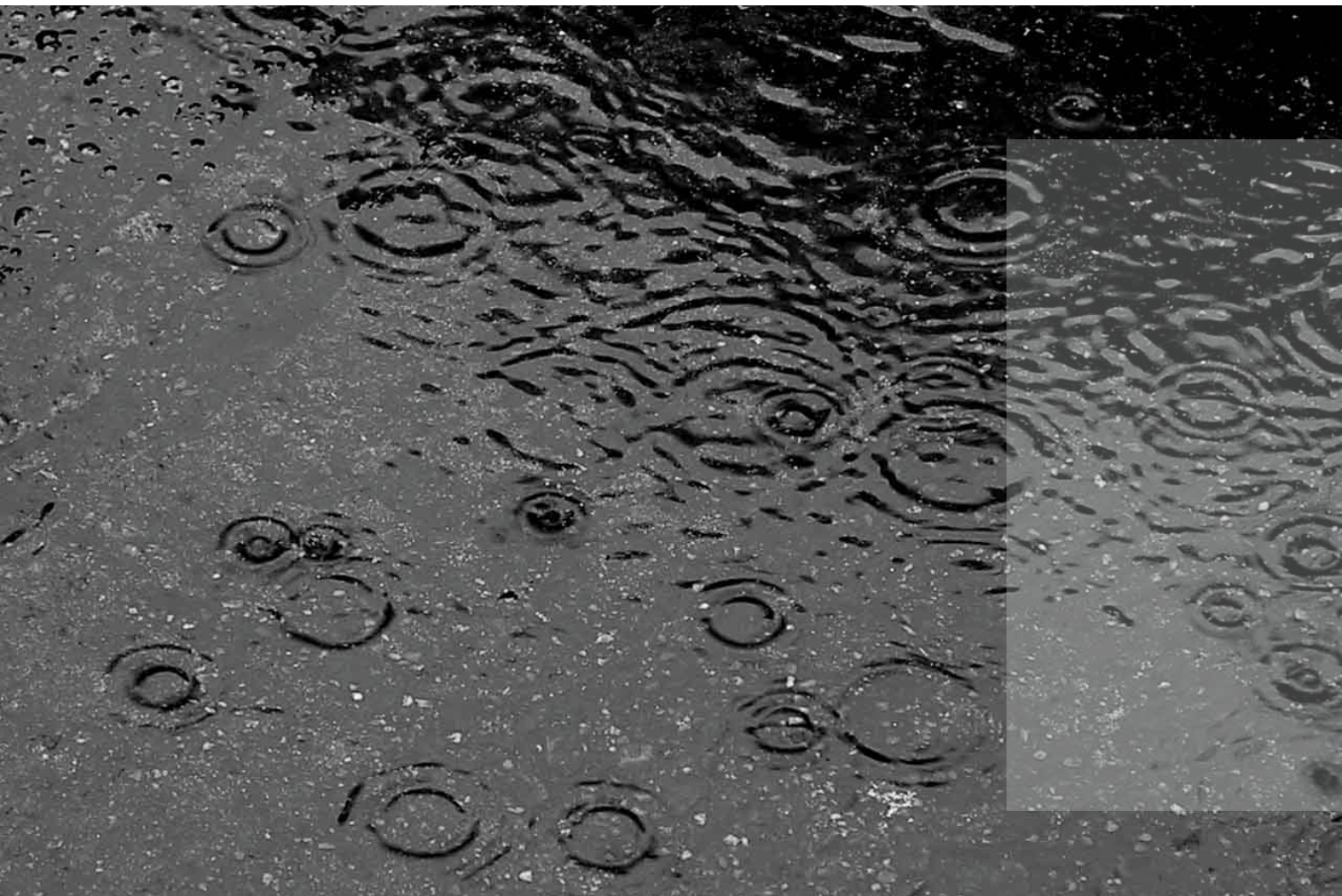


depurazione dell'aria



---

## raccolta dell'acqua piovana



L'accumulo di acqua piovana sulla superficie stradale costituisce uno dei fattori sfruttabile per ridurre il consumo e garantire un sistema ecocompatibile. Le acque di prima pioggia sono costituite dalle acque di scorrimento superficiale di eventi pluviometrici sulla piattaforma autostradale e sono caratterizzate da elevate concentrazioni di inquinanti. Si calcola che le acque di prima pioggia corrispondono per ogni evento meteorico ad una precipitazione di 5 mm uniformemente distribuita sull'intera superficie. Quelle cadenti entro i primi quindici minuti sono quelle che raccolgono quasi la metà degli inquinanti. Si constata comunque che dai dati ad oggi disponibili le concentrazioni degli inquinanti contenuti nelle acque di prima pioggia possono variare sensibilmente dal contesto specifico e sono difficilmente correlabili ai principali fattori quali possono essere il traffico, i mezzi che la percorrono, i materiali utilizzati per la realizzazione della viabilità, ecc.

Tali acque possono essere recuperate e rimesse in circolo per garantire l'irrigazione del giardino. Il modo più semplice è quello di provvedere al loro invaso in adatte capacità (vasche di prima pioggia), riservando a esse, successivamente, un trattamento di depurazione prima del loro riutilizzo. In una prima fase l'acqua viene convogliata attraverso tubazioni a tenuta stagna in pozzetti di raccolta posizionati lungo la tangenziale. Successivamente, attraverso impianti specifici, idrocarburi e sabbia vengono separati dalle acque reflue, convogliate in un'altra vasca dove vengono definitivamente filtrate. Successivamente attraverso un sistema di pompaggio meccanico, l'acqua viene messa in circolo per l'irrigazione del giardino. Un sistema auto compensante a goccia, che consente una somministrazione lenta ma continua, l'acqua viene distribuita parallelamente agli elementi tubolari componenti il giardino.

Il traffico costituisce un aspetto rilevante all'interno del contesto urbano. Le esigenze di una moderna metropoli ne rendono molto difficile la limitazione, anche se tuttavia vengono prese diverse misure di contenimento anche se saltuariamente. Osservando il problema da una diversa prospettiva, si è pensato di sfruttare tale svantaggio. La New Energy Technologies Inc., ad esempio, ha proposto un metodo per sfruttare il movimento di camion e semplici automobili.

Tale azienda ha realizzato un prototipo su scala commerciale in grado di generare elettricità dal movimento di veicoli come camion, auto e pulman. Il sistema prevede una sorta di rampa, simile a quelle che troviamo sulle nostre strade per farci diminuire la velocità e rispettare i limiti, nelle quali sono incorporati dei sensori che sono in grado di assorbire gli urti determinati dalla velocità del veicolo che transita sopra tale rampa.

Il concetto è di assorbire energia in eccesso generata dal movimento degli pneumatici sulla superficie convertendola in energia elettrica. Le rampe sono inoltre progettate per non ridurre eccessivamente la velocità del veicolo che vi transita sopra grazie ad un particolare struttura che permette ai veicoli di scorrere agevolmente su di esse.

La New Energy ha sviluppato in realtà addirittura due tipi di sistema diversi: l'Heavy MotionPower, che è stato progettato per veicoli industriali pesanti, e l'Auto MotionPower, per i piccoli veicoli come automobili e camion leggeri.

Un'altra variante del sistema, MotionPower Express, è adatto per quei tratti stradali con maggiore passaggio di veicoli come uscite dai caselli autostradali, aeroporti e così via.

produzione di energia elettrica





La maggior parte delle nostre città è interessata dal problema dell'inquinamento dell'aria. Ce lo dicono le centraline che misurano le concentrazioni degli inquinanti ma la stessa difficoltà a respirare è un indice di tale inquinamento. Uno dei temi quindi da non sottovalutare nella valutazione delle condizioni di comfort urbano è la natura e la portata delle emissioni di polveri e gas nocivi che, a causa della peculiare trama dell'area urbana, tendono a precludere ed ostacolare i venti, tendono a permanere, pervadendo e gravando sul tessuto urbano, acuendo il deterioramento della qualità dell'aria.

Tali emissioni sono l'esito del consumo elevato e cospicuo di combustibili a causa del ricorso pervasivo

ed esasperato al trasporto privato, al condizionamento degli edifici, ai processi produttivi.

È necessario operare e attuare una puntuale previsione dei processi imputati di acuire ed esacerbare l'accumulo di gas e polveri per maturare ed elaborare misure tese ad inibire tale fenomeno e di conseguenza a preservare ed elevare il pregio ambientale dell'area urbana.

## sostanze inquinanti



I più comuni elementi nocivi che concorrono al deterioramento dell'ecosistema urbano, possono essere suddivisi in categorie.

Le sostanze gassose macroinquinanti, sono quei gas la cui azione nociva è nota e per cui sono stati sanciti valori limite di accumulo in atmosfera. Tra questi, assai comuni e gravosi per l'ambiente sono: biossido di zolfo, ossidi di azoto, ossido di carbonio, fluoruri, idrocarburi e cfc. Tali gas, esito in misura preponderante di processi di combustione, connessi ad attività produttive, o al pervasivo ed esteso uso dell'auto, possono causare l'erosione e la corrosione di materiali lapidei, estesi ed acuti danni ad organismi vegetali, ed in caso di duratura esposizione ad elevate e cospicue concentrazioni, sono reputate assai nocive per l'uomo.

