



la cultura della
mobilità_

il progetto
della circumetnea
di catania_

aula Magna
Facoltà di Ingegneria
Università degli Studi
di Catania
Venerdì 29/10/10
ore 10.00



laboratorio di progettazione per il paesaggio urbano e la mobilità

Lab-PUM Info: labpum@tiscali.it tel: 095 7382501 - 2516 - 2536

ore 10.00 saluti:

_Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Catania - Prof. Antonino Recca

_Governatore della Regione Siciliana - On. Raffaele Lombardo

_Sindaco di Catania - Sen. Raffaele Stancanelli

_Preside della Facoltà di Ingegneria - Prof. Luigi Fortuna

_Direttore del Dipartimento di Architettura e Urbanistica - Prof. Paolo La Greca

_Presidente dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Catania - Arch. Luigi Longhitano

_Presidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Catania - Ing. Carmelo Grasso

_Fondazione dell'Ordine degli Architetti P.P.C. della Provincia di Catania - Arch. Carlotta Reitano

_Presidente fondazione Ordine degli Ingegneri di Catania - Ing. Santi Cascone

_Presidente dell'Inarch Sicilia - Arch. Franco Porto

ore 10.30 introduce i lavori:

_Commissario Governativo della Circumetnea _ Avv. Gaetano Tafuri

la cultura della mObilità_

ore 10.30 relazioni

Nuove dimensioni abitative dello spazio ipogeo delle infrastrutture urbane. Esiti della ricerca finanziata dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca PRIN 2007- 2010

_Prof. Riccardo Dell'Osso_Università degli Studi di Catania

Gestione di un progetto infrastrutturale urbano complesso: le metropolitane di Copenhagen, Torino e Brescia.

_Ing. Ignazio Carbone_Metropolitana milanese Metrò Engineering

Il progetto dei manufatti di stazione tra oneri di impianto trasportistico e paesaggio urbano. La Sublagunare di Venezia, l'M4 e l'M5 di Milano, la Metro di Bilbao, di Taipei, Hong Kong, Shanghai, la Jubilee Line a Londra e il Mini-metrò a Perugia.

_Prof. Angelo Villa_Università IUAV di Venezia

Prospettive per una mobilità sostenibile in Sicilia: infrastrutture ed esercizio del sistema integrato dei trasporti.

_Prof. Matteo Ignaccolo_Università degli Studi di Catania

Rapporto tra stazioni e territorio. Evoluzione del progetto e prospettive per la circumetnea.

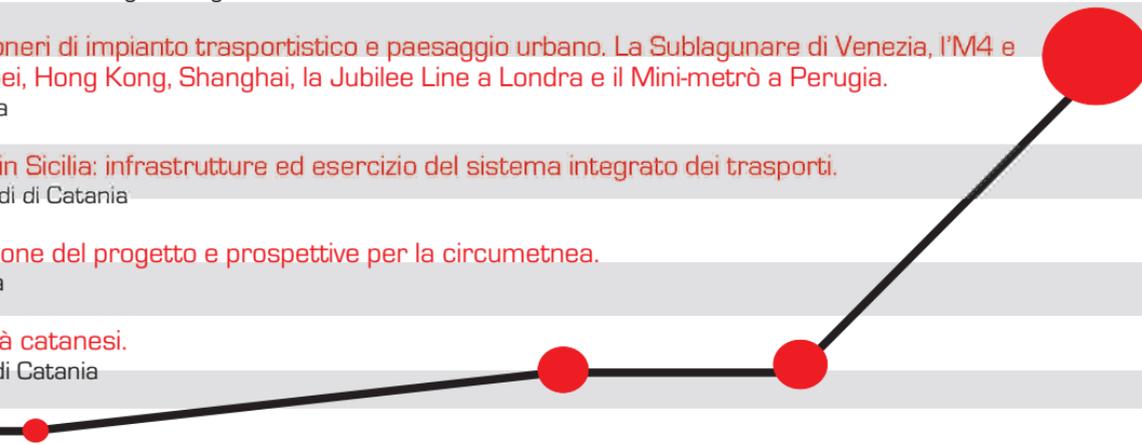
_Ing. Salvatore Fiore_Circumetnea di Catania

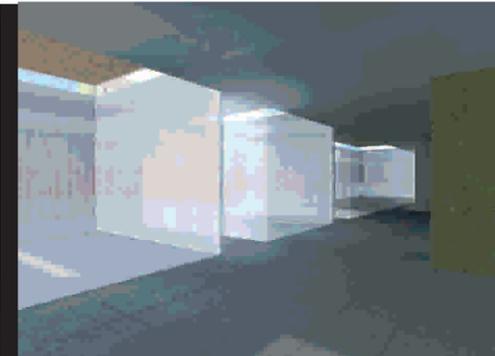
Scenari possibili per i luoghi della mobilità catanesi.

