

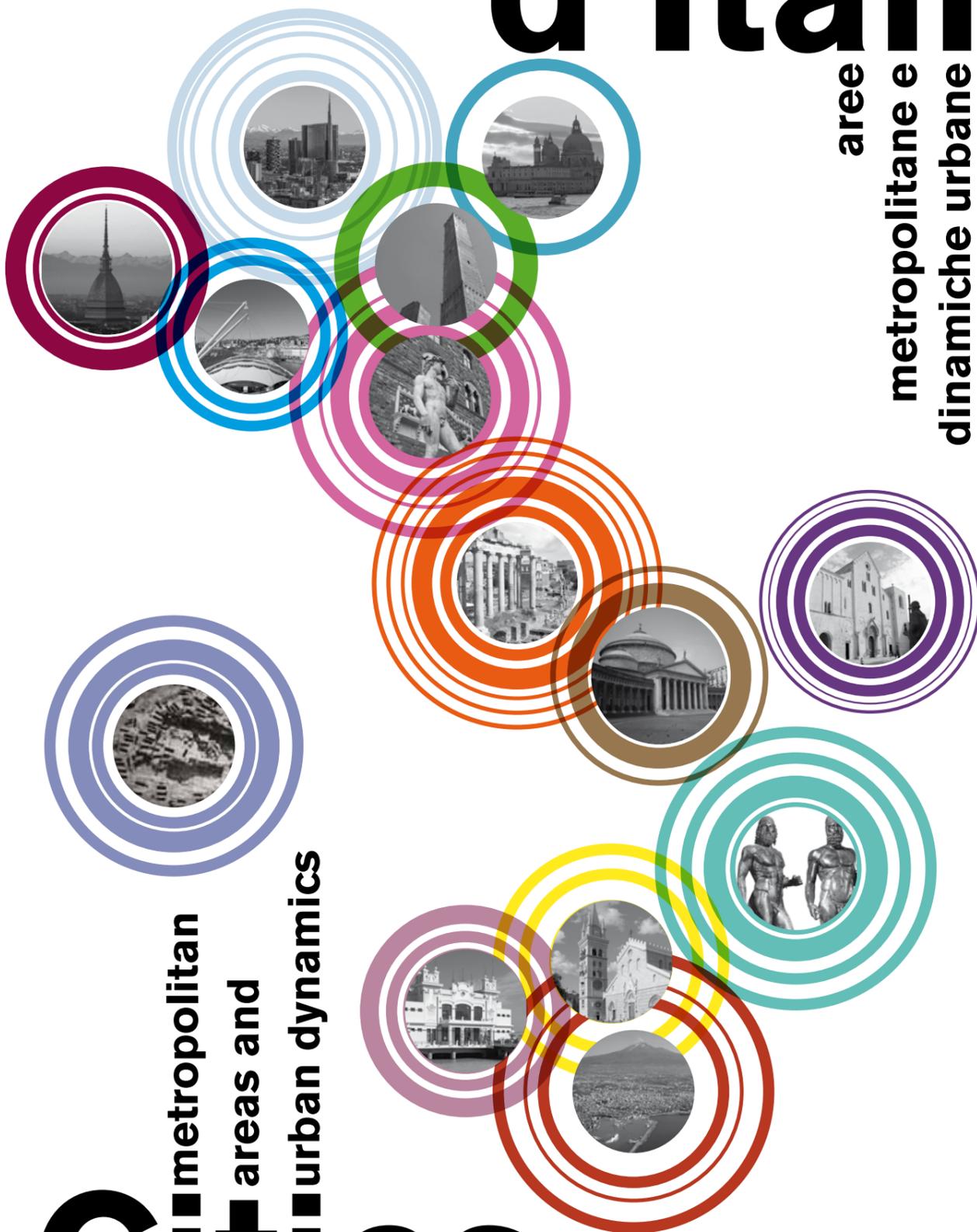


CNA
PPC

CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

Città d'Italia

aree
metropolitane e
dinamiche urbane



metropolitan areas and urban dynamics

Cities of Italy

Città d'Italia

Aree metropolitane e dinamiche urbane

© Consiglio Nazionale Architetti
Pianificatori Paesaggisti e Conservatori
via Santa Maria dell'Anima 10, Roma