Le sostanze gassose microinquinanti sono gas i cui nocivi esiti sono stati scoperti e ponderati con cura solo in epoca recente e per cui solo in un numero esiguo di casi sono stati desunti e sanciti dei valori limite di concentrazione. Sebbene la portata delle emissioni ovvero la quantità di tali gas presente e contenuta in atmosfera sia minore rispetto al caso precedente, tali sostanze sono reputate assai più nocive e pericolose per la salute umana, causando o favorendo acute e frequenti patologie letali. Tra esse è doveroso citare i Pancheni, le Diossine ed il benzene, gas la cui emissione, caso non raro in area urbana, è esito comune di processi di combustione e pirolisi.

Non meno nocivi sono le polveri ed i particolati sospesi, ovvero quei comuni elementi che a causa della

contenuta massa e del loro scarso peso molecolare, permanendo sospesi in atmosfera, producono, e creano un aerosol nocivo per l'ambiente e per la salute umana. Tra essi è doveroso citare le ceneri volatili, non di rado contenenti residui di ferro, piombo, mercurio, e le polveri sospese, esito di processi di combustione, del condensare di vapori, o di fenomeni di logorio per attrito; queste sono reputate e ritenute causa non solo di estesi e profondi danni all'ecosistema, o, se inalate, alla salute umana, ma pure di acuti fenomeni perturbativi del topoclima, ove concorrano ad acuire ed accentuare l'opacità della cupola d'aria urbana.

Un altro fattore di inquinamento è dovuto alla sintesi di aerosol nocivi, causata e provocata da spontanee reazioni tra polveri, ceneri e gas sospesi in atmosfera. Tra queste sostanze secondarie reputate causa e fonte di acuto e profondo deterioramento dell'ecosistema, è doveroso e opportuno citare solfati

e nitrati, il particolato secondario e l'ozono, avente elevato potere ossidante e per tanto reputato assai nocivo e pericoloso per l'uomo, per le specie vegetali, e per i paramenti lapidei, di cui causa ed esaspera l'usura e l'erosione.

La questione dell'inquinamento urbano non è quindi un problema indifferente. Attualmente si sono iniziate ad adottare misure per ridurre l'emissione di gas e polveri nocive, spesso dirette a una limitazione del traffico veicolare, una delle principali cause dell'inquinamento. Forse, sommando tale misure precauzionali ad altre dirette a una conversione degli inquinanti, si potrebbe migliorare sensibilmente la qualità ambientale delle nostre città.



La depurazione dell'aria urbana attraverso il verde è una delle possibili risposte alla questione dell'inquinamento ambientale. Esistono diverse specie botaniche in grado di catturare gli inquinanti, inoltre favorendo un'attenuazione dell'inquinamento acustico, una in umidificazione dell'aria, una funzione termoregolatrice, benefici sociali ed estetici e un aumento della biodiversità.

Tra le varie specie in grado di assolvere a tale funzione benefica, è stata scelta la Tillandsia per le sue straordinarie capacità di assorbimento delle sostanze inquinanti, la sua attitudine a crescere sui supporti più disparati, e quindi la conseguente abilità nello svilupparsi anche in assenza di substrato organico.

La Tillandsia è un genere di piante appartenente alla famiglia delle Bromeliaceae, originarie del Centro America.

Ne esistono oltre 500 specie ripartite fra 6 sottogeneri. Senza radici sotterranee, assorbono il loro nutrimento dall'umidità dell'aria (infatti sono conosciute anche come Garofano d'aria). Vivono generalmente sulle cime degli alberi o sulle rocce, nelle zone dove sono più diffuse è comune trovarle anche su pali e fili elettrici oltre che sulle antenne televisive, sui rami degli alberi, sulle rocce o sui muri e sulle ringhiere delle case.

L'umidità dell'aria è catturata tramite apposite strutture poste sull'epidermide chiamate tricomi che sono aperti quando la pianta è secca e si richiudono sopra una certa soglia di umidità per impedirne l'evaporazione, l'aspetto vellutato di queste piante è dovuto proprio ad essi. Assieme all'umidità catturano anche il pulviscolo atmosferico che contiene agenti inquinanti, per questa proprietà sono stati eseguiti studi volti ad utilizzare queste piante come biorivelatori di inquinanti atmosferici in particolare per rivelare gli IPA (idrocarburi policiclici aromatici), sostanze provenienti dalla incompleta combustione della benzina e del gasolio sospettate di causare il cancro.

Secondo i risultati del test, resi noti dall'Università di Bologna, la Tillandsia può essere usata per monitorare l'inquinamento, ma anche, in dosi massicce, per assorbire le polveri cariche di idrocarburi policiclici aromatici, ovvero i benzopireni accusati di essere cancerogeni, provenienti dall'incompleta combustione della benzina e del gasolio. La mancanza di radici ha permesso inoltre, di analizzare le sostanze depositate escludendo le interferenze con il terreno. La Tillandsia non solo cattura gli inquinanti, ma è in grado di assorbirli ed eliminarli, metabolizzandoli, ovvero "mangiando" una discreta quantità di inquinanti: 0,2 milligrammi per chilogrammo di pianta. Costa poco e sono già state ipotizzate diverse applicazioni allo scopo di favorire un assorbimento delle sostanze inquinanti.

un filtro verde





Delle tillandsie colpisce la facilità con cui si riescono a coltivare all'esterno, magari sotto un albero o uno spazio coperto. Nei luoghi più umidi, le tillandsie fioriranno solo se esposte al sole. Come regola, le piante più verdi e dalle foglie più delicate richiedono meno sole e più umidità e tendono a prosperare in un ambiente fresco. Le specie dalle foglie più rigide e più grigie preferiscono più luce e di solito sono da aree più calde. Molte specie xeriche provengono da climi che spesso sono umidi e così esse non traspirano (perdono acqua) velocemente come farebbero in un ambiente secco. La velocità con cui una pianta perderà la sua acqua interna è in funzione di temperatura e umidità. Durante periodi di poca umidità, l'intensità del sole può bruciare le foglie. In molte tillandsie degli Stati Uniti, che dove c'è abbastanza umidità, il problema del troppo sole, non è così critica come in altre aree con clima più secco. L'abilità delle tillandsie di sopravvivere per lunghi periodi di siccità le qualifica come le piante più forti del mondo. Con il fatto che non hanno necessariamente bisogno di un terreno su cui crescere, sono anche le piante che danno meno preoccupazioni ai coltivatori. Le tillandsie amano le brezze (specialmente se in ambiente umido). Naturalmente, con più esposizione al vento, si deidratano e dovrebbero ricevere più frequentemente dell'acqua. Le specie mesiche sono più suscettibili al caldo e al freddo estremi. Un'altra importante sfaccettatura della cura di una Tillandsia è capire che una volta che le foglie sono umide, acqua in più non aiuta. Con le tillandsie, è la frequenza con cui loro sono bagnate che conta, e non quanto sono bagnate. Le tillandsie xeriche non possono essere bagnate troppo eccetto che rimangano umide solo per un paio di giorni. In questo caso, le foglie non saranno capaci di scambiare gas per loro vitali e potrebbero soffocare, come una persona che affoga per la mancanza di ossigeno.

## obiettivo progettuale

L'obiettivo del progetto è creare un sistema sinergico di scambio tra città e giardino. Il filtro si pone come un organismo simbiotico che trae la sua linfa vitale dalla strada, e ad essa restituisce una nuova immagine e benessere ambientale.

L'approccio alla rovina del contemporaneo, identificata sia dalla strada stessa, in quanto ecomostro, sia dai suoi vuoti, non è direzionato né all'occultamento né alla contemplazione.

In questo senso si è scelto di agire sulla componente immateriale, ossia sulla possibilità di produrre qualcosa di positivo a partire dall'esistente.

## concept

L'idea progettuale parte dall'osservazione della struttura al microscopio della cellula vegetale, alla base dei sistemi viventi. Dal micro al macroscopico, il filtro si sviluppa con una struttura a celle che ne ricalcano le linee principali. Il tubo diventa l'elemento alla base del filtro verde.

La cellula diventa rete, che diventa tubo che costituisce in filtro, da cui si origina una giungla urbana contemporanea.

Un interno assoluto.

La metodologia di intervento è partita dall'analisi del segmento di strada sopraelevata, in particolare del suo vuoto, di cui s'è considerato funzione, disponibilità, fruizione.

Vengono quindi individuate tre tipologie di filtro, identificate come A, B e C.

Ogni tipologia è stata poi studiata in relazione a tre fattori, quali flussi di attraversamento, fattore mostro e volume di vuoto disponibile.

Il flusso di attraversamento è determinato dal senso di scorrimento dei veicoli e dalla presenza di marciapiedi che regolano il traffico dei pedoni. Il fattore mostro è stato definito come "quanto la struttura stradale è elemento di fastidio estetico". In analogia al soprannome dato alla tangenziale stessa, "il mostro", appunto.

Il volume di vuoto disponibile, in precedenza assunto come totale o parziale, è stato ulteriormente analizzato nell'estensione specifica in ogni singolo tratto. Di conseguenza si è definito lo sviluppo del filtro, orizzontale o verticale, caratterizzante ogni singolo tratto.

L'elaborazione di questi diagrammi ha portato a una possibile ipotesi di densità spaziale del filtro per ogni singola tipologia di intervento.

L'idea concettuale di rete-filtro-giungla urbana è stata quindi sviluppata in tre modalità differenti.

