

**Alberto Clementi** è urbanista, già preside della Facoltà di Architettura di Pescara. Consulente di ministeri e altre amministrazioni pubbliche, ha coordinato numerosi programmi di ricerca e prodotto piani e progetti sia di livello territoriale che urbano. Dirige la rivista online EcoWebTown.

**Carlo Pozzi** è professore ordinario in Progettazione Architettonica nel Dipartimento di Architettura di Pescara (che ha diretto dal 2012 al 2014). Fa parte della redazione della rivista ART APP. Ha scritto numerosi saggi. Suoi progetti sono stati pubblicati nelle principali riviste di architettura, in «Storia dell'Architettura Italiana. Il II Novecento», in «Almanacco di Casabella. Giovani architetti italiani '97/'98», in «China Arch. 100 Italian architects and their works».

Nel pubblicare i risultati del laboratorio urbano, va rilevato come, più ancora dei singoli progetti, appare stimolante la visione di futuro prefigurata per Chieti: una combinazione bilanciata di quattro profili di sviluppo locale, espressi attraverso quattro città nella città, ciascuna dotata di una propria qualità identitaria e di nuove potenzialità. La *Città alta* come nuova capitale culturale adriatica, grazie anche alla valorizzazione della sua dote archeologica; la *Città della piana* come area industriale reintegrata alla residenza e affrancata dalla propria condizione di periferia territoriale; la *Città dei Vestini* come compendio di centralità pubbliche a scala metropolitana, completate dal nuovo villaggio residenziale; l'*Agrocittà dell'Alento*, relazionata con la proposta di Officina del gusto, mette in opera la vocazione locale di spazio rurale d'eccellenza, traducendola in una nuova forma dell'urbano intermedia tra città consolidata e campagna.

ISBN 978-88-7462-774-5



9 788874 627745

00,00

a cura di Alberto Clementi e Carlo Pozzi

PROGETTARE PER IL FUTURO DELLA CITTÀ

QS

# PROGETTARE PER IL FUTURO DELLA CITTÀ

A cura di  
Alberto Clementi e Carlo Pozzi



QUODLIBET STUDIO CITTÀ E PAESAGGIO

Con interventi di

Analia Amorim  
Filippo Angelucci  
Massimo Angrilli  
Pepe Barbieri  
Emanuela Brai  
Alessandro Buongiovanni  
Alessandro Cariello  
Alberto Clementi  
Alessandro Crociata  
Miha Desman  
Claudia Di Girolamo  
Gioia Di Marzio  
Matteo Di Venosa  
Gabriele Iaculli  
Vincenzo Latina  
Vlatka Ljubanovic  
Michele Manigrasso  
Nicola Martinelli  
Ludovico Micara  
Edoardo Milesi  
Francesc Munoz  
Lorenzo Pignatti  
Domenico Potenza  
Carlo Pozzi  
Mosè Ricci  
Alessandro Sarra  
Massimiliano Scuderi  
Ester Zazzero

# **PROGETTARE PER IL FUTURO DELLA CITTÀ**

UN LABORATORIO PER CHIETI

A cura di

Alberto Clementi e Carlo Pozzi

CITTÀ E PAESAGGIO  
**PROGETTARE PER IL FUTURO DELLA CITTÀ**

prima edizione novembre 2015  
ISBN 978-88-7462-774-5

© 2015 Quodlibet s.r.l.  
via Santa Maria della Porta, 43  
62100 Macerata  
[www.quodlibet.it](http://www.quodlibet.it)