_Arch. Venera Ardita_Università degli Studi di Catania

_il progetto della

circumetnea





visual design vera ardita

la cultura della
mobilità_



il laboratorio di ricerca_



laboratorio di progettazione per il paesaggio urbano e la mobilità
info: labpum@tiscali.it tel: 095 7382501- 2516 - 2536

_Direttore - Prof. Riccardo Dell'Osso

_Responsabile scientifico area della composizione - Ing. Sebastiano D'Urso

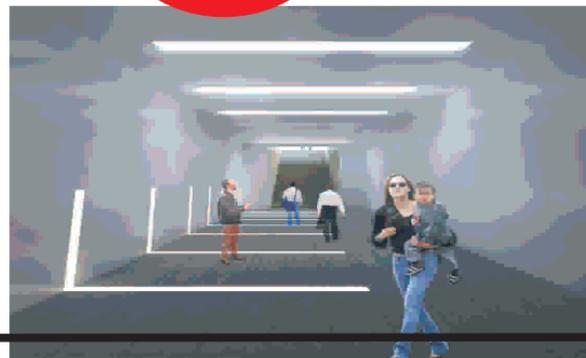
_Compendi area della composizione: Arch. Venera Ardita, Ing. Emanuele Forzese, Ing. Elisa Longhitano, Ing. Alessandro Macaluso,
Arch. Stefania Marletta, Ing. Giuseppe Mazzaglia, Ing. Irene Alfia Timpanaro

il progetto
della circumetnea
di catania_



l'infrastruttura

come occasione di ridisegno del territorio



In un momento di mutazioni rapidissime **città e territorio** si trovano a elaborare know-how di risposta alla evoluzione esponenziale dell'attuale divenire in accelerazione. Oggi è possibile ascrivere un ruolo sempre più rilevante nella trasformazione della città contemporanea al rapporto tra elementi della mobilità, spazi pubblici e dimensione paesaggistica del progetto. **La cultura della mobilità** è in continua evoluzione, architetture e infrastrutture del trasporto urbano rivestono un ruolo di grande importanza, le nuove dinamiche urbane sono un tema di pregnante attualità che si apre al dibattito pubblico sul **futuro delle città**. L'architettura delle infrastrutture, protagonista di rinnovati nomadismi, sembra ridisegnare le scene di un **nuovo spazio pubblico metropolitano**. In particolare, l'architettura della mobilità si offre come territorio per la costruzione di nuove mappe mentali, di rimandi e di relazioni con le memorie sommerse, veri e propri "monumenti" delle città storiche. Città come Napoli, Parigi, Barcellona, Londra, Milano, Bilbao, per citarne solo alcune, hanno fatto degli **spazi della mobilità** un'occasione per conferire ai luoghi dell'infrastruttura la capacità di creare nuove identità restituendo alla città nuovi ambiti pubblici. La sfida a cui oggi l'**architettura** è chiamata è la costruzione di nuovi paesaggi che investono il tema infrastruttura città.

Si tratta, attraverso modalità di progettazione inclusive, di coniugare trasporti, **nuove funzioni** e città, spazi della mobilità e del tempo libero, di declinare insieme soluzioni tecniche e morfologie dei luoghi, di modellare la rigidità delle infrastrutture sulla complessità della città e delle proprie stratificazioni, abbandonando il dogma della **monofunzionalità**.