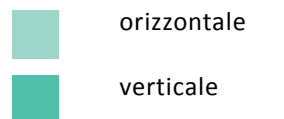
Il diagramma mostra il possibile sviluppo del filtro nei tratti considerati. In conseguenza all'analisi specifica, sono state individuate due modalità di sviluppo, orizzontale e verticale.

La direzione orizzontale caratterizza gli spazi ad altezza minima, in particolare i tratti 1 e 3, assimilati alla tipologia A.

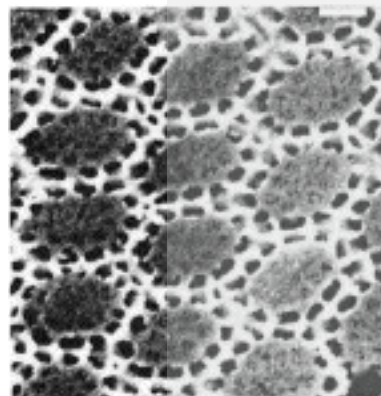
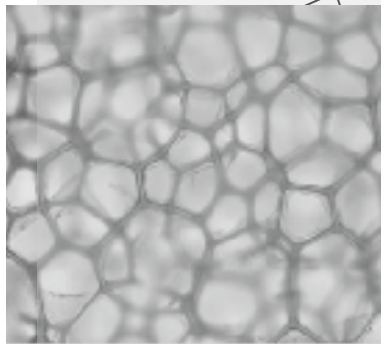
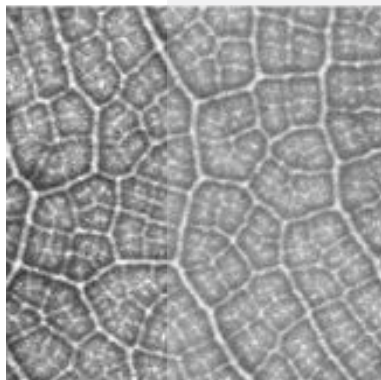
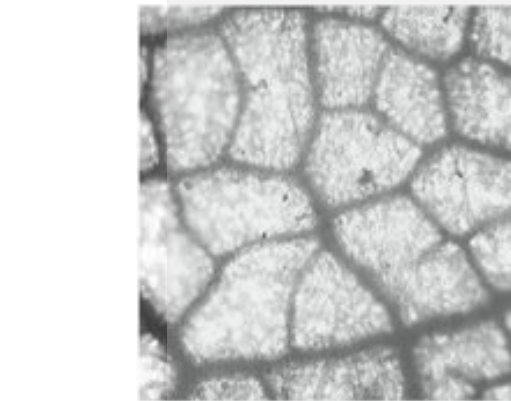
La direzione verticale descrive invece gli spazi ad altezza variabile/massima, assimilati alle tipologie B e C.

## metodologia di intervento

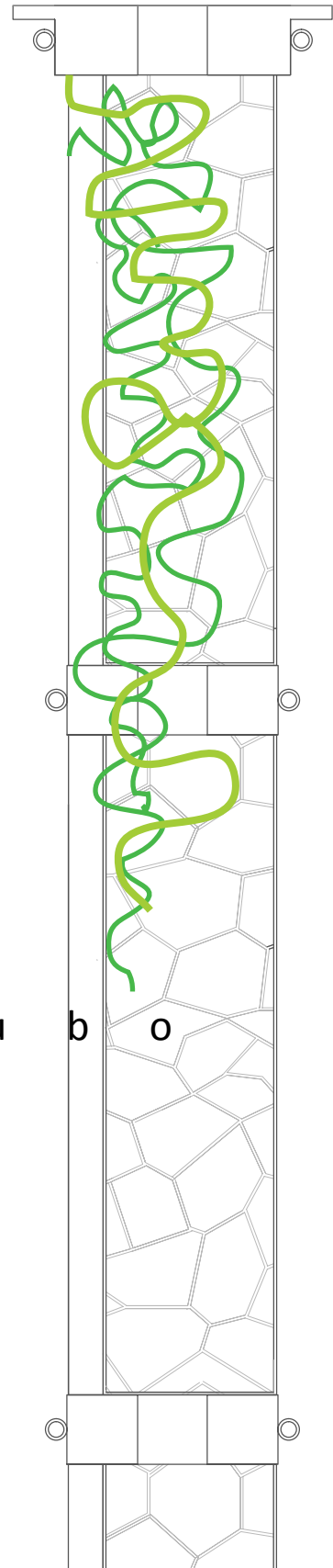
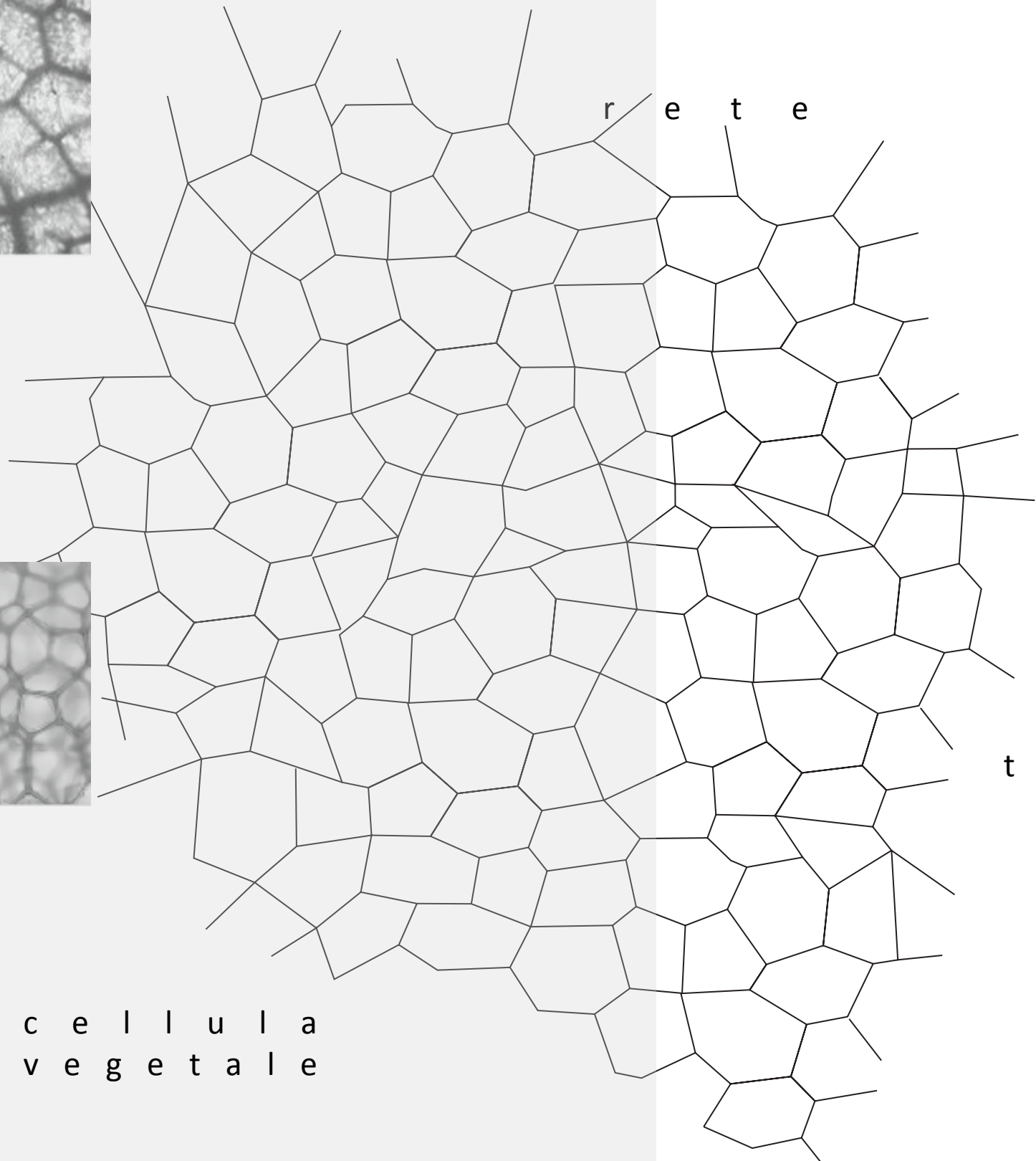
### sviluppo del FILTRO