**cura redazione**  
Claudia Di Girolamo

**foto sipari e copertina**  
Gioia di Marzio

**impaginazione**  
Emilio Antinori

**stampa**  
Bieffe s.p.a

## INDICE

- 7 **Presentazione**  
Umberto Di Primio
- 9 **ChietiLab. Un laboratorio per il Progetto Urbano**  
Alberto Clementi, Carlo Pozzi
- 12 SAGGI
- 13 **Per un nuovo progetto di città**  
Alberto Clementi
- 35 **Architetture urbane**  
Carlo Pozzi
- 40 **Nuove centralità vs periferia**  
Alessandro Buongiovanni
- 41 **Infrastrutture di contesto**  
Claudia Di Girolamo
- 44 **Progetto urbano e cambiamenti di climatici**  
Michele Manigrasso
- 50 **Rigenerazione green**  
Ester Zazzero
- 52 WORKSHOP 1A - CITTÀ DI PIANA
- 53 **Paesaggi patrimoniali. Per un'urbanistica dei patrimoni urbani**  
Francesco Munoz
- 58 **Il progetto di città per abitanti del mondo**  
Pepe Barbieri
- 62 **Per una gestione integrata di sistemi insediativi e agro-forestali**  
Alessandro Sarra
- 73 PROGETTI
- 73 Un progetto per via Vestina  
*Pepe Barbieri*
- 81 Una nuova centralità urbana  
*Domenico Potenza*
- 89 Nuova stazione ferroviaria  
*Vlatka Ljubanovic*
- 92 Corso urbano e isola pedonale  
*Claudia Di Girolamo*
- 100 Tecnologie per la nuova Tiburtina  
*Filippo Angelucci*
- 104 La riconversione dell'area industriale  
*Ester Zazzero*
- 110 WORKSHOP 1B AGROCITTÀ
- 111 **Agrocittà 2015**  
Edoardo Milesi
- 113 **Proposte per l'Agrocittà teatina**  
Nicola Martinelli, Alessandro Cariello
- 120 PROGETTI
- 120 Agrocittà sostenibile  
*Gioia Di Marzio*
- 124 Parco archeologico dei sapori  
*Massimo Angrilli*
- 129 Officina del gusto  
*Michele Manigrasso*

- 136 WORKSHOP 2 CITTÀ ALTA
- 137 **Riflessioni da un viaggio a Chieti**  
Analia Amorim
- 141 **Per una città no-smart**  
Miha Desman
- 145 **Micro architetture contemporanee nell'antico**  
Vincenzo Latina
- 150 **Chieti. La città antica sulla collina**  
Gabriele Iaculli
- 156 **Archeologia e paesaggi mediterranei**  
Ludovico Micara
- 163 **Riciclo come Destino**  
Mosè Ricci
- 170 **Spazi altri e spazi oltre**  
Filippo Angelucci
- 176 **Una nuova metrica per le Città Creative**  
Alessandro Crociata
- 180 **I disastri della Città Creativa**  
Massimiliano Scuderi
- 187 PROGETTI
- 187 Foro dell'archeologia  
*Carlo Pozzi*
- 194 *Cultural planning*, spazi pubblici e contenitori per la cultura  
*Lorenzo Pignatti*
- 208 Connessioni *slow*  
*Claudia Di Girolamo*
- 217 Una Corolla verde  
*Massimo Angrilli*
- 223 Reti della mobilità e morfologie urbane  
*Matteo Di Venosa*
- 228 *Green Network*  
*Ester Zazzero*
- 233 *EcoWebRiver*  
*Emanuela Brai*
- 240 Riferimenti bibliografici
- 245 Gli autori

## CHIETI SCALO, UNA NUOVA CENTRALITÀ URBANA. DALLO SPAZIO PUBBLICO ALLO SPESSORE PUBBLICO

Domenico Potenza

Credo che una delle strade possa essere quella di lavorare come se ci si trovasse in uno stato di 'necessità', in un modo che potrei definire etico... Vedere come se fosse la prima e l'ultima volta. Questo atteggiamento determinerebbe uno sguardo in profondità, meno superficiale, poco cronachistico, meno estetico o di mestiere, lontani dal cercare di trovare uno stato privilegiato, una immagine-momento assoluto, ma allungare ed allargare spazio e tempo dello sguardo, dare nuova profondità e anche nuovi sentimenti alle nostre percezioni.

Luigi Ghirri, Paesaggio italiano, 1989

Sempre di più le città sono il frutto della stratificazione complessa di parti che si sovrappongono una sull'altra, un incessante adeguamento di storie e di avvenimenti che modificano, ormai in tempo reale, lo spazio del nostro abitare. Il progetto contemporaneo, in questo processo continuo di trasformazioni, è costretto a farsi interprete della modificazione dei luoghi, attraverso un'azione conoscitiva dell'esistente e, nello stesso momento, propositiva di nuovi accadimenti. Una sorta di azione ermeneutica che simultaneamente indaga le condizioni presenti e ne propone l'adeguamento ai nuovi programmi.

L'area urbana di Chieti sia nella sua configurazione storica della città alta che nella sua distribuzione contemporanea dello sviluppo a valle è una espressione esemplificativa di questo fenomeno che, tuttavia, restituisce esiti diversi a partire da dinamiche di sviluppo assolutamente simili. Il corpo della città, sia quello determinato dalla storia che quello indeterminato dalle alterazioni del mercato, risulta essere ormai in gran parte inadeguato.