www.awn.it

CNAPPC

Arch. Leopoldo Freyrie
presidente
Arch. Salvatore La Mendola
vicepresidente
Arch. Franco Frison
segretario
Arch. Pasquale Felicetti
tesoriere
Arch. Giorgio Cacciaguerra
Arch. Pasquale Caprio
Arch. Matteo Capuani
Arch. Simone Cola
Arch. Ferruccio Favaron
Arch. Raffaello Frasca
Arch. Massimo Gallione
Arch. Alessandro Marata
Arch. Paolo Pisciotta
Arch. Domenico Podestà
Arch. Junior Lisa Borinato

In collaborazione con gli Ordini degli Architetti PPC della province di

BOLOGNA
pres. arch. Pier Giorgio Giannelli
CAGLIARI
pres. arch. Giorgio Saba
CATANIA
pres. arch. Luigi Longhitano
FIRENZE
pres. arch. Marzia Magrini
GENOVA
pres. arch. Diego Zoppi
MESSINA
pres. arch. Giuseppe De Domenico
MILANO
pres. arch. Valeria Bottelli
NAPOLI
pres. arch. Salvatore Visone
PALERMO
pres. arch. Francesco Miceli
REGGIO CALABRIA
pres. arch. Paolo Malara
ROMA
pres. arch. Livio Sacchi
TORINO
pres. arch. Marco Aimetti
VENEZIA
pres. arch. Anna Buzzacchi

Patrocini

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Ministero della Giustizia
Ministero dello Sviluppo Economico
Ministero dell'Ambiente

Progetto a cura di

Dipartimento Politiche Urbane
e Territoriali del CNAPPC,
pres. arch. Ferruccio Favaron

Dipartimento Europa ed Esteri
e Internazionalizzazione del CNAPPC,
pres. arch. Domenico Podestà

Dipartimento Cultura, Promozione
e Comunicazione del CNAPPC,
pres. arch. Simone Cola

Dipartimento Ordinamento Professionale,
pres. arch. Massimo Gallione

Coordinamento scientifico
arch. Maurizio Carones

Coordinamento tecnico
arch. Caterina Parrello,
arch. Luca Scalingi, Giusy Ranca,
Corinne Veysseier

Contributo critico
prof. Alberto Ferlenga

Delegati degli Ordini degli Architetti PPC

BARI, arch. Vincenzo Sinisi
BOLOGNA, arch. Davide Casagrande
CAGLIARI, arch. Giorgio Saba, arch. Efsio Fa
CATANIA, arch. Salvatore Fiorito,
arch. Paola Pennisi
FIRENZE, arch. Silvia Moretti
GENOVA, arch. Alessandra Zuppa
MESSINA, arch. Giuseppe De Domenico
MILANO, arch. Alessandro Trivelli
NAPOLI, arch. Ciro Buono, arch. Vincenzo Meo
PALERMO, arch. Francesco Cannone
REGGIO CALABRIA, arch. Maria Abbia,
arch. Salvatore Greco
ROMA, arch. Daniela Proietti
TORINO, arch. Paolo Mellano
VENEZIA, arch. Matteo D'Ambros,
arch. Andrea Pennisi, arch. Nicola Picco

Progetto grafico e impaginazione
46xy, Milano

Le immagini, le rappresentazioni
progettuali ed i testi qui pubblicati
sono stati raccolti
a cura degli Ordini degli Architetti PPC.