# CONCEPT



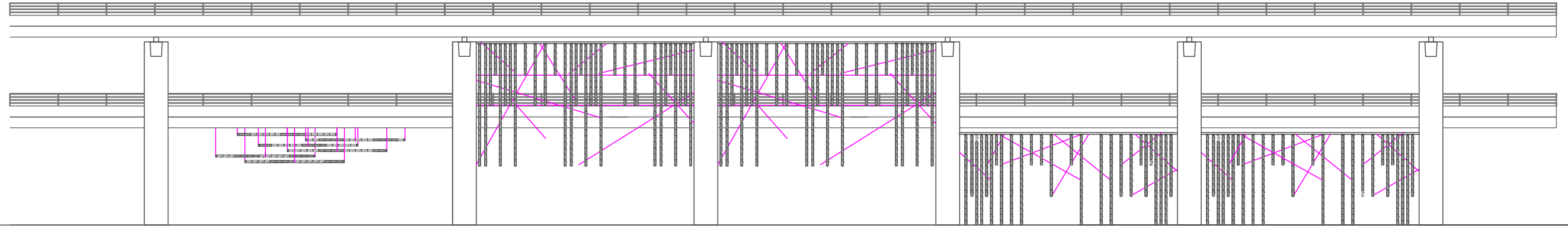
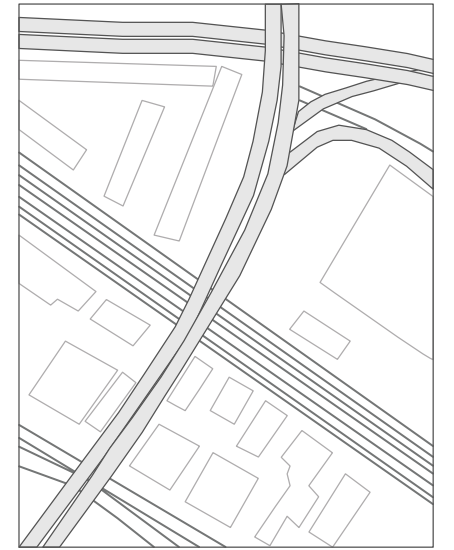
c e l l u l a  
v e g e t a l e





f i l t r o

tipo C  
altezza massima  
attraversamento veicolare  
sviluppo verticale



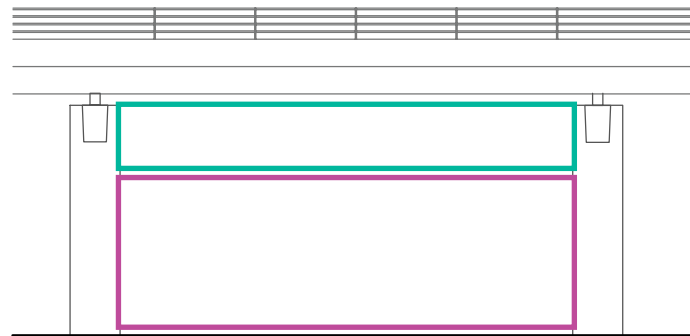
tipo A  
altezza minima  
attraversamento veicolare/pedonale  
sviluppo orizzontale



altezza variabile  
attraversamento pedonale  
sviluppo verticale

tipo B



# tipo A



-  disponibile
-  NON disponibile

flusso di attraversamento

il diagramma mostra il flusso di attraversamento in relazione all'asse stradale e ai sensi di scorrimento. Si individua una sola direzione privilegiata.



fattore mostro

il diagramma mostra la presenza di disturbo in corrispondenza del soletta della sopraelevata, quindi esteso a tutto il tratto.



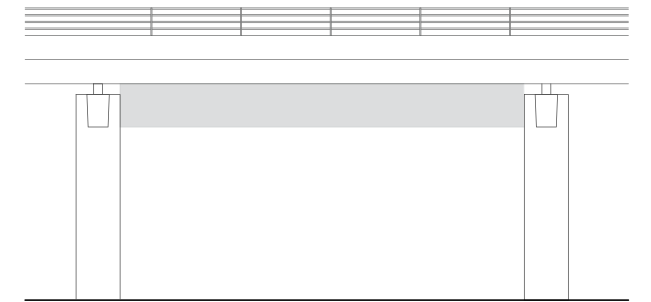
densità distributiva \_ pianta

il diagramma mostra una densità distributiva concentrata uniformemente su tutta la superficie e in corrispondenza del passaggio.



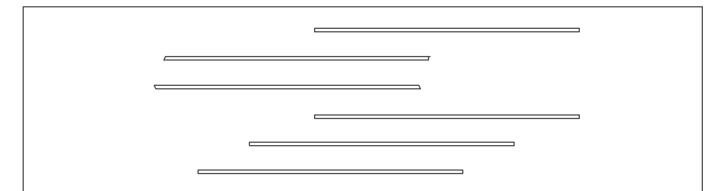
densità distributiva\_ sezione

il diagramma mostra la densità distributiva del filtro concentrata uniformemente su tutto il vuoto disponibile



disposizione elementi tubolari \_ pianta

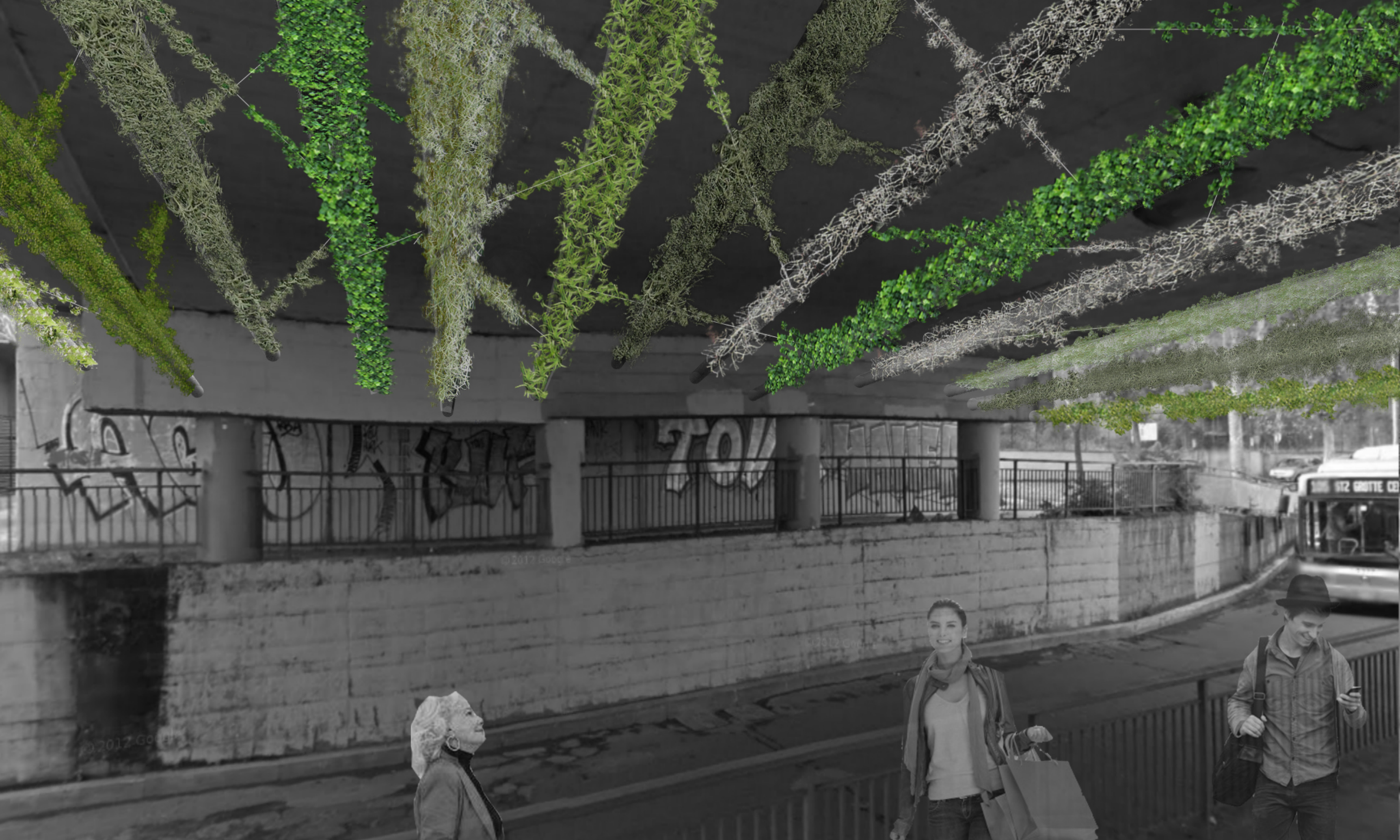
il diagramma mostra la possibile disposizione del filtro. Esso si configura come una creatura adagiata sinuosamente sotto la soletta del sopraelevata.



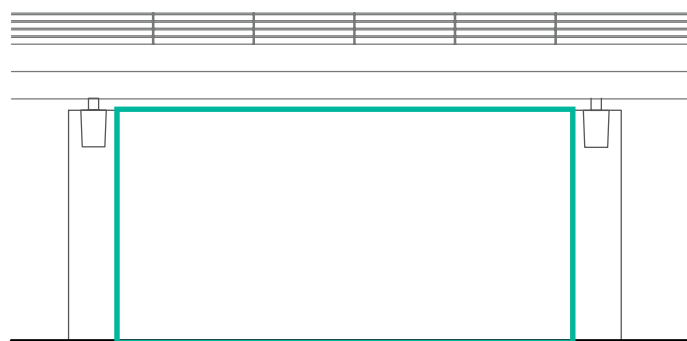
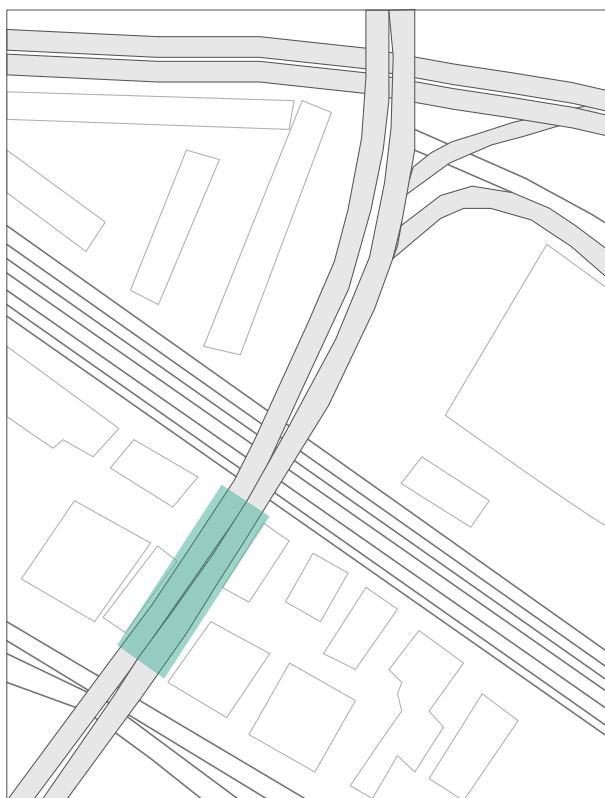
sezione  
sezione