Per rigenerarlo, non bastano più quelle politiche di riqualificazione urbana che agiscono per parti, per delimitazioni compiute di pezzi di città che non siano in grado di recepire una azione unitaria di progetto all'interno di un intervento strategico più ampio. La città, ormai a pezzi, respira a fatica, convive con l'affanno dei disagi che è stata abituata a metabolizzare, anche se mostra, talvolta, un aspetto migliore dello stato reale in cui versa. Quanto potrà ancora reggere il suo corpo, pur forte, se non lo si sottopone ad un intervento complesso e risolutivo delle sue condizioni. Un corpo che mostra in maniera indelebile le sue ferite. Intanto la città si organizza, in maniera spontanea, si

adatta, in mancanza di un progetto unitario, stabilisce equilibri inaspettati e spesso precari, con la complicità di un mercato che insegue obiettivi altri da quelli della comunità che pure lo alimenta.

Ne sono una evidente testimonianza la disarticolazione ed il degrado dello spazio pubblico, ormai ridotto a residuo dell'intervento privato. La città ha in gran parte disperso il patrimonio degli spazi comuni (e in molte sue parti non li ha mai realizzati), assecondando la frammentazione delle sue funzioni. La dimensione pubblica dello spazio ha subito una metamorfosi che rispecchia le modalità di trasformazione della città, alimentando forme di amnesia che hanno ormai del tutto cancellato le ragioni ed il senso dell'identità collettiva. Il progetto dello spazio pubblico è ormai ridotto alla mercificazione dell'*arredo urbano*, al disegno di trame, di tessiture da salotto che non indicano più alcuna forma d'uso, non determinano più alcuna idea di sviluppo della città e, soprattutto, non stabiliscono alcuna relazione con i suoi abitanti.

Lo spazio pubblico non è più la rappresentazione collettiva delle relazioni urbane, ma la banalizzazione di un disegno alla quota zero della città, che non coinvolge il suo *corpo*, non ne penetra la *carne* non ne traduce lo *spessore*. Una dimensione piatta, che scivola sulla superficie delle pavimentazioni senza interagire con le dinamiche dell'abitare.

Un progetto di rigenerazione urbana, non può fare a meno della *infrastrutturazione* dello spazio pubblico, è solo a partire da un *progetto di suolo* che si possono ribaltare le condizioni della trasformazione, affidando alla dimensione di quel *piano d'uso collettivo* la capacità di costruire una nuova intelaiatura della città. Una città intesa come complessità di relazioni e non come somma di componenti, come integrazione di flussi e non come separazione di percorrenze. Una città nella quale allo spazio pubblico è affidato il compito di regolamentare le modalità d'uso delle sue parti.

L'ipotesi di intervento per la riqualificazione dell'area centrale di Chieti Scalo infatti, è quasi del tutto affidato alla regolamentazione dei flussi e, di conseguenza, alla ridistribuzione degli spazi pubblici di pertinenza intorno ai quali si articolano sia le nuove volumetrie che la rigenerazione di quelle esistenti. Un'operazione di *chirurgia urbana* capace, con il bisturi del progetto sull'esistente, di restituire nuova vita a quel corpo ormai in gran parte inadeguato. Un *progetto* costretto a misurarsi continuamente con il *contesto* ormai già scritto in tutta la sua struttura principale, all'interno del quale si opera per *innesti*. Un'azione

forte, determinata e determinante, che tuttavia sa farsi carico delle responsabilità che ne conseguono.