Si ringraziano per il contributo
alla redazione
Mariagiulia Di Lizia e Alessandro Dipierro

Rigenerare la bellezza

LEOPOLDO FREYRIE

Presidente CNAPPC

L'Italia è le sue città. A differenza di altri Paesi vicini ed amici, la storia italiana è raccontata proprio dalle sue cento città, che hanno influenzato profondamente l'arte e l'economia del mondo; sono città speciali contaminate da popoli e culture diverse, che le hanno integrate e rese quel mix originale che fa sì che vi si possa trovare, accanto al Rinascimento, l'architettura araba o quella francese "alla Mansart" a confronto del contemporaneo e disegni urbani, tracciati da imperatori romani, riusati per mura medioevali, divenuti piazze barocche. Le città d'Italia sono anche la contemporaneità e la loro necessità di resilienza, con la grande opportunità di investire nella loro rigenerazione, innestando in un tessuto vivo e pieno di energie, nuove funzioni, volumi, spazi pubblici e giardini.

Il riuso delle città d'Italia è il futuro della nazione, promuovendo il nuovo paradigma della limitazione del consumo di suolo mentre liberiamo le energie urbane, creando così il nuovo contesto di un habitat migliore adatto alle nuove forme di economia e socialità.

La sfida per l'architettura italiana è quindi risolvere con la propria antica cultura e con l'innovazione tecnica i nuovi temi del riuso, declinando la complessità della vita contemporanea nel rapporto tra artificio e ambiente.

Il Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori, con gli Ordini provinciali, hanno lavorato e lavorano perché questo processo induca una qualità migliore nella vita quotidiana degli italiani: poiché le politiche, in architettura, diventano luoghi, abbiamo voluto e condiviso questa mostra per illustrarle, cominciando oggi dalle città metropolitane e proseguire poi con le altre cento e più città fino ai meravigliosi borghi che disegnano il paesaggio italiano.

Relazioni italiane

ALBERTO FERLENGA

Direttore della Scuola di dottorato I.U.A.V.

Cos'è una città? È l'incipit del più famoso dei testi di Lewis Mumford, dedicato al mondo urbano. Cos'è una città? Ha per titolo una delle più importanti conferenze tenute da Hassan Fathy all'Università del Cairo. La città è sempre un fenomeno che richiede verifiche, comporta ripensamenti, sembra negare ciò che ha appena affermato. La città è il luogo in cui poche fondamentali attività dell'uomo si declinano in migliaia di modi diversi, e la città italiana è l'espressione massima di questa straordinaria e contraddittoria bellezza. Potremmo chiederci se essa possa ancora costituire un modello e la risposta sarebbe affermativa. Lo può essere per la qualità e la misura degli spazi, per la capacità di conformare architetture, di assicurare vivibilità. Se altre città del mondo esprimono, a prima vista, soprattutto un carattere – estensione, verticalità, densità – la città italiana è principalmente il luogo delle relazioni. Sono le relazioni a determinare una ricchezza che non è mai fatta di singoli oggetti architettonici ma del loro continuo adeguarsi ad una complessità paesaggistica e storica senza eguali. Ed è la necessità di essere all'altezza di un sistema di relazioni virtuose ad avere determinato non solo città straordinarie ma anche una cultura urbana unica. Oggi questo patrimonio non costituisce solo la parte più preziosa dell'offerta turistica del pianeta ma può diventare un manuale vivo di sopravvivenza urbana. Nel momento in cui l'estensione delle città supera ogni limite precedente e le politiche per assicurarne il controllo sembrano incapaci di tenere il passo con la realtà, la città italiana costituisce una dimostrazione, verificata nel tempo, di come qualità e forma degli spazi, estetica e disponibilità delle architetture al guardarsi intorno, non siano solo il frutto di geniali progettisti ma di una cultura che ha regole e strumenti e che, avendo come punto di riferimento la dimensione dell'uomo può dare il suo contributo ovunque una città sia presente.