1  
2





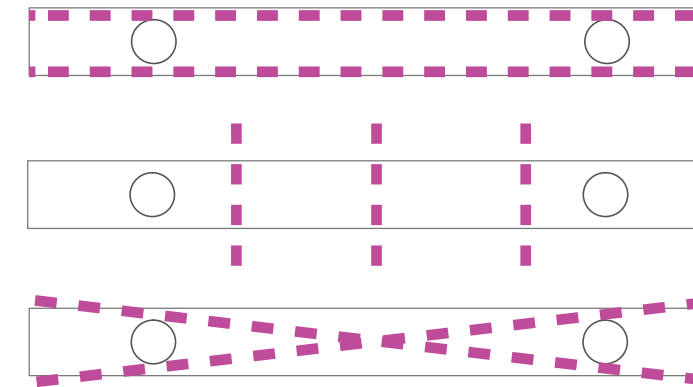
tipo B



 disponibile

flusso di attraversamento

il diagramma mostra il flusso di attraversamento in relazione alla distribuzione di spazi di marciapiede. Si individua una direzione longitudinale, una trasversale e una diagonale.



fattore mostro

il diagramma mostra la presenza di disturbo in corrispondenza dei pilastri della sopraelevata.



densità distributiva \_ pianta

il diagramma mostra una densità distributiva che varia gradualmente dall'esterno verso l'interno, dove il passaggio sarà maggiore.



densità distributiva\_ sezione

il diagramma mostra la densità distributiva del filtro che varia gradualmente dall'esterno verso l'interno.

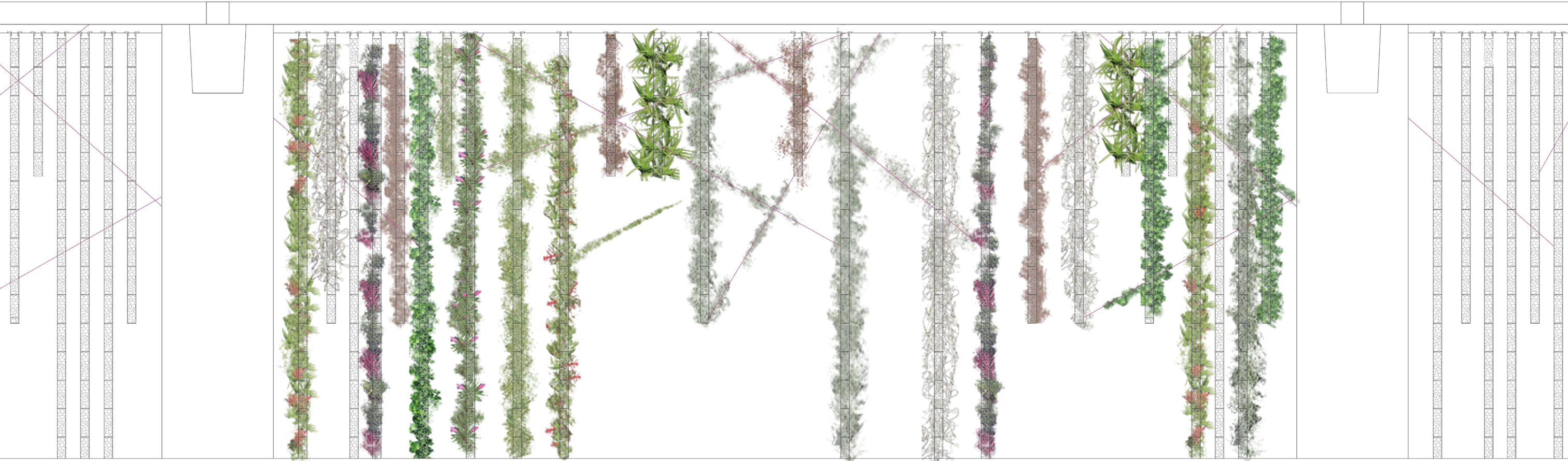


disposizione elementi tubolari \_ pianta

il diagramma mostra la possibile disposizione del filtro. Esso vuole porsi come un sipario che si apre al passaggio del pedone nella parte centrale.



--	--	--	--	--	--	--	--

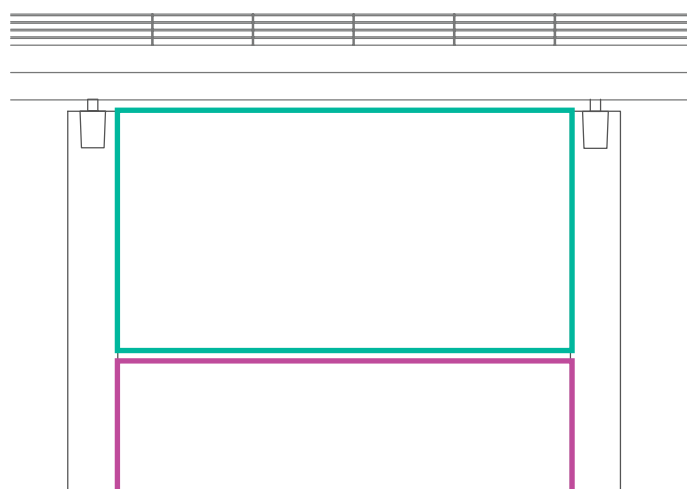




--	--	--	--	--	--	--	--





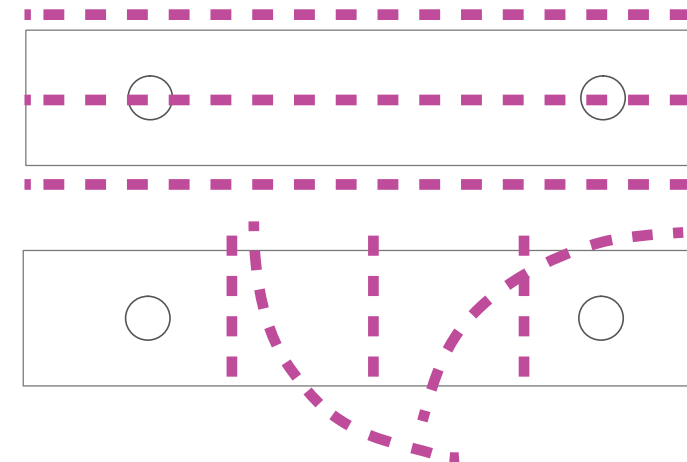
tipo C



-  disponibile
-  NON disponibile

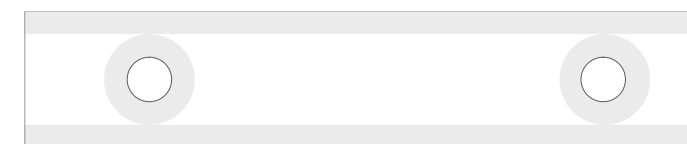
flusso di attraversamento

il diagramma mostra il flusso di attraversamento in relazione all'asse stradale e ai sensi di scorrimento. Si evidenzia l'assenza di una direzione privilegiata e la presenza anche di un passaggio laterale.



fattore mostro

il diagramma mostra la presenza di disturbo in corrispondenza dei pilastri e della parte esterna della soletta della sopraelevata.



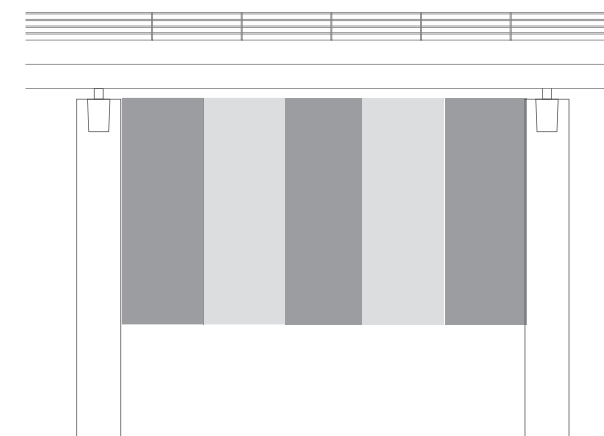
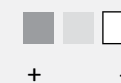
densità distributiva \_ pianta

il diagramma mostra una densità distributiva che varia ritmicamente alternando pieni e vuoti