Il tema non è solo quello di *inserire* nuove architetture contemporanee nel contesto consolidato, ma piuttosto quello di capire se la struttura radicata della città possa reinventarsi in rapporto al modo di vita contemporaneo ed alle sue rinnovate necessità. Un tema che parte dall'idea della riorganizzazione dello spazio pubblico e della estensione dell'area pedonale oggi limitata alla percorrenza limitata dei marciapiedi. Un'estensione capace di favorire le relazioni pubbliche, restituire più forte l'identità dei luoghi, stimolare lo sviluppo socio-economico e culturale di questa nuova centralità e attrarre nuova redditività. Tutta l'area centrale a ridosso dello scalo ferroviario viene liberata dalla mobilità veicolare privata, dilatando la dimensione dello spazio pubblico fino a farla penetrare all'interno delle volumetrie commerciali presenti ai piani terra degli edifici. L'incremento dello spazio pubblico - in questo caso - si propone anche come dispositivo di densificazione dell'esistente, si riflette sul disegno delle facciate degli edifici che lo perimetrano, producendo un modello di dilatazione verticale in relazione alla quota orizzontale della città, favorendone la densità dello spessore. Gli interventi ipotizzati per questi spazi sono calibrati, non mettono in gioco grandi quantità di nuove volumetrie, lavorano sulla riqualificazione dell'esistente, sfruttando quella porosità residua ancora inespressa. Lo spazio pubblico diventa il luogo della intensificazione delle relazioni collettive. L'accessibilità privata viene limitata alle sole aree di parcheggio dislocate ai margini dell'intervento e messe direttamente in connessione con le volumetrie edilizie, sia quelle di nuova realizzazione che quelle riqualificate. La percorribilità degli spazi pedonali s'interfaccia con la mobilità veicolare negli addensamenti degli edifici, ottimizzando la connettività dei flussi sia pubblici che privati. Il fascio dei binari (ormai ridotti a una funzione di metropolitana) che divide la città residenziale da quella produttiva, viene scavalcato da un'asta pedonale che diventa il tracciato fondativo della distribuzione di tutte le nuove volumetrie. Un tracciato che si sviluppa su più livelli e che si dilata negli edifici in ragione delle loro destinazioni d'uso (residenziali, ricreative, commerciali, terziarie). Una sorta di spina dorsale strutturante, che restituisce unitarietà alle due parti separate della città collegando la grande piazza antistante la stazione con le aree ormai dismesse della zona industriale. Lo spazio pubblico amplifica la dimensione del suolo urbano partecipando attivamente alla distribuzione delle nuove funzioni, la sua superficie

s'ispessisce, e restituisce ad ogni livello un rapporto più stretto con i fronti edilizi, entra nel corpo dell'architettura e ne definisce termini e modalità d'uso degli spazi, restituendo a ciascuno di loro l'esattezza della sua configurazione. Uno spazio che invade la dimensione verticale dell'architettura la sua sezione - quella dello spessore appunto - una sorta di moltiplicazione dei flussi di attraversamento, alle diverse velocità che trasferisce il transito pubblico della città all'interno delle volumetrie edilizie. Il progetto affida quasi unicamente alla sezione la meccanica del proprio funzionamento, è infatti nella sezione che i movimenti di suolo, l'articolazione dello spazio pubblico e la distribuzione degli edifici chiarisce la sua dinamica e svela il dispositivo tecnico che la sottende. È sempre nella sezione che si esalta il rapporto tra natura e artificio. L'architettura collabora con il suolo, ne diventa parte integrante, figura principale dello sfondo che l'ha generata.

Tutto l'intervento pone grande attenzione alla sistemazione del suolo, in un ricercato equilibrio di relazioni tra elementi artificiali e porzioni di natura. Gran parte dell'area, occupata del fascio dei binari inutilizzati, si ripropone come parco pubblico urbano allungato parallelamente alla sua percorrenza.

Nell'attraversamento riconquistato alle spalle della stazione ferroviaria, il progetto approfitta della porosità della dismissione industriale per recuperare spazi verdi alla città; il suolo si modella ed asseconda la distribuzione degli edifici, si solleva a ricoprirne le parti di servizi ed attrezzature ed indirizza l'apertura dei fronti principali dell'edificato, siano essi residenziali che specialistici, aprendo lo sguardo verso il fiume più a valle.

Le forme del progetto non utilizzano linguaggi espressivi particolari, le qualità figurative del complesso sono affidate alla integrazione delle sue parti ed alla articolazione dei suoi elementi costitutivi. Il sistema costruttivo ipotizzato, è informato da grande semplicità tecnica, un sistema prefabbricato che affida alla composizione dei volumi la qualità dell'intero intervento, testimoniando come l'utilizzazione di elementi semplici riesca comunque a restituire una sua gradevolezza visiva, trasformando in città un pezzo di periferia ancora in attesa di una sua definizione.

Troppo spesso infatti, il progetto di riqualificazione urbana predilige una trasformazione per parti che, tuttavia, non riesce a definire le relazioni tra loro. Parti prive di una consapevolezza unitaria. Singoli "pezzi di città", chiusi, osservati dall'interno delle loro realizzazioni, testimoniano di fatto i processi delle trasformazioni in atto ma, nello stesso tempo, richiedono con urgenza un nuovo disegno urbano, capace di mettere a fattor

comune quel sistema di connettività tra quelle stesse parti di cui è formata la città.