Regenerating beauty

LEOPOLDO FREYRIE

CNAPPC President

Italy is its cities. Unlike its neighbors and partners, the history of Italy is the story of its hundred cities, which have had a profound influence on the world's arts and commerce; they are special cities, which host different cultures and ethnic groups that have come together in an original mix that makes it possible to find Arabesque architecture next to Renaissance palazzo, or French "Mansart style" next to a contemporary structure, with urban plans traced by Roman emperors, then reused as medieval walls and later still morphed into Baroque piazzas.

Italian cities are also contemporary, and show resilience, presenting a great opportunity for investment in their regeneration, by adding new functions, volumes, public spaces and gardens to an already vibrant and vigorous base. The reuse of Italian cities is the future of the nation, promoting the new paradigm of limited occupation of the soil as we liberate urban energies, thus creating a context for a new habitat, better suited to the new forms of socialization and doing business.

Therefore, the challenge faced by Italian architecture is to apply its ancient culture and technical innovation to resolving the new issue of reuse, expressing the complexity of contemporary life in the relationship between artifact and environment.

The National Council of Architects, Planners, Landscape Architects and Conservationists (C.N.A.P.P.C.), together with the provincial orders, have worked and continue to work to ensure that this process results in an improvement in the average Italian's quality of life on a day to day basis: because in architecture, policies become places, and we helped organize this exhibition to illustrate them, beginning with the metropolitan cities and then moving on to the other hundred and more smaller cities and finally to the marvelous villages and hamlets that adorn the Italian landscape.

Italian relations

ALBERTO FERLENGA

School of doctorate I.U.A.V. Director

What is a city? That is the introduction to the most famous of Lewis Mumford's works, dedicated to the urban world. What is a city? That was the title of one of the most important conferences held by Hassan Fathy at the University of Cairo. The city remains a phenomenon to be studied carefully, that forces you to reexamine your ideas and appears to negate what has just been affirmed. The city is the place where man's few fundamental activities are expressed in thousands of different ways, and Italian cities are the perfect embodiment of this extraordinary and contradictory beauty. If we ask ourselves whether they can still provide an adequate model, the answer would have to be affirmative. This because of the quality and size of the spaces, the ability to harmonize architecture and ensure the human dimension, and how all of this extends over time. While other cities in the world express, at first glance, one dominant dimension – extension, verticality, density – Italian cities are mainly places of relations. It is relationships that determine a richness that is never composed of single architectural objects, but of their continual adaptation to a history and landscape of unequalled complexity. It was, in fact, the need to foster a virtuous system of relations that led to the growth of extraordinary cities and a unique urban culture. Today, this legacy is not only the most precious component of the global tourism offer, but could become a living manual of urban survival. In a time in which urban sprawl has exceeded all previous limits and the policies intended to ensure its control seem unable to keep pace with the realities on the ground, Italian cities provide a time-tested example of how the quality and form of spaces, esthetics and the willingness of architecture to examine its surroundings are not solely the fruit of design genius, but of a culture with rules and tools, whose point of reference is the person, the human dimension, and which can thus make an important contribution wherever a city may be.

La sfida degli architetti italiani

MASSIMO GALLIONE
Consigliere CNAPPC

Ancora una volta gli Ordini degli architetti italiani, delle maggiori realtà metropolitane del paese, insieme con il loro Consiglio nazionale, attuano una politica virtuosa di vera sussidiarietà promuovendo i loro sistemi città con un'intelligente operazione di marketing urbano.

Dimostrare le potenzialità di parti antiche e moderne, di parti efficienti o degradate di questi sistemi metropolitani, focalizzando l'attenzione dell' "utente" su concrete ipotesi di sviluppo del territorio, è l'obiettivo prioritario e la missione di questo lavoro.