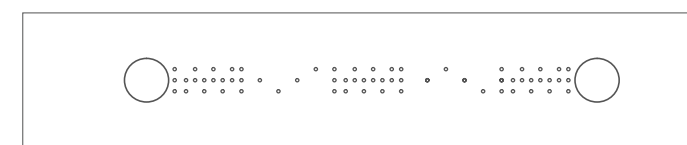
densità distributiva\_ sezione

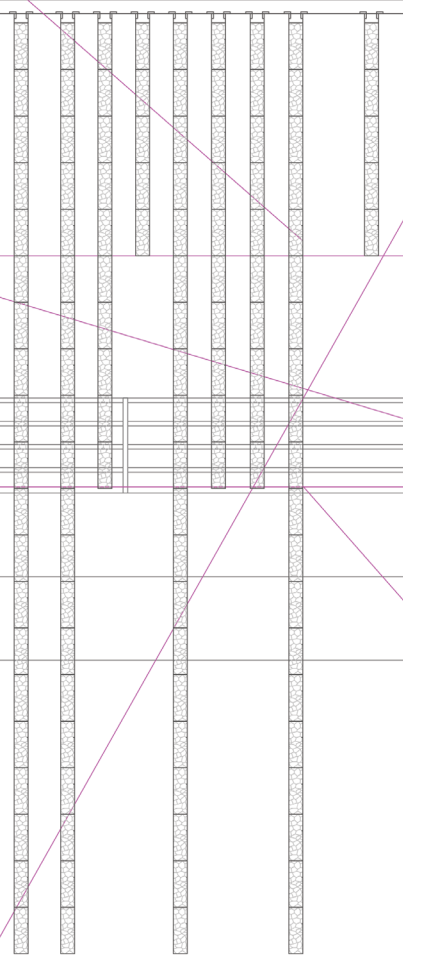
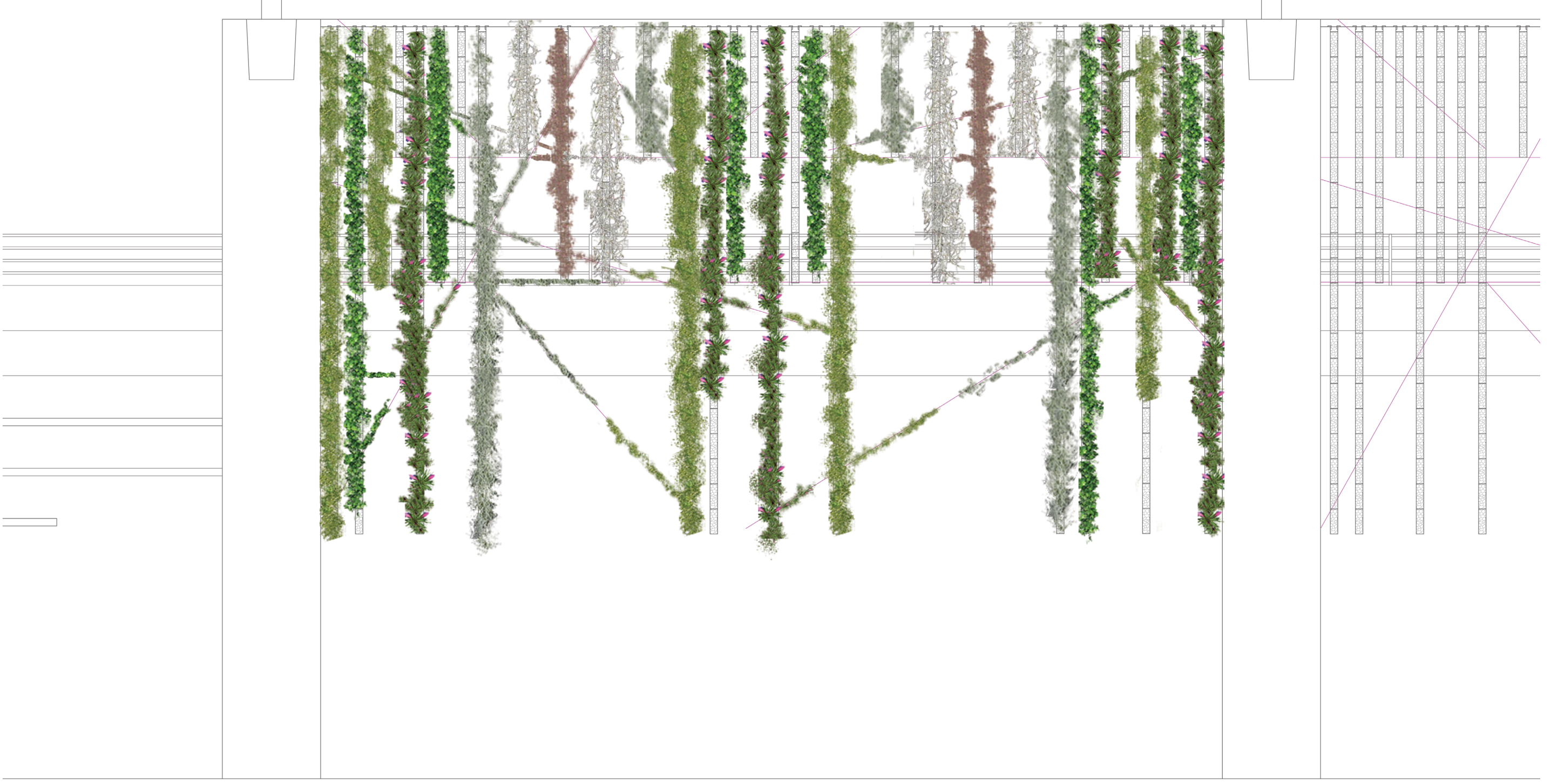
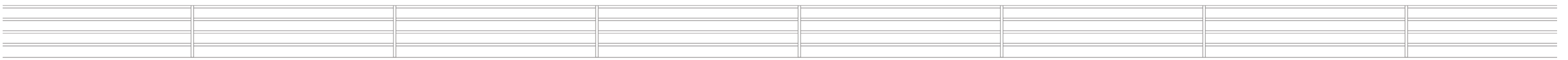
il diagramma mostra la densità distributiva del filtro che varia ritmicamente alternando pieni e vuoti.



disposizione elementi tubolari \_ pianta

il diagramma mostra la possibile disposizione del filtro. Esso vuole porsi come scenario visivamente dinamico al passaggio.

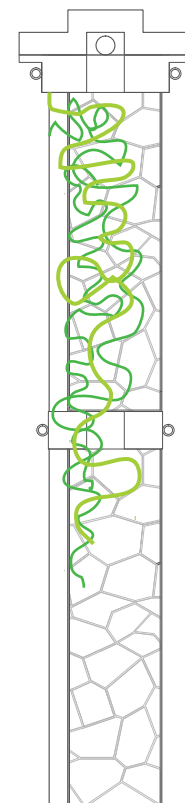
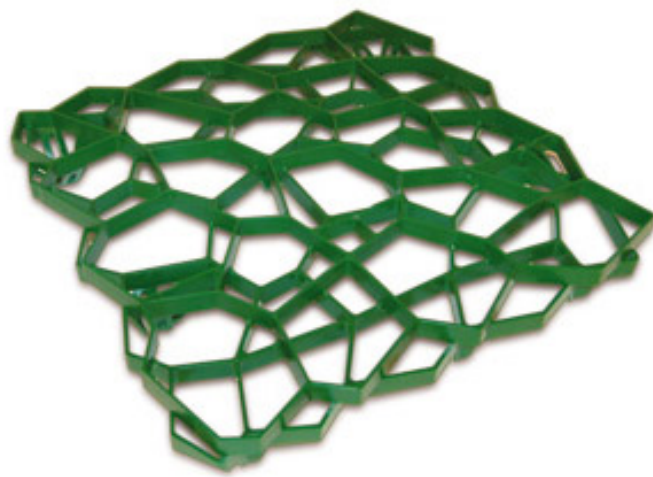
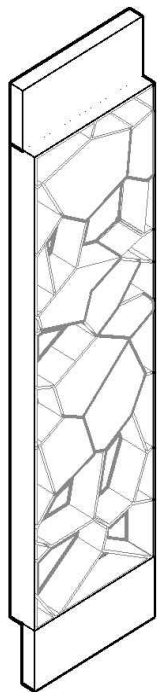
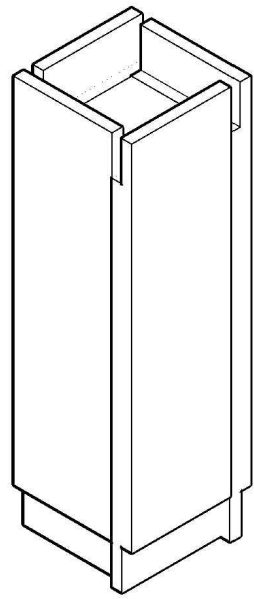




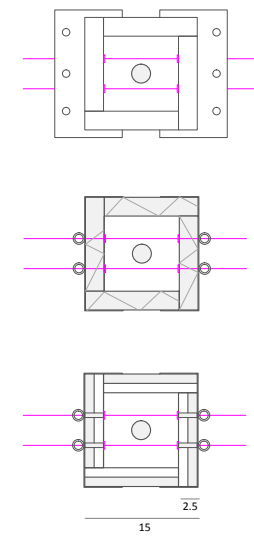
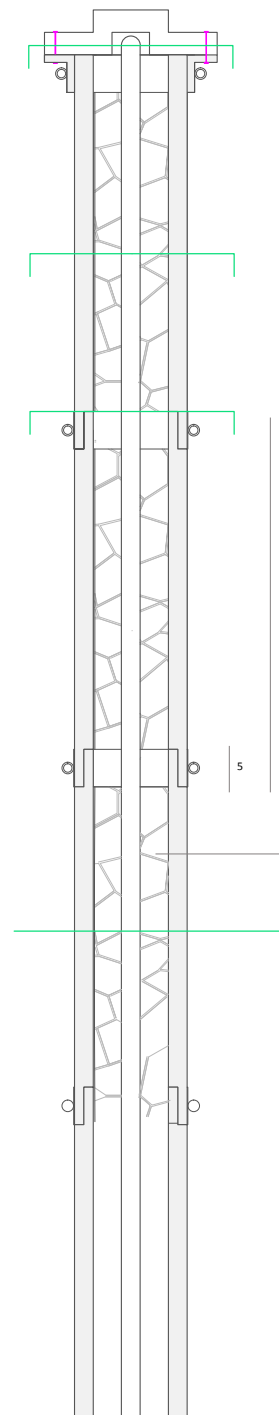








elemento base filtro verde  
sezione\_ scala 1:5



struttura a celle in polietilene  
modulo x  
h 50 cm diametro 15 cm



GIARDINO  
APPESO

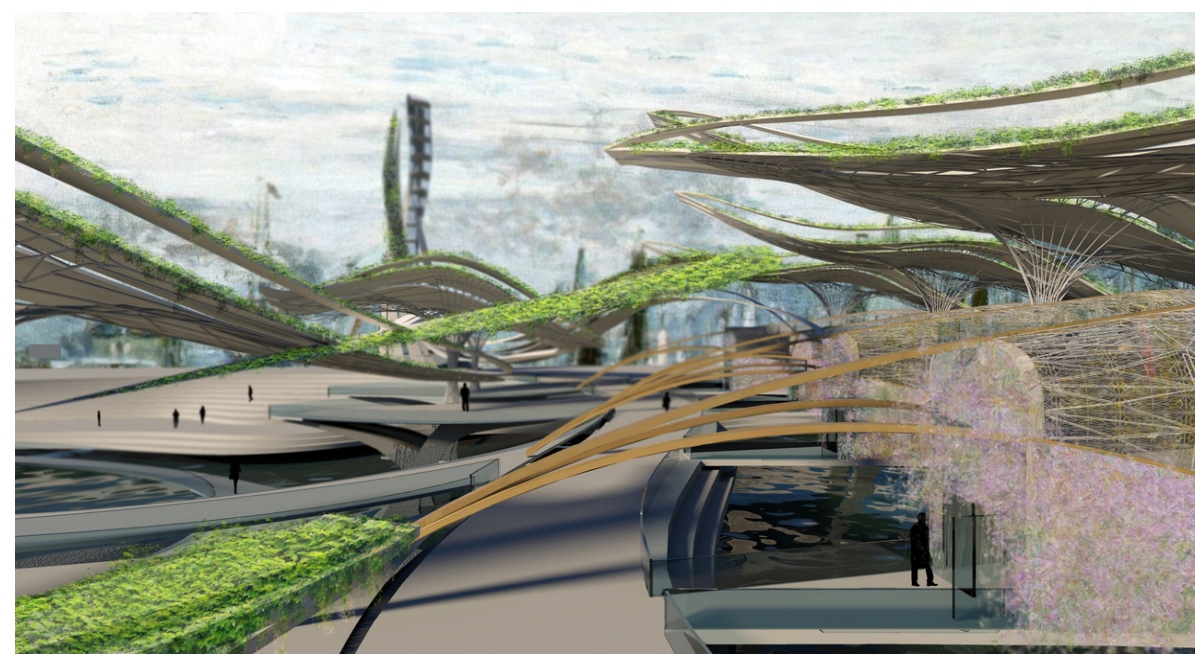
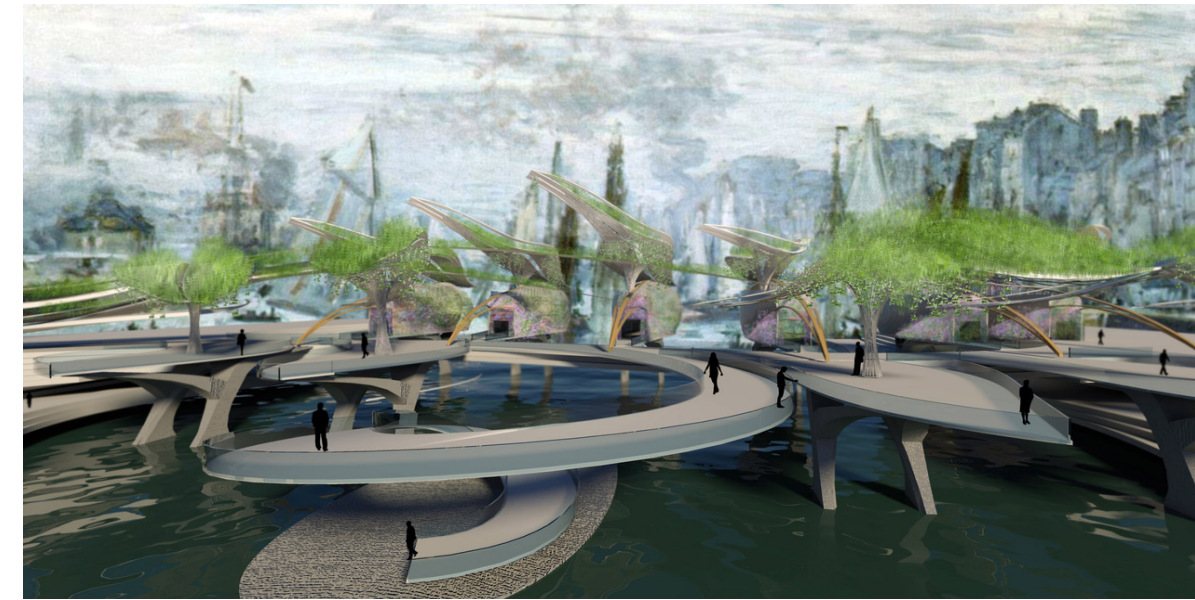
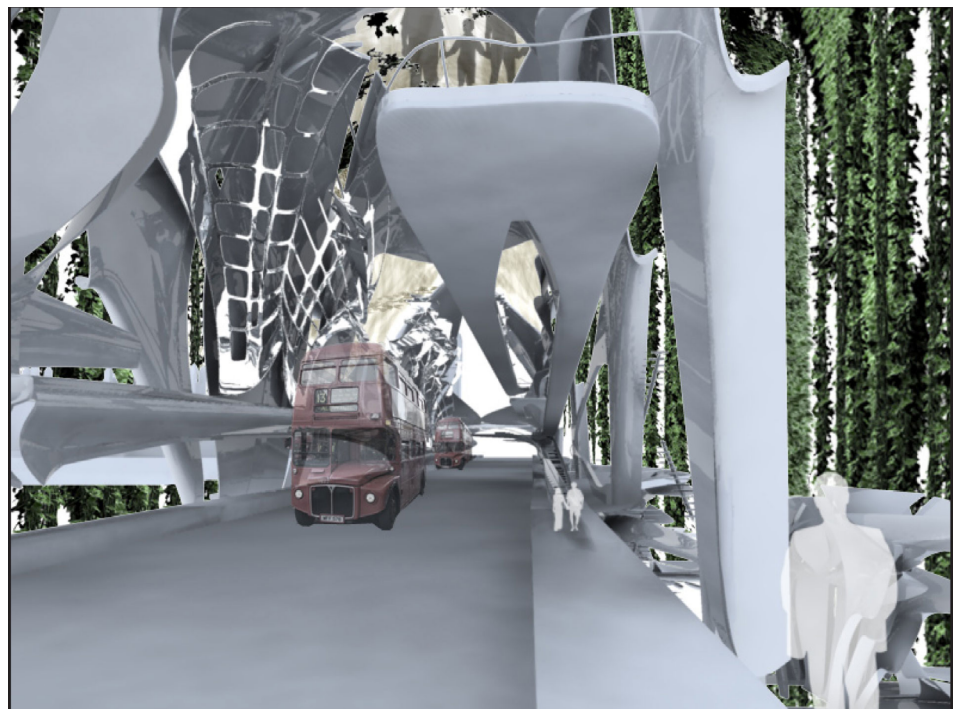






GIARDINO  
VUOTO  
INFRASTRUTTURA

oooooooooooooooo  
Urban agriculture bridge  
00000



oooooooooooooooo  
Biosynthetic garden  
00000

GIARDINO  
VUOTO  
INFRASTRUTTURA



oooooooooooooooo  
Skuru bridge  
00000



oooooooooooooooo  
Ped bridge  
00000



oooooooooooooooo

# Blue wall center

00000

oooooooooooooooo

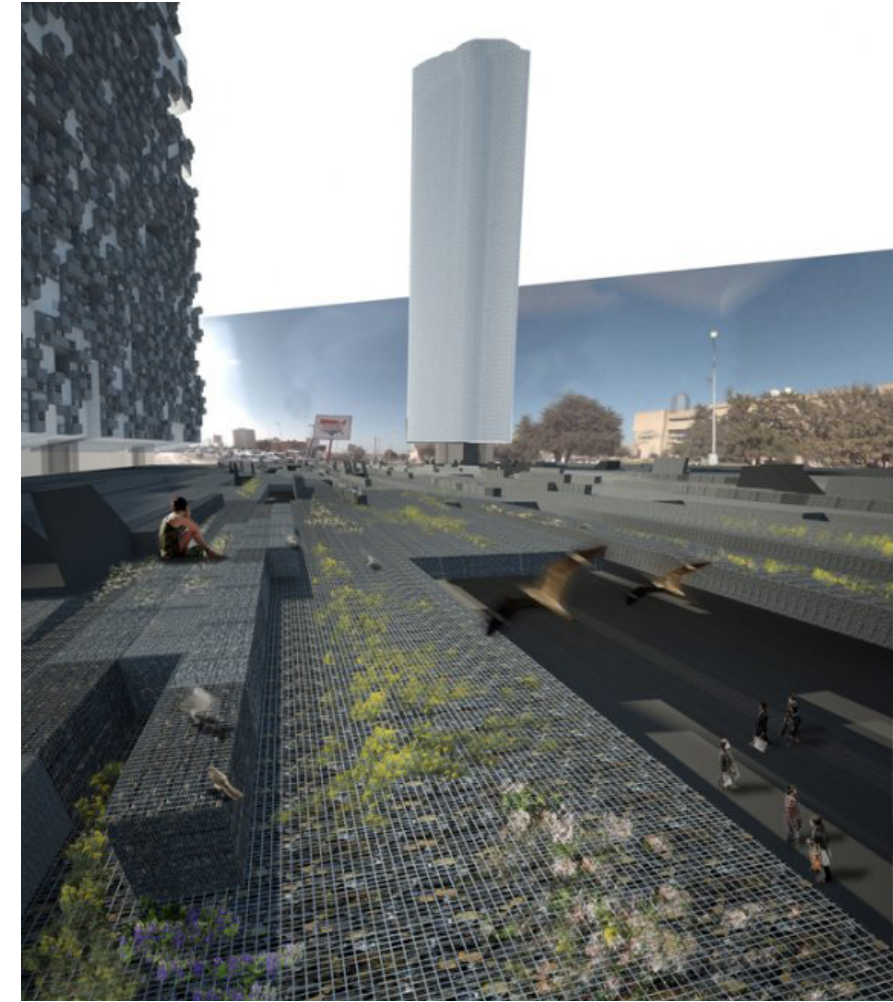


GIARDINO  
VUOTO  
INFRASTRUTTURA





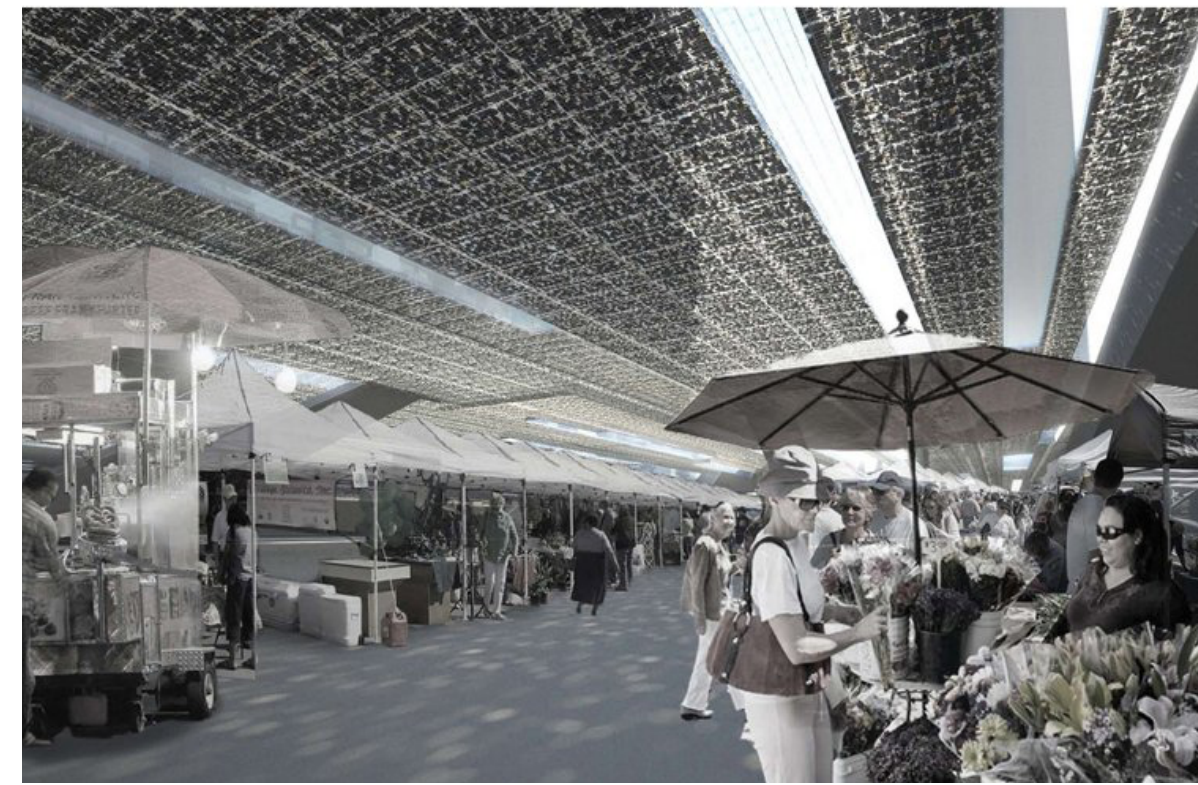
oooooooooooooooooooo  
Urban areaction  
ooooo



GIARDINO  
sistema ECOLOGICO



oooooooooooooooooooo  
Eco pod







oooooooooooooooo  
Urban plaza



oooooooooooooooo  
Amusement park



VUOTO  
SOTTO PONTE



La ricerca, partendo da una possibile definizione di rovina del contemporaneo, si pone come scopo quello di prenderne coscienza e rivalutarla in una prospettiva positiva.

Il paesaggio delle rovine è cambiato. Si è quindi cercato innanzitutto di indagare tale contesto, ovvero la surmodernità. Mentre la modernità era caratterizzata dall'archeologia industriale e urbana, il presente della surmodernità è rappresentato dall'abbandono e dall'incompiuto dei "non-luoghi". La surmodernità sarebbe l'effetto combinato di un'accelerazione della storia (e quindi della percezione del tempo), di un restringimento dello spazio e di una individualizzazione dei destini. Le grandi metropoli risultano così tutte virtualmente connesse tra loro.

In questa prospettiva, una possibile rovina del contemporaneo è identificata dagli spazi interstiziali, ovvero quei luoghi- non luoghi presenti nelle crepe del tessuto urbano. Tutto ciò che nasce già abbandonato o lo diventa, o non viene nemmeno considerato perché privo di una funzione, o addirittura maltrattato perché simbolo di rifiuto sociale.

L'intervento progettuale non mira né alla contemplazione, né all'occultamento della rovina.

Si è cercato piuttosto di vederla da un'angolazione diversa, di farne emergere gli aspetti più autentici, forse deludenti, sgradevoli e grotteschi, ma comunque vitali.

Il vuoto sotto le strade sopraelevate diventa possibilità per una sperimentazione in cui la mimesi multi- direzionale tra opera della natura e opera umana si pone come generatrice di un nuovo sistema. Potenzialmente l'intervento si pone come adattabile a tutti gli spazi di tale tipologia. Come caso studio è stato scelto il vuoto della tangenziale est di Roma. Infatti il tracciato stradale è posto proprio all'interno di uno dei quartieri più vissuti della città. La sopraelevata si pone quindi come rovina del contemporaneo sia nell'accezione più classica che in un'ipotesi più laterale. Il tracciato infatti diventerà un abbandono (ricoverito? demolito? inutilizzato?) in un futuro molto vicino, ma già ora presenta un vuoto interstiziale denso di potenzialità.

Il progetto approda alla creazione di un filtro verde, una giungla metropolitana, una natura che si riappropria del vuoto in armonia con la città stessa, che configura uno scenario mutevole nel tempo.

In uno scambio sinergico con il contesto urbano, si mira a una riqualificazione in senso estetico ed ecologico della rovina, sfruttando sia le potenzialità della struttura che i fattori negativi ad essa connessi.

L'analisi di un segmento esemplificativo della strada sopraelevata porta alla definizione di tre tipologie di spazi, individuate dal volume e dallo sviluppo del vuoto disponibile e dal tipo di fruizione che ne viene fatta.

L'attraversamento del filtro viene così a tratti modulato ritmicamente dalla densità di pieni e vuoti, a tratti modellato sinuosamente nel vuoto, o ancora celato con un sottile sipario che invita il passante a immergersi, anche solo per un attimo, in una dimensione quasi surreale.

# BIBLIOGRAFIA

Marc augè, Rovine e Macerie

Marc augè, Non luoghi

Brian dillon, Ruins

Julia hell, andreas schonle, Ruins of modernity

Svetlana boym, Appreciation of ruin

Christian Gomez moya, Ruins

Cecilia Scoppetta, Gli "in-between spaces", fondazione anci ricerche, maggio 2010

Mirko Zardini, Paesaggi ibridi

Isotta Cortesi, Il progetto del vuoto

Aldo Aymonino, Valerio Masco, Spazi pubblici contemporanei, Architettura a volume zero

Michele Farisco, Uomo, natura, tecnica. Il modello postumanistico

Kevin Kelly, What technology wants

Kevin Kelly, Out of control

Sara Marini, Nuove Terre, architettura e paesaggi dello scarto

Aldo Aymonino, Valerio M, Dallo spazio collettivo allo spazio aperto. Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero

Carlo Monti, Costruire sostenibile