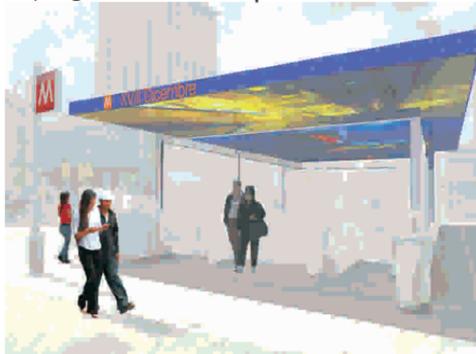
città
eterna

nuove dimensioni abitative

dello spazio ipogeo delle infrastrutture urbane

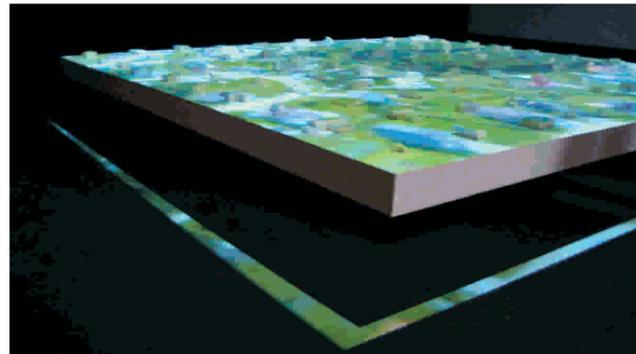
Da anni il Laboratorio di Progettazione per il Paesaggio Urbano e la Mobilità - LabPUM - dell'Università degli Studi di Catania, costituito da docenti, ricercatori, dottori di ricerca e studenti, pone al centro dell'interesse l'architettura contemporanea, proprio a partire da quella sintesi espressa dalla cultura del progetto che fonde spazio pubblico, infrastruttura e paesaggio come componenti essenziali nei meccanismi di trasformazione urbana.

La necessità di partecipare alla riflessione critica, che investe l'architettura e l'urbanistica, il dibattito disciplinare, i linguaggi architettonici e la pratica realizzativa, ha condotto il laboratorio ad approfondire temi di ricerca legati alle trasformazioni urbane della contemporaneità, sperimentando, attraverso il progetto, scenari possibili.



Le tematiche della ricerca affrontate in questi anni dal LabPUM portano a evidenziare:

- il nuovo ruolo delle infrastrutture metropolitane nel sistema urbano;
- le opportunità per realizzare nuovi luoghi in cui si possa consumare il transito veloce, ma anche la sosta, piuttosto che quel piacere estetico di incontro con la storia, l'arte, la memoria e la cultura in generale.
- l'esigenza dell'attuazione di strategie di sostenibilità dell'architettura, con una rinnovata attenzione agli aspetti tecnologico-energetici



L'architettura contemporanea offre la possibilità di rendere attrattivo lo spazio pubblico, ma soprattutto di restituire qualità e identità a parti di città che al momento ne sono prive.

Oggi è possibile una immagine del sotterraneo sempre più nuova e integrata nella città, plurifunzionale, con una attenzione crescente al benessere ambientale e psicofisico, determinata dalla qualità spaziale e compositiva di questi spazi. Non solo, dunque ipogeo come possibilità di recupero del suolo, ma come matrice di potenziale trasformazione, come simbiosi tra superficie e sotterraneo, con cui è possibile riannodare il rapporto tra infrastruttura, qualità e spazio urbano. La metamorfosi subita dagli spazi ipogei infrastrutturali nel corso dell'ultimo secolo, prefigura la possibilità di sviluppo di nuove forme esistenziali e implica una riflessione nell'ambito delle tematiche inerenti lo spazio pubblico, correlata alle nuove dinamiche urbane.



Sul tavolo di lavoro del laboratorio da tempo si affronta il tema dello spazio ipogeo, perché è strettamente connesso a molte infrastrutture della metropoli contemporanea, ed in particolare in ambito locale si sperimenta sui progetti delle stazioni della linea metropolitana FCE. Le stazioni sono nodi infrastrutturali, gangli di una rete che innerva il territorio etneo e rappresentano in termini di utenza e di inserimento urbano e territoriale punti nevralgici che, oltre a soddisfare la domanda di un trasporto pubblico multimodale sempre più efficace, sono un possibile sistema di ricucitura del territorio. Le stazioni costituiscono, in questo senso, l'interfaccia di connessione non solo tra la Circumetnea e l'utenza, ma in eguale misura tra l'infrastruttura e il suo territorio, sia esso "città consolidata", "ambiti in trasformazione", "ambiti rurali", ecc. e anche tra sistemi di modalità di trasporto diversi, sia pubblici che privati. La sola valorizzazione della funzione trasportistica, che deriva dalla interconnessione tra i vari modi di trasporto e tra flussi di traffico di diversa natura, non basta per indurre processi di riqualificazione urbana negli ambiti territoriali attraversati dalla rete.