Il sistema ordinistico degli architetti italiani, infatti, ritiene come fondamentale un nuovo ed importante sviluppo territoriale, partendo proprio dalla riqualificazione sostenibile ed innovativa dei centri urbani senza intaccare nuove parti di territorio agricolo. Queste nuove metodiche di approccio progettuale rappresentano una seria politica anticrisi basata sul rispetto e la valorizzazione del paesaggio, su forti spinte di innovazione nell'ambito dell'ingegnerizzazione del sistema città, su nuovi criteri di progettazione urbanistica, nella piena comprensione che la vera infrastruttura da innovare nel nostro paese è prioritariamente la città edificata. È in sintesi una sostanziale riscoperta dell'umanesimo rinascimentale che ha dato origine ai migliori aspetti di sviluppo delle nostre città nei secoli passati, allorché il nostro sistema città era già stato universalmente riconosciuto come riferimento nel collocare il cittadino e le sue aspettative, le sue attività, la sua intelligenza, al centro della storia. Dimostrare questo alla politica, all'economia e a chi vuole investire su questo terreno innovativo, è oggi la sfida degli architetti italiani.

Un nuovo livello di pianificazione

FERRUCCIO FAVARON
Consigliere CNAPPC

Le città metropolitane sono definite enti territoriali di vasta area dalla Legge 7 aprile 2014, che affida loro finalità istituzionali che dallo sviluppo strategico del territorio si estendono alle relazioni istituzionali. Si tratta di realtà complesse e diverse. Con gli oltre 4.300.000 abitanti di Roma fino ai quasi 560.000 di Reggio Calabria, caratterizzate da densità abitative che vanno dai 2670 abitanti a Km² di Napoli ai 175 di Reggio Calabria. Costituite dai 316 comuni di Torino fino a soli 41 di Bari. Differenti ma tutte caratterizzate dalla presenza di aree dismesse ed abbandonate, oltre che da un patrimonio edilizio da recuperare, in un corretto rapporto fra ambiente naturale e costruito. Territori dove intervenire ridefinendo oltre il sistema insediativo, anche quello fatto da servizi, parchi, attrezzature sociali e per il tempo libero, normalmente definito la "città pubblica", caratterizzati da bellezza naturalistica e paesaggistica, oltre che da grande pregio culturale; capaci di attrarre turismo, ma anche di accogliere innovazione al sistema delle reti, materiali e della conoscenza, così da assicurare un futuro fondato su un corretto rapporto fra sviluppo e qualità della vita; in cui si possa rispondere ai nuovi bisogni abitativi mediante interventi di ristrutturazione urbana; ma anche favorendo il rafforzamento di luoghi a forte vocazione produttiva con il riutilizzo di manufatti che presentano una sufficiente configurazione morfologica e condizioni di razionalità localizzativa e infrastrutturale. Attraverso adeguati strumenti capaci di disegnare il futuro e rafforzare l'identità della città metropolitana, sarà così possibile rendere concrete le opportunità individuate, garantendo il conseguimento di obiettivi di sviluppo equilibrato e sostenibile, oltre che rafforzando il senso di appartenenza collettivo a un nuovo e più evoluto assetto territoriale, fondato sulla valorizzazione e la tutela del territorio e il suo corretto sviluppo economico e sociale.

Internazionalizzazione degli architetti italiani

DOMENICO PODESTÀ
Consigliere CNAPPC

Il Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori, in relazione al proprio ruolo di rappresentanza della categoria degli architetti presso le Istituzioni centrali, ha deliberato di farsi promotore di un sistema istituzionalizzato - a livello nazionale e internazionale - di supporto all'attività degli architetti che debbano svolgere attività professionale all'estero attraverso specifiche azioni mirate al sostegno e alla promozione delle iniziative rivolte a far conoscere la qualità dell'architettura italiana.

Tra queste, la mostra "Città d'Italia" promossa dal Dipartimento Europa ed Esteri in concerto con il Dipartimento Politiche Urbane e Territoriali e il Dipartimento Cultura, Promozione e Comunicazione del C.N.A.P.P.C., intende mettere in luce le grandi opportunità offerte dalle nostre città per rilanciare l'economia nazionale attraverso una rete di proposte e di investimenti che, partendo dal cuore dei nostri centri urbani, possano ridisegnare nuovi scenari e nuovi skyline in prospettiva di uno sviluppo sostenibile per il prossimo futuro.