La città non si misura unicamente nelle planimetrie del Piano che ne governa la gestione delle singole parti, ma si attraversa nei suoi spazi, si percorre nelle sue distanze, si abita nei suoi luoghi, si vive nelle sue manifestazioni.

Il transito, la mobilità, la domesticità residenziale, il tempo libero, le comunicazioni, la produzione, il commercio, l'assistenza e i servizi, le attrezzature e i luoghi per la cultura e per l'arte non sono momenti diversi del fenomeno urbano ma *attraversamenti multipli* capaci di stabilire equilibri inaspettati che non possono essere affidati alla precarietà di soluzioni isolate. Molto spesso la soluzione singola ai tanti problemi (seppur condizione indispensabile per la gestione della quotidianità) non riesce a controllare quel miracoloso equilibrio che è la complessità dell'urbano.

12



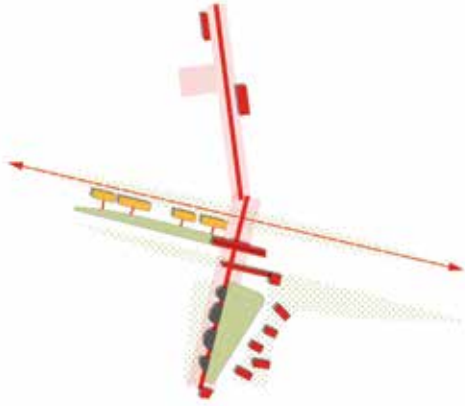
Immagini: Tesi di Laurea di Valeria Merla Vitalone  
Relatore Domenico Potenza  
Correlatori Matteo Di Venosa, Fabrizio Chella





- 13 Vista assonometrica
- 14 Schema di assetto
- 15 Planivolumetrico
- 16 Strategie della trasformazione