Circumetnea

la circumetnea

nuove prospettive



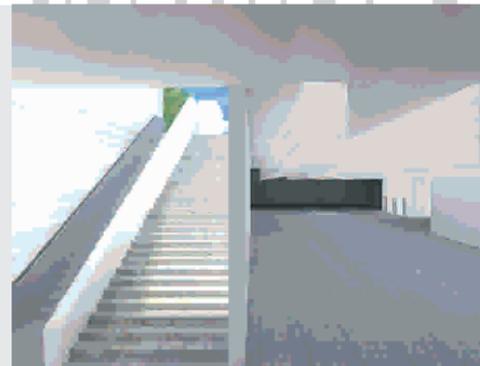
Lo studio dello spazio infrastrutturale ipogeo e in particolare delle stazioni della circumetnea condotto dal LabPum, ha portato ad individuare una serie di **obiettivi specifici**:

- rafforzare l'immagine dei luoghi della mobilità;
- ridisegno dello spazio pubblico come luogo di identità e socializzazione;
- integrazione di aree naturalistiche con il paesaggio;
- garantire la funzione di interscambio modale;
- ricucitura di tessuti e ridisegno di nuove morfologie;
- ridisegno del paesaggio urbano e nuovi legami con la topografia dei luoghi;
- ridisegno in funzione delle specifiche potenzialità dell'area;
- rifunionalizzazione delle stazioni e dei suoi spazi di pertinenza.

L'azione progettuale nel contesto fortemente urbanizzato e storico si svolge in uno spazio delimitato, tra preesistenze e tracce relazionali, in luoghi in cui vi è la presenza simultanea e sovrapposta di caratteri: lo scavo in questi casi risulta un delicato intervento che dialoga attraverso i suoi margini e stabilisce nuove relazioni con il contesto. In un tessuto in cui vi è una stratificazione e densità di elementi legati alla memoria collettiva si pone anzitutto il problema dell'integrazione con quelle parti dell'infrastruttura ipogea, in relazione con la superficie.

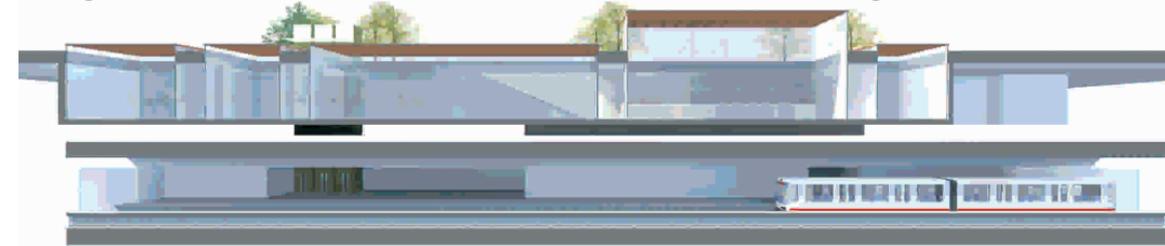
In particolare: le uscite dialogano con le preesistenze ma non solo, anche nel sottosuolo i rimandi al contesto sono possibili e necessari a ricreare mappe concettuali per il fruitore. Indagini di tipo morfologico possono ricondurre verso antinomie, contrasti o delicati inserimenti.

Un **nuovo disegno urbano** si riannoda al continuum edilizio, ridefinendo i sistemi di percorrenza: gli ambiti di influenza della linea possono essere contrassegnati da una evidenziazione dei percorsi pedonali, da piste ciclabili e da spazi pubblici riconoscibili, cosicché le relazioni tra la città e il movimento in superficie e ciò che sta sotto diventa un vero e proprio tema di architettura. I dispositivi tecnologici necessari al funzionamento della stazione metropolitana possono essere ripensati come oggetti architettonici che contribuiscono al disegno dello spazio pubblico, le griglie di aerazione, ad esempio, possono costituire elementi d'arredo, gli ascensori o le uscite di sicurezza possono trasformarsi, attraverso il design, in elementi iconici e riconoscibili nella città.



Un'accurata **progettazione** che tenga conto degli obiettivi sopra elencati eviterà problematiche di: disorientamento, caos visivo, anonimia, perdita di riferimenti percettivi, eccessiva autoreferenzialità, indifferenza al contesto e fuori scala.

Inoltre una **progettazione** più attenta al dettaglio agli involucri e alle superfici eviterà lo scarso comfort degli ambienti ipogei, l'indifferenza al clima, la mancanza di luce e aerazione diretta e soprattutto non creerà omologazione e standardizzazione delle soluzioni, inserendo in maniera 'accorta' ogni stazione al suo contesto.



circum
etnea