Esportare all'Estero un modello di città sostenibile attraverso la rigenerazione dei vuoti urbani e la progettazione di nuove aree che riqualifichino e rendano più vivibile interi quartieri è il nostro obiettivo.

Far conoscere il nostro patrimonio culturale e professionale attraverso la qualità della nostra architettura contemporanea, oltre che alla nostra storia, è la missione di ogni nostra attività e iniziativa. Questa mostra realizzata con il contributo di quattordici città italiane offre la possibilità di conoscere, da un punto di vista più particolareggiato, il nuovo volto che l'Italia potrà avere nel prossimo futuro. Per questo crediamo profondamente nell'importanza di presentare all'estero questa iniziativa e nell'impegno delle Istituzioni coinvolte a sostenere e promuovere quanto fino ad oggi presentato.

The challenge of Italian architects

MASSIMO GALLIONE
CNAPPC Councilor

Once again the orders of Italian architects, representing the country's major cities, together with the national Council, engage in a virtuous policy of genuine subsidiarity, promoting their city systems through an intelligent urban marketing operation.

The first and foremost objective of this task is to demonstrate the potential of the ancient and modern parts, of the efficient or decayed parts of these metropolitan systems, focusing attention on the "user" and on concrete possibilities for development. In fact, the system of professional associations of Italian architects believes it fundamental to engage in a new and important development of the territory, starting with the sustainable and innovative reuse of urban centers, without utilizing additional agricultural areas. These new approaches to planning constitute a viable response to the crisis, based on respect for the environment and enhancement of the landscape, as well as on innovative engineering advances applied to the city system and new urban planning criteria, in full awareness of the fact that the infrastructures that most need innovation in our country are the constructed cities. In short, it is essentially a rediscovery of the Renaissance humanism that led to the best aspects of development of our cities in the past, when our cities were universally recognized as the points of reference in placing the intelligence, activities and aspirations of their inhabitants at the center of history.

The challenge faced by Italian architects today is to convince politicians, economists and those who decide to invest in this innovative area of the validity of the this approach.

A new level of planning

FERRUCCIO FAVARON
CNAPPC Councilor

Metropolitan cities are defined as vast territorial entities by the Law of 7 April 2014, which gives them institutional powers ranging from the strategic development of the land to those of institutional relations. These are complex and diverse worlds. Populations go from the more than 4,300,000 inhabitants of Rome to the slightly less than 560,000 of Reggio Calabria, densities from 2,670 per km² in Naples to 175 in Reggio Calabria. They are also composed of varying numbers of municipalities: 316 in Turin but just 41 in Bari. Differences abound, but all are characterized by the presence of abandoned areas, in addition to a legacy of real estate properties to be restored, in a more balanced relationship between the natural and the constructed environment. These areas require interventions that redefine the system of settlement, also addressing services, parks, structures for social interaction and leisure time activities, what is usually called the "public city", characterized by natural and architectural beauty, as well as great cultural value. Places that attract tourists, but which must adapt to innovation and networking, concrete and intellectual, in order to ensure a future based on a balance between development and quality of life. In which, we can meet new residential needs, with territorial quality as a key development factor. But also by reinforcing areas with solid production capabilities, through the reuse of structures that still present a sufficiently adequate morphological configuration and rational location and infrastructures. By using instruments, capable of designing the future and reinforcing the identity of the metropolitan city, it will be possible to concretize the opportunities created, thus guaranteeing the achievement of development objectives that are both balanced and sustainable, as well as building a sense of collective belonging to a new and more highly developed system of land use, based on the protection and enhancement of the area and its correct social and economic development.