14



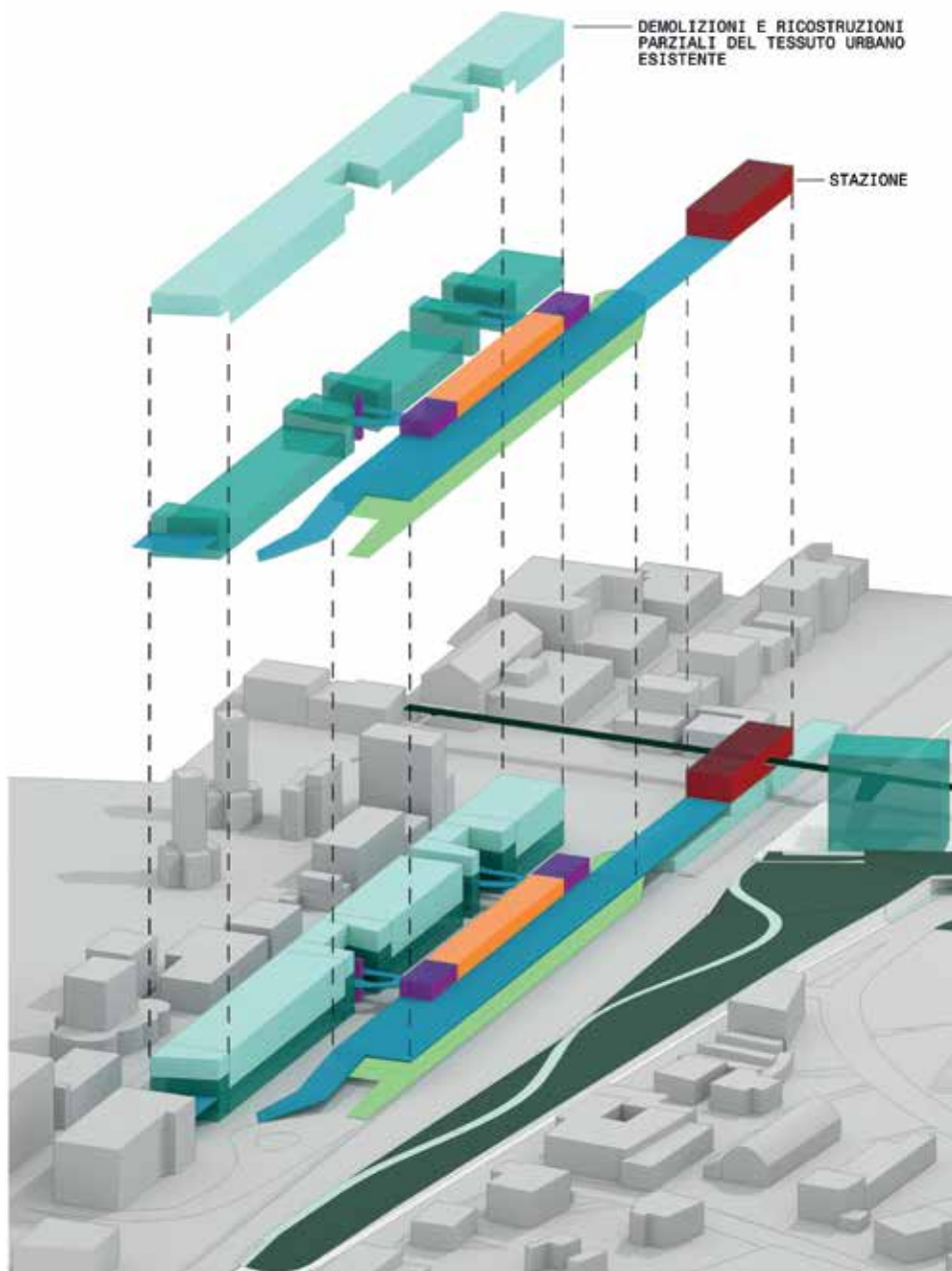
15



16



17 **COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA**



18a



18b



19a



19b



# GLI AUTORI

**Anália Maria Marinho de Carvalho Amorim**

Docente di Tecnologia, Presidente Associação Escola da Cidade, Faculdade de Arquitectura e Urbanismo, São Paulo, Brasile

**Filippo Angelucci**

Docente di Tecnologia dell'architettura Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Massimo Angrilli**

Docente di Urbanistica Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Emanuela Brai**

Architetto, esperta in Progettazione urbanistica sostenibile, Dipartimento di Architettura, Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Alessandro Buongiovanni**

Architetto, Cultore della materia in Composizione architettonica Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Giuseppe Barbieri**

Architetto, già Direttore del DART Dipartimento Ambiente Reti Territorio, Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Alessandro Francesco Cariello**

Architetto, esperto in Pianificazione di aree rurali, Politecnico di Bari

**Alberto Clementi**

Urbanista, docente presso il Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara, già Preside della Facoltà

**Alessandro Crociata**

Dottore di ricerca in Economia, Dipartimento di Metodi Quantitativi e Teoria Economica Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Miha Desman**

Architetto, Ljubljana Faculty of Architecture, Slovenia

**Claudia Di Girolamo**

Dottore di ricerca in Architettura e Urbanistica, Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Gioia Di Marzio**

Dottoranda di ricerca in Urbanistica, Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Matteo di Venosa**

Docente di Urbanistica, Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Ludovico Micara**

Architetto, già docente presso il Dipartimento di Architettura dell'Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Gabriele Iaculli**

Docente di Topografia Antica Dipartimento di Lettere, Arti e Scienze Sociali Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Vincenzo Latina**

Docente di Composizione Architettonica e Urbana Facoltà di Architettura di Siracusa, Università degli studi di Catania

**Vlatka Ljubanovic**

Architetto, Ljubljana Faculty of Architecture, Slovenia

**Michele Manigrasso**

Dottore di ricerca in Urbanistica Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Nicola Martinelli**

Urbanista, docente presso il Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura, Politecnico di Bari

**Edoardo Milesi**

Architetto, direttore della Scuola Permanente dell'Abitare

**Francesc Muñoz Ramírez**

Geografo, docente presso il Dipartimento di Geografia, Facoltà di Lettere Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Catalunya (Spagna)

**Lorenzo Pignatti**

Architetto, docente presso il Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Domenico Potenza**

Docente di Composizione architettonica e urbana presso il Dipartimento di Architettura dell'Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Prof. Carlo Pozzi**

Architetto, docente presso il Dipartimento di Architettura Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara, di cui è stato Direttore

**Prof. Mosè Ricci**

Urbanista, docente presso il Dipartimento di Scienze per l'architettura Scuola Politecnica, Università degli Studi di Genova

**Alessandro Sarra**

Economista, docente presso il Dipartimento di Economia Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara

**Massimiliano Scuderi**

Dottore di ricerca in scienze della comunicazione Università di Teramo

**Arch. Ester Zazzero**

Dottore di ricerca in Urbanistica Presidente Spin-Off SUT *Sustainable Urban Transformation* Università G. D'Annunzio di Chieti - Pescara