

**RE
IMAG
INING
URBAN
ISM**

Maurizio Carta

Reimagining Urbanism

**CITTÀ CREATIVE, INTELLIGENTI ED ECOLOGICHE
PER I TEMPI CHE CAMBIANO**

di Maurizio Carta

1. Visioni 5

Re-think, Re-load, Re-cycle 7
Progettare città nell'era della metamorfosi

Open Urbanism 47
Nuove letture per le città in mutamento

Gateway Cities 59
Verso un sistema urbano reticolare

Creative City 3.0 101
Rigenerazione urbana e politiche cultural

2. Paradigmi 129

New paradigms 131
Sei modi di ripensare l'urbanistica del XXI secolo

Smart Planning 149
Processi strategici per un territorio propulsivo

3. Sfide 181

Urban Challenges 183
Strumenti per progettare l'evoluzione

PPE 2.0 185
La rigenerazione del centro storico di Palermo

La sfida delle Gateway Cities 191
Il piano strategico per Palermo

Palermo Territorio Snodo 208
Strategie metropolitane e politiche urbane

4. Impegni 215

Reimagining Urbanism 217
Impegni per un nuovo metabolismo urbano

Urban Agenda 293
Indirizzi per l'urbanistica europea

Good Practices

NANTES	22
Quartier de la Création <i>Maurizio Carta</i>	
AMSTERDAM	68
Schiphol, Airportcity <i>Annalisa Contato</i>	
MALTA	92
Cottonera Marina <i>Daniele Ronsivalle</i>	
MARSEILLE	114
Euroméditerranée <i>Maurizio Carta</i>	
DETROIT	154
Strategic Framework Plan <i>Maurizio Carta</i>	
PARIS	170
Clichy-Batignolles <i>Maurizio Carta</i>	
GRENOBLE	228
Ecoquartier de Bonne <i>Alessandra Badami</i>	
LONDON	257
Brick Lane <i>Barbara Lino</i>	
PARIS	273
Promenade Plantée <i>Barbara Lino</i>	
NEW YORK	278
High Line <i>Daniele Ronsivalle</i>	
Bibliografia	328
Riferimento Immagini	332

New York High Line

1,5 Km di estensione attraverso **22 isolati**.

15,75 M \$ stanziati dall'amministrazione come quota di startup del progetto

65 M \$ di investimento totale di cui il

75% finanziato dai privati

103% di rivalutazione per gli immobili

a **5 minuti** di distanza

GOOD PRACTICE

UN GENERATORE ECOLOGICO DI ECONOMIE URBANE

Daniele Ronsivalle

Il riciclo creativo del viadotto ferroviario sopraelevato di New York, realizzato tra il 1929 e il 1934 per collegare i magazzini e le aree commerciali lungo il West Side è ormai un caso di scuola sulla nozione di riciclo urbano e di rinaturalizzazione della città. Ma il suo vero valore sta nell'aver innovato i processi e nell'essere stato un formidabile propulsore di sviluppo urbano attraverso l'uso congiunto di qualità paesaggistica e leva immobiliare. Il viadotto, largo 10-20 metri e alto dai 6 ai 10 metri, fu dismesso progressivamente e nel 1980 l'intera linea perse la sua funzione infrastrutturale, fino a che nel 1991 il tratto a sud fu demolito per creare una nuova zona con funzioni residenziali e terziarie. Nel 1999 numerose spinte e diversificati interessi concorsero a fondare un'organizzazione senza scopo di lucro, la *Friends of the High Line*, composta dai residenti dei quartieri attraversati dal viadotto, da associazioni civiche, da professionisti e da imprese con l'obiettivo di conservare e riutilizzare i restanti 1,5 Km, attraverso una proposta articolata in quattro direttrici: a) conservare la storia e il carattere del quartiere; b) ridare un uso pubblico alla struttura facilitando l'accesso e consentendo un utilizzo esclusivamente pedonale; c) aumentare gli spazi verdi e i luoghi di

ritrovo e di aggregazione; d) salvaguardare il quartiere da uno sviluppo edilizio incontrollato.

La proposta dell'associazione e la crescente attenzione culturale e mediatica convince nel 2002 l'amministrazione comunale a far proprie le istanze di rigenerazione creativa della High Line e di bandire un concorso di progettazione, vinto e realizzato da Diller Scofidio + Renfro & Field Operations. Il nuovo progetto non ha per tema una semplice "rinaturalizzazione", non ripropone un ritorno nostalgico a una natura idealizzata, non cancella la memoria dell'infrastruttura, ma ha come obiettivo quello di dare forma – e sostanza – a un luogo dove la natura si è definitivamente riappropriata dell'infrastruttura ridandole nuova identità: non una nostalgia del passato ma una visione del futuro che integra le istanze ambientaliste e qualitative dei residenti con l'interesse dei proprietari degli immobili e dei developers.

I lavori per la riqualificazione della *New York High Line* iniziano nel 2006 e la sezione meridionale della High Line, da Gansevoort Street alla 20th Street viene aperta nell'estate del 2008, la seconda parte fino alla 30th Street nel 2011, mentre la realizzazione dell'ultima sezione dell'infrastruttura ha subito





NEW YORK



qualche rallentamento ed è attualmente oggetto di alcuni riallineamenti degli obiettivi progettuali.

Oggi la High Line, riqualificata per 1,22 Km attraverso 22 isolati, oltre alle sue indiscusse valenze paesaggistiche e sociali, è anche uno dei più importanti esempi di partenariato pubblico-privato. La struttura infatti non ha un unico proprietario e sia il progetto proposto dall'Associazione che il concorso di progettazione hanno dovuto tener conto dei diversi diritti di proprietà: una porzione della linea è di proprietà del *New York Central Lines*; un'altra zona è di proprietà del Rail Corporation (Conrail) ed è gestita dalla CSX Corporation; l'area al di sotto dell'infrastruttura e i diritti della parte superiore sono di differenti proprietari: lo Stato di New York, la municipalità di New York (che possiede tutti gli incroci stradali e il Gansevoort Meat Market Center) e numerosi proprietari privati. A fronte di questa articolata composizione proprietaria, il finanziamento dell'intervento agisce sul versante della convergenza di interessi fra pubblico e privato. Il fondo pubblico di 15,75 M\$ stanziato nel 2003 dall'amministrazione è infatti soltanto la quota di startup del progetto, mentre il costo totale della riqualificazione del tratto di linea ferroviaria è di 65 M\$, con un costo di manutenzione del bene dismesso di 300.000 \$ l'anno e un costo di demolizione di 43 M\$. Più di tre quarti del

costo del progetto è stato finanziato dai privati a fronte di una rivalutazione dei loro immobili che li ha visti passare da un 8% al di sotto il valore medio di Manhattan, a un apprezzamento che va dal 103% per gli immobili a 5 minuti di distanza al 33% per quelli più lontani. Inoltre, attorno ai sistemi di collegamento verticale (scale e ascensori) realizzati in prossimità dei principali elementi di attrattività alla quota del suolo (distretti storici e culturali, giardini preesistenti, terrazze panoramiche, aree commerciali e portuali), oggi sono nate non solo nuove attività economiche, ristorative, per la fruizione del parco e il tempo libero ma anche una rete capillare di economie creative basata sui servizi, sulle esperienze culturali e sulla smartness.

Il parco della High Line dimostra che l'infrastruttura all'interno del tessuto urbano – definita come una "black box della non-urbanità" (Rico, 2011) – attraverso l'azione di riqualificazione, può essere riconnessa dal suo stato di isola all'interno dei tessuti urbani allo stato di spazio socialmente prodotto. Oggi la High Line non propone soltanto un sistema di attraversamento slow della città, ma è diventato esso stesso elemento di attrattività urbana e di flussi turistici, generatore di economie immobiliari e suo redistributore in termini di complessivo sviluppo economico, culturale e sociale del quartiere.

Publicato da
**LISt Lab Laboratorio
Internazionale Editoriale
Italy - Via Esterle, 26
38100, Trento
Spain - Netherlands
info@listlab.eu
www.listlab.eu**

Produzione **GreenTrenDesign Factory**
**Piazza Manifattura, 1
38068 Rovereto (TN) - ITALY
T: +39 0464 443427
info@greentrendesign.it**

Autore
Maurizio Carta
Traduzioni
Arianna Zandonati

Direttore editoriale
Pino Scaglione
Assistente Editoriale
Gioia Marana
Disegno Grafico
Massimiliano Scaglione

Stampa
Printertrento

ISBN 9788895623757

**Stampato e rilegato in Unione Europea,
Dicembre 2013**

Tutti i diritti riservati
© dell'edizione LISt
© dei testi gli autori
© delle immagini gli autori

Promozione in Italia e Distribuzione
Italia Internazionale
**Messengerie, Milano;
Actar D, New York.**

LISt Lab è un Laboratorio editoriale,
con sedi in Europa, che lavora intorno ai
temi della contemporaneità. LISt Lab ricerca,
propone, elabora, promuove, produce,
LISt Lab mette in rete e non solo pubblica.

GreenTrenDesign Factory, member of Progetto
Manifattura, struttura multiplatforma,
offre servizi avanzati di design. In equilibrio
tra sostenibilità e qualità, manualità e
sperimentazione digitale, la società opera in
partnership con LISt Lab.

Comitato Scientifico delle edizioni List
Eve Blau (Harvard GSD), Pepe Barbieri
(Università di Chieti), Eva Castro
(Architectural Association, London),
Maurizio Carta (Università di Palermo),
Alberto Clementi (Università di Chieti),
Alberto Cecchetto (Università di Venezia),
Stefano De Martino (Università di Innsbruck),
Corrado Diamantini (Università di Trento),
Antonio De Rossi (Università di Torino),
Franco Farinelli (Università di Bologna),
Carlo Gasparrini (Università di Napoli),
Manuel Gausa (Università di Genova),
Giovanni Maciocco (Università di Sassari/
Alghero), Antonio Paris (Uniroma, Roma
La Sapienza), Vanni Pasca (Emeritus), José
Luis Esteban Penelas (Università di Madrid),
Mosè Ricci (Università di Genova), Roger
Riewe (Università di Graz), Pino Scaglione
(Università di Trento);



LISt Lab editoriale è una società sensibile ai
temi del rispetto ambientale-ecologico. Le
carte, gli inchiostri, le colle, le lavorazioni
in genere, sono il più possibile derivanti
da filiere corte e attente al contenimento
dell'inquinamento. Le tirature dei libri e
riviste sono costruite sul giusto consumo
di mercato, senza sprechi ed esuberi da
macero. LISt Lab tende in tal senso alla
responsabilizzazione di autori e mercato e ad
una nuova cultura editoriale costruita sulla
gestione intelligente delle risorse.

CITTÀ CREATIVE,
INTELLIGENTI
ED ECOLOGICHE
PER I TEMPI CHE CAMBIANO

RE-THINK, RE-LOAD,
RE-CYCLE

OPEN URBANISM

GATEWAY CITIES

CREATIVE CITY 3.0

NEW PARADIGMS

SMART PLANNING

URBAN CHALLENGES

REIMAGINING URBANISM

URBAN AGENDA

BABEL



9 788895 623757