Internationalization of italian architects

DOMENICO PODESTÀ
CNAPPC Councilor

The National Council of Architects, Planners, Landscape Architects and Conservationists (C.N.A.P.P.C.), in view of its role as representative of the profession of architect with the central institutions, has decided to promote an institutionalized system – at the national and international level – that supports the activities of architects who perform their professional tasks outside Italy, through specific actions designed to support and promote initiatives illustrating the quality of Italian architecture.

Among the latter, the "Città d'Italia" exhibit, promoted by the Department of Europe and Overseas together along with the Department of Urban and Territorial Policy, in cooperation with the Department of Culture, Promotions and Communications of the C.N.A.P.P.C., is intended to spotlight the great opportunities offered by our cities for the re-launch of the country's economy, through a network of proposals and investments which, starting from the cores of our urban centers, can create new scenarios and skylines within the confines of a sustainable development model for the near future.

Our aim is to export a model of a sustainable city, through the renewal of abandoned urban spaces and the planning of new areas that redesign entire neighborhoods, making them more livable. Our activities and initiatives are designed to promote our cultural and professional legacy through the quality of our contemporary architecture.

This exhibit has been organized with the contribution of 14 Italian cities and provides a preview, from a more detailed standpoint, of the new face that Italy could have in the near future.

For this reason, we believe it is of the utmost importance to present this initiative outside Italy and commend the commitment of the institutions involved in supporting and promoting the project to date.

Cultura urbana

SIMONE COLA

Consigliere CNAPPC

La mostra sviluppa, attraverso una panoramica che investiga le trasformazioni e le prospettive di sviluppo delle maggiori città italiane, una riflessione sull'odierna cultura urbana italiana.

Tralasciando ogni possibile tentazione, di cedere a una visione romantica e stereotipata delle nostre città, abbiamo concentrato l'attenzione sulle potenzialità di trasformazione e di cambiamento delle principali aree metropolitane del Paese.

Il desiderio è stato quello di capire come, oggi, queste città e questi territori si confrontino con le dinamiche imposte dall'economia globale, come si rapportino alla necessità di massimizzare la propria attrattività rispetto ai flussi d'intelligenze e capitali che caratterizzano la società contemporanea. Questo nella convinzione che anche le città del terzo millennio, contraddistinte da dinamiche sociali, economiche e produttive, assolutamente differenti rispetto a quelle ipotizzabili pochi anni addietro, debbano fare i conti con la propria storia e con quella della disciplina che le ha prodotte. Pur rifuggendo da ogni visione nostalgica siamo infatti consapevoli che sia necessario fondare sul patrimonio, costituito dalla nostra storia la comprensione del presente e il progetto di quelle città che, anche nel futuro, dovranno continuare a costituire il luogo privilegiato dell'accoglienza, della condivisione e dello scambio. È infatti evidente come la radicata cultura urbana sia un concreto stimolo a ricercare l'adeguatezza delle soluzioni rispetto alla necessità di pensare città che siano capaci di favorire lo sviluppo delle attività intellettuali, produttive, culturali, economiche e sociali.

I progetti e gli ambiti illustrati, riferiti al passato recente o al futuro prossimo, dimostrano, con declinazioni molto diverse e in contesti assolutamente differenti, che è possibile fondare proprio sulla cultura urbana, peculiare delle città, dei progetti e dei progettisti italiani, un'idea innovativa, consapevole e a misura d'uomo dell'abitare.

Una modernità responsabile

MAURIZIO CARONES

Coordinatore scientifico della mostra "Città d'Italia"

