

anno XL numero 578 dicembre 2003 euro 9,30

The architecture
events & history

LLa

L'architettura

cronache e storia

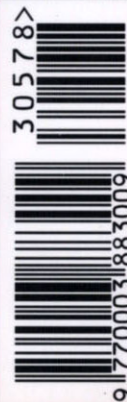
grado di appartenenza, grado di estraneità
degrees of belonging, degrees of dissociation

godsell
erickson
delugan_meissl
mateus
a.d.n.s. architetti
wulf & ass.

la nuova dia
the new dia



578



numero speciale:
inchiesta sulla architettura della città e del paesaggio in Italia
rosario pavia, carlo pozzi **Pescara**

COMMA 20/B, LEGGE 662/96 ROMA



editoriale editorial

- 884 Grado di appartenenza, grado di estraneità
Degrees of belonging, degrees of dissociation
di by Furio Colombo

editoriali in breve editorials in brief

- 886 L'architettura delle strade The Architecture of Roads
di by Rosario Pavia
- L'IAA sbarca in Italia The arrival of the IAA in Italy
di by Luca Zevi
- È morto Mario Merz The dead of Mario Merz
di by Adachiara Zevi

selearchitettura archdigest

- 888 SEAN GODSELL
Casa sulla costa meridionale australiana
Home on the southern coast of Australia, Victoria
- 890 ARTHUR ERICKSON
Museo del Vetro Glass Museum, Tacoma
- 892 DELUGAN_MEISSL
Sopraelevazione di un palazzo viennese
Additional designed for a building, Wien
- 894 JOSÉ E NUNO MATEUS
Museo Marittimo Marine Museum, Llavo
- 896 AD.N.S. ARCHITEKTI
Edificio multifunzionale Multifunctional building, Praga
- 898 WULF & ASS.
Nuova sede centrale della Krystaltech Lynx
New headquarters of Krystaltech Lynx, Reutlingen

**inchiesta sull'architettura della città e del paesaggio in Italia
survey of urban and landscape architecture in Italy**

- 900 Pescara e l'area metropolitana
Pescara and the metropolitan area
a cura di by ROSARIO PAVIA, CARLO POZZI

storiaecritica historyandcriticism a cura di by Federico Bucci e Roberto Dulio

- 984 Vitra Gölände, Weil-am-Rhein... qualche anno dopo
Vitra Gölände, Weil-am-Rhein, a few years on
di by Federico Bucci

scienzarchitettura sciencearchitecture a cura di by Paolo Vincenzo Genovese

- 986 Progettare con le superfici curve:
l'esempio della caffetteria di Condé Nast di Frank O. Gehry
Dal progetto alla produzione di superfici di titanio e di vetro
Designing with curved surfaces:
the example of the Condé Nast cafeteria by Frank O. Gehry
From design to the production of glass and titanium surfaces
di by Giuseppe Ballestini

spaziarte artspaces a cura di by Adachiara Zevi

- 990 La nuova DIA The new DIA

selelibri bookdigest a cura di by Federico Bucci e Roberto Dulio

- 993 Recensioni di Reviews by Fabio Mangone, Roberto Dulio,
Anna Maria Mazzucchelli, Marco Lucchini

cinemarchitettura moviearchitecture a cura di by Plinio Perilli

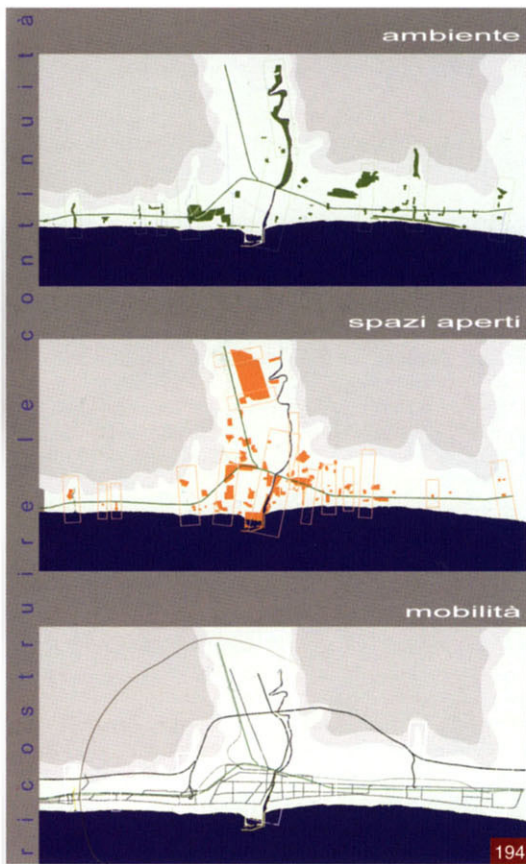
- 998 "Al mare ci si andava col tram a cavalli..."
(Pescara nel cinema, da D'Annunzio a Flaiano, e oltre)
"We went to the seaside by horse-drawn tram..."
Pescara in films, from D'Annunzio to Flaiano and beyond

cronacheurbanistiche a cura di Sara Rossi

- 1003 Città del Mediterraneo tra XVIII e XIX secolo

notiziario a cura di Enrico Milone

- 1004 Il condono passa al Senato – Legge finanziaria 2004 – Congresso
degli architetti a Bari – Le Regioni decidono sulle grandi opere
Concorsi e premi, Convegni e corsi, Mostre di architettura, Fiere e
saloni specializzati



194. Workshop Internazionale "Via Verde", Ricostruire la continuità (Angrilli, Di Giovannantonio, Ricciardi, Di Francesco, Radoccia, Romagni)
 195. Lo spazio aeroportuale all'interno dell'area metropolitana
 194. "Via Verde" International Workshop, Reconstructing Continuity (Angrilli, Di Giovannantonio, Ricciardi, Di Francesco, Radoccia, Romagni)
 195. The airport zone inside the metropolitan area

Back in 1998, the preliminary project for the new urban planning scheme launched the idea of a "green corridor" to be created by converting the disused railway line for exclusive use by trolley buses, pedestrians and bicycles. And back then the proposal was already part of a more ambitious project that involved the neighboring towns in the creation of a

large-scale network of local transport with its own location, environmentally sustainable and integrated with the other urban functions. The idea was then inserted in the Program of Urban Redevelopment and Sustainable Development of the Territory (PRUSST) for a "linear city on the coast" and is now finding operative application in various directions. The Abruzzi Region has organized two tenders for the preliminary planning of the "mobility operations" and "environmental operations" envisaged in the PRUSST. The town of Francavilla al Mare is having a feasibility study carried out on the "improvement of accessibility to the airport of Pescara with the introduction of trolley bus services in the territory of Francavilla al Mare". The Gestione Trasporti Metropolitan company is developing a program for the creation of the new line of public transit with its own location, and the City Council of Pescara has organized a competition for initial plans for the "Green corridor identified in the new PRG and the PRUSST program". The Pescara Faculty of Architecture's Department for the Environment, Networks and Territory (DART) responded to the challenge of this interesting planning theme as early as 2000 by making it the focal point of an international workshop within the framework of its structural relationship with the Faculty of Architecture of the Delft Polytechnic in the Netherlands. The DART has in fact endeavored from the very outset to characterize the image of the "Pescara school" with marked attention to the real issues expressed by the territory in the conviction that architects (like physicians) must be trained "in the field", emerging from the antiseptic space of the academy and measuring their planning proposals with the concrete possibility of implementation. The Via Green (Greenway) international workshop was conceived in these terms as an opportunity to compare and contrast, with respect to a highly topical theme, the ideas developed in the University with those emerging in other points of project development (political debate, administrative management and professional activities). The disciplinary situation forming the background to this planning experience is very clear. There has been a change in the relationship between the urban planning scheme and its implementation. Strategic planning has rediscovered the need for collaborative cooperation and reassessed the central importance of the basic requirements in a vision of the urban

planning project grounded on cooperation, agreement, and the sustainability of proposals. And if it is true that in contemporary society, increasingly characterized by multiple interests, the hierarchical forms of the power structure and the clear boundaries between public and private action are on the point of giving way to more fluid and horizontal relations, urban planning is precisely the arena in which the local community can exchange views, develop strategic proposals, and seek the necessary consensus to undertake new initiatives in the construction and transformation of places. If the urban planning project is to perform this new role within the decision-making processes, it is necessary to change the very way in which the project is developed: the way in which the demands expressed by the territory are registered, the mechanisms for the transition from the project as idea to its technical elaboration, the techniques for the structured construction of the urban project, the choice of the components called upon to form part of it, and the methods of representation and communication. The workshop was planned on the basis of this conviction, using the formula of the "charrette" or seminar of extempore and intensive planning on a theme addressed simultaneously by various groups that develop proposals and submit them for public discussion as a contribution to the city and a basis for further development and verification. The most important result of the experience remains that of having definitively acquired (and applied in practice) the idea that the project for an infrastructural urban corridor cannot be conceived, assessed and approved solely within a sectorial framework but must become an opportunity to redevelop the urban fabric it runs through and enhance the value of the spaces it connects into a system. The workshop thus attains its just significance with respect to the initial intentions. The new urban project must be interactive, selective and temporally structured. It must be capable of addressing the identification of the "subjects", the choice of the "procedures", and the programming of the "timing" involved in urban planning. It must succeed in emphasizing the new methods of decision-making, pushing toward the contractual approaches of negotiation, not thereby neglecting the question of formal configuration but rather using the spatial "vision" itself as a new lever to build up consensus and reach agreement.



I territori dell'aeroporto The Airport

di by Antonio Clemente

Tre sono i livelli interpretativi dello spazio aeroportuale. Il primo attiene all'estensione planimetrica delle sue zone funzionali: terminale, operativa e di manutenzione¹. Il secondo lo inquadra come nodo interno alla rete del traffico aereo². Il terzo è quello che situa

l'aeroporto nel suo contesto urbano e territoriale come nodo tra i nodi delle altre reti infrastrutturali. I primi due livelli interpretativi rientrano "nella sfera di competenza degli ingegneri specializzati"³ che, privilegiando le dinamiche funzionali della macchina aeroportuale, realizzano un "sistema auto-contenuto, riferito solo verso se stesso"⁴. Estendendo il campo d'osservazione, il terzo livello interpretativo introduce una concezione reticolare del territorio che "si presta a rappresentare la città non solo e non tanto come qualcosa che esiste come è oggi, quanto come insieme di

caratteri e di modalità suscettibili di modificarsi, come struttura territoriale in perenne mutamento per aggiunta, eliminazione, trasformazione delle sue parti (nodi) e delle loro reciproche relazioni"⁵. Ed è proprio quest'ultimo livello interpretativo quello che maggiormente si addice al territorio fortemente infrastrutturato in cui si inserisce l'aeroporto di Pescara. La Strada Statale Tiburtina lungo la quale si accede al sedime aeroportuale, il fiume, le linee ferroviarie (Pescara-Roma e l'Adriatica), l'asse attrezzato, le autostrade (A 25 e A 14), le stazioni (Pescara Centrale e Chieti

Scalo), gli svincoli (Pescara Ovest e Villanova), il Porto canale e l'interporto di Manoppello costituiscono le reti e i nodi che connotano il contesto territoriale dell'area aeroportuale. Ma come interagiscono queste reti? Quali relazioni si instaurano tra l'aeroporto e gli altri nodi? Quali rapporti si creano in questo coacervo infrastrutturale? Tali domande assumono un senso compiuto se lo scenario di riferimento è interno all'idea di città in cui le reti e i nodi sono i presupposti attraverso cui strutturare il territorio.

Lo scenario non è nuovo.

Già nel 1925 Le Corbusier sostenne che negli aeroporti "si concentra di tutto: apparecchi che aboliscono lo spazio e il tempo, telefoni, cavi, radio; le banche, le operazioni commerciali, gli organi decisionali delle industrie: finanza, tecnica, commercio. In mezzo vi è la stazione, nel sottosuolo le linee della metropolitana e alla base corrono le due autostrade"⁶. Un'intuizione che delineava le caratteristiche dell'interconnessione: la necessaria concentrazione e integrazione di reti tecniche differenti all'interno dell'aeroporto e il rapporto tra quest'ultimo e gli altri nodi infrastrutturali. Un rapporto che è diventato strategico perché, come sostiene Rem Koolhaas, in questi ultimi anni i programmi di intervento "si fanno astratti nel senso che non sono più legati a un luogo o a una città: essi gravitano attorno al sito che offre il maggior numero di interconnessioni"⁷. L'interconnessione diventa, pertanto, un concetto di organizzazione spaziale⁸ e non dipende dalla quantità di infrastrutture presenti in un determinato contesto ma dalla loro capacità di relazione⁹.

Ecco perché il territorio fortemente infrastrutturato di Pescara è una pre-condizione necessaria ma non sufficiente per l'interconnessione che, invece, richiede "un'organizzazione minima composta di tre elementi: due piattaforme multimodali unite tra loro da un buon collegamento. Da un lato, l'aeroporto che assicura le corrispondenze tra l'aereo, il trasporto ferroviario a tutte le distanze e l'autostrada. E, per l'altro, il centro urbano con una stazione all'interno della città che rappresenta il punto di incontro di tutti i livelli di treno, dei RER (Reseau Express Regional), dei tram, degli autobus e ciò che rientra nel campo della rete stradale urbana"¹⁰. A Pescara questa organizzazione minima esiste solo allo stato potenziale. L'aeroporto, infatti, pur essendo situato all'incrocio tra la dorsale adriatica (Autostrada A14, S.S. 16, Ferrovia Bari-Bologna) e la penetrazione valliva est-ovest (Autostrada A 25, S.S. 5 Tiburtina, Ferrovia Pescara-Roma), non riesce a garantire un adeguato livello di interconnessione. Molteplici le motivazioni. Tre le principali.

In primo luogo per i collegamenti: la S.S. 5 Tiburtina è l'unica via d'accesso allo scalo aeroportuale. È solo per suo tramite che si raggiunge il centro urbano, il più vasto territorio provinciale, il sistema autostradale e, attraverso l'asse attrezzato, il Porto Canale.

In secondo luogo perché Scalo aeroportuale e Stazione ferroviaria restano nodi estranei fra loro la cui connessione è esclusivamente stradale. In ultimo per la dispersione dei nodi in un territorio troppo ampio. L'area sulla quale si dispongono i nodi è di circa 50 kmq: un'estensione planimetrica eccessiva per l'interconnessione.

Evidentemente le considerazioni fatte sull'aeroporto di Pescara e sulla mancata interconnessione con gli altri nodi infrastrutturali rappresentano uno schema di ragionamento, "un modello teorico stabilito ex post"¹¹ che però dimostra come l'idea di città all'interno della quale i nodi diventano gli elementi strutturali del territorio stenta a emergere.

A Pescara come in tutto l'arco adriatico¹².

È necessario cambiare strategia. Occorre fare dei nodi le nuove centralità urbane e territoriali: "sono infatti le stazioni ferroviarie, i porti, gli scali aeroportuali, gli interporti, i caselli autostradali, le intersezioni tra le arterie stradali nazionali, a costituire il campo operativo dell'integrazione funzionale delle reti"¹³. Ed è proprio in tale direzione che bisogna agire. Soprattutto a Pescara. Dove la compresenza irrisolta di telaio infrastrutturale e sistema insediativo impone come tema di progetto quello di "lavorare non tanto sulle reti e sugli spazi urbani, quanto sulle loro reciproche relazioni"¹⁴. In questa prospettiva l'aeroporto non può contraddistinto, in via esclusiva, dalla coerenza tecnica interna, si candida a diventare una nuova centralità che potrà caratterizzarsi "attraverso le forme e la verticalità dell'architettura, che non significa necessariamente altezza, ma più semplicemente che quel luogo è diventato uno spazio emergente e che le reti che lo attraversano sono integrate e rischiarate dall'architettura"¹⁵.

Airport space can be interpreted at three levels. The first regards the extension of its functional zones: terminal, operations and maintenance¹.

The second sees it as a node in the network of air traffic².

The third identifies the airport in its urban and territorial context as a node among the nodes of other infrastructural systems.

The first two levels of interpretation fall "within the sphere of competence of specialized engineers"³, who focus on the functional dynamics of the airport machinery to create a "self-contained and exclusively self-referential system"⁴.

Extending the field of observation, the third level introduces a reticular conception of the territory that "represents the city not only and not so much as something that exists as it is today but also as a set of characteristics and modalities capable of modifying itself, as a territorial structure in a state of constant change through addition, elimination and transformation of its parts (nodes) and their reciprocal relations"⁵.

And it is precisely this last level that is best suited to the strongly infrastructured territory containing the airport of Pescara. The system and nodes characterizing the territorial context of the airport comprise the Tiburtina state highway (SS) providing access to the airport zone, the river, the railway lines (Pescara-Rome and the Adriatic), the "Asse Attrezzato" (highway lined with buildings), the expressways (the A 25 and the A 14), the stations (Pescara Centrale and Chieti Scalo), the turnoffs (Pescara Ovest and Villanova), the harbor and the interport of Manoppello. But how do these systems interact? What relations are established between the airport and the other nodes? What relations are created in this accumulation of infrastructures?

These questions assume full significance if the frame of reference is internal to the idea of the city that sees the systems and nodes as prerequisites for structuring the territory. The scenario is not new. Le Corbusier maintained as long ago as 1925 that everything is concentrated in airports: "equipment that abolishes space and time, telephones, cables, radio; banks, commercial operations, the decision-making centers of industry: finance, technology and commerce. The station is in between, with the subway lines running underground and the two expressways at the base."⁶

This intuition delineated the characteristics of interconnection: the necessary concentration and integration of different technical systems inside the airport and the relationship between it and the other infrastructural nodes. A relationship that has become strategic because, as Rem Koolhaas argues, in recent years "[projects] have become abstract in the sense that they are no longer linked to a place or a city: they gravitate around the site that offers the greatest number of interconnections"⁷.

Interconnection thus becomes a concept of spatial organization⁸ and does not depend on the quantity of infrastructures present in a set context but on their capacity for interrelations.⁹

This is why the highly infrastructured territory of Pescara is a necessary but not sufficient condition for interconnection, which instead requires "a minimal organization composed of three elements: two multi-modal platforms joined by a solid link: on the one hand, the airport ensuring connections between the airplane, railway transport over all distances, and the expressway; on the other, the urban center with a station inside the city constituting the meeting point for all the different levels of train, the RER (Reseau Express Regional), trams and buses, and everything included in the field of the urban road system"¹⁰.

This minimal organization exists only in a potential state in Pescara. Though situated at the intersection of the Adriatic ridge (the A 14, the SS 16, and the Bari-Bologna railway line) and the east-west penetration along the valley (the A 25, the SS 5 Tiburtina, and the Pescara-Rome railway line), the airport does not in fact succeed in guaranteeing an adequate level of interconnection. There are a number of reasons for this, and three primary ones. The first regards connections. The SS 5 Tiburtina is the airport's only access road, the only one connecting it with the urban center, the broader provincial territory, the expressway system and, via the Asse Attrezzato, the harbor. Secondly, the airport and the railway station are still mutually extraneous nodes connected solely by road. Thirdly, the nodes are scattered over too large a territory. The area on which the nodes are located is approximately 50 square kilometers, which is too much for interconnection.

The above observations about the airport of Pescara and its lack of interconnection with the other infrastructural nodes obviously represent a schematic view, "a theoretical model established ex post"¹¹ but one that shows how hard it is for the idea of the city whereby the nodes become the elements structuring the territory to emerge. This applies not only to Pescara but also to the Adriatic arc as a whole.¹² A change in strategy is required. The nodes must be made into the new urban and territorial focal points: "It is in fact the railway stations, the ports, the airports, the interports, the expressway tollgates, and the intersections between national road arteries that constitute the operative field of the functional integration of systems."¹³

And it is precisely to this end that action must be taken, above all in Pescara, where the unresolved concomitance of infrastructural framework and residential system makes it necessary for the project "to work not so much on the systems and the urban spaces as on the relations between them."¹⁴ In this perspective, the airport is no longer distinguished exclusively by internal technical coherence but eligible to become a new focal point capable of characterizing itself "through the forms and verticality of architecture, which does not necessarily mean height, but more simply that that place has become an emergent space and that the systems running through it are integrated and clarified by architecture"¹⁵.

¹ A. Tocchetti, *Infrastrutture e impianti aeroportuali*, Franco Angeli, Milano 1983, p. 120.

² In questa accezione l'aeroporto diventa lo spazio dei "segni comprensibili solo alla decodificazione dei piloti". N. Ventura, *Lo spazio del moto*, Laterza, Bari-Roma 1996, p. 84.

³ F. Choay, *L'urbanistica disorientata*, in J. Gottmann e C. Muscarà (a cura di), *La città prossima ventura*, Laterza, Bari 1991, p. 152.

⁴ P. Pucci, *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli, Milano 1996, p. 124.

⁵ G. Dematteis, *Nodi e reti nello sviluppo locale*, in A. Magnaghi (a cura di), *Il territorio dell'abitare*, Franco Angeli, Milano 1994, p. 265.

⁶ Le Corbusier, *Urbanistica*, Il Saggiatore, Milano, 1967, p. 177.

⁷ R. Koolhaas, *Eurallie*, in AA.VV., *Sensori del futuro. L'architetto come sismografo*, Electa, Milano 1996, p. 104.

⁸ J. Varlet, *L'interconnexion, un concept d'organisation de l'espace*, www.equipement.gouv.fr/dau/cdu/datas/ouvr1/seance1.html per la traduzione italiana dei brani citati si veda A. Clemente, *I territori dell'autostrada. Lo svincolo come luogo di frontiera*, Dottorato di ricerca in Urbanistica - X Ciclo - DAU Pescara - DPTU Roma, Pescara 1998, pp. 132/135.

⁹ Cfr. A. Moretti, P. Pucci, *Progetti di interconnessione*, Urbanistica n. 109, Dicembre 1997, p. 26. G. Dematteis, *Grandi opere e contesti territoriali locali: un problema di interconnessione complessa*, in A. Clemente (a cura di), *Infrastrutture...* op. cit. p. 232.

¹⁰ J. Varlet, *L'interconnexion...* op. cit.

¹¹ J. Varlet, *L'interconnexion...* op. cit.

¹² Cfr. A. Clemente, *I territori dell'autostrada...* op. cit. pp. 345/351.

¹³ R. Pavia, *Babele*, Meltemi, Roma 2002, p. 105.

¹⁴ A. Clemente, *Nuovi modi di intendere gli spazi infrastrutturali*, in A. Clemente (a cura di) *Infrastrutture e piani urbanistici*, Fratelli Palombi Editori, Roma 1996, p. 252.

¹⁵ R. Pavia, *Babele*, op.cit., p. 111.

196. Schema delle interconnessioni dell'area metropolitana

196. Scheme of interconnections in the metropolitan area