La mostra "Città d'Italia" coglie la recente istituzione delle "Città metropolitane" italiane come un'occasione per proporre una riflessione sul sistema urbano italiano. L'istituzione di un livello amministrativo che riconosce la mutata scala della città contemporanea consente di guardare alle quattordici città metropolitane italiane in una prospettiva che evidenzia le loro grandi potenzialità. L'Italia - oltre ad altre grandi tradizioni - è conosciuta per lo straordinario patrimonio urbano di cui dispone e che costituisce uno degli elementi più evidenti della sua storia. Le città che compongono questo sistema urbano possono affrontare, in continuità con la loro grande tradizione, processi di trasformazione qualitativa che valorizzino le qualità dei loro insediamenti, il rapporto con i caratteri geografici, la straordinaria vicenda costruttiva e di grande monumentalità. Abbiamo pensato ad una descrizione di questo immaginario "Viaggio in Italia" attraverso l'organizzazione di tre pannelli per ogni città. Il primo si riferisce a quella capacità di lettura e descrizione della città rappresentata dalla grande tradizione degli studi urbani italiani: uno sguardo non solamente alla storia della città ma alle possibilità di riconoscerne i positivi valori di permanenza. Il secondo pannello rileva le recenti trasformazioni urbane che hanno fortemente caratterizzato le città italiane negli ultimi anni interpretando i profondi cambiamenti che hanno riguardato la società contemporanea. Il terzo pannello indica le occasioni di trasformazione delle città metropolitane, favorite dalla nuova scala amministrativa e da processi volti alla riqualificazione urbana, architettonica e ambientale. Opportunità che hanno un valore particolare in un contesto come quello italiano, complesso e ricco di stratificazioni, luogo ideale per praticare una modernità responsabile.

Urban culture

SIMONE COLA

CNAPPC Councilor

In a wide-angle shot that takes in the transformations and development opportunities of Italy's most important cities, the exhibit delivers an assessment of Italy's current urban culture.

Denying every temptation, justified by a history going back thousands of years and the presence of extraordinary architectural structures, to give in to a romantic and stereotypical vision of our cities, we have focused our attention on the potential for transformation and change in the country's principal metropolitan areas.

Our purpose was to understand how these areas are currently adapting to the dynamics imposed by the global economy and how they address the need to maximize their appeal in order to attract the skills and capital that characterize contemporary society.

This despite the belief that even the cities of the third millennium, subject to social, economic and production dynamics that are completely different from those of the recent past, must always and in any case come to terms with their past and the history of the discipline that produced them.

Although we reject any nostalgic vision, in fact, we are well aware that any future project must be based on the physical and intellectual legacy that constitutes our history, and that in the future these cities must continue to be places of hospitality, sharing and exchange.

It is evident that the entrenched urban culture that is absolutely peculiar to Italian cities provides a concrete stimulus for finding adequate solutions, envisioning cities that can stimulate the development of intellectual, production, cultural, economic and social activities.

The projects and scopes illustrated, referring to the recent past or the near future, in fact demonstrate, in very different ways and contexts, that it is possible to base an innovative, informed and people-friendly idea of urban living on the urban culture specific to Italian cities, projects and planners.

Responsible modernity

MAURIZIO CARONES

Scientific coordinator of "Città d'Italia" Exhibition

The "Città d'Italia" exhibit takes as its point of departure the recent establishment of the Italian "metropolitan areas" and seizes the opportunity to present some thoughts on the Italian urban system. The establishment of an administrative level that takes into account the altered scale of contemporary cities allows us to look at the fourteen metropolitan cities in Italy from a standpoint that underscores their great potential. In addition to its other great traditions, Italy is known for its extraordinary urban legacy, one of the most visible elements of its history. The cities that make up this urban system can face, in synch with their great tradition, processes of qualitative transformation that add value to their neighborhoods, their relations with the surrounding area and their extraordinary buildings and monuments.

We imagined a description of this imaginary "Italian Journey" through the creation of three panels for each city. The first refers to the description and view of the city represented by the great tradition of Italian urban studies: a perspective that in addition to the city's history, also focuses on its permanent features. The second panel includes the recent urban transformations, which have had an important effect on Italian cities, reflecting the profound changes in contemporary society. The third panel indicates the opportunities for transformation of the metropolitan areas, favored by the new administrative scope and the processes involved in urban, architectural and environmental requalification.

These opportunities have a particularly high upside in the Italian context, complex and highly stratified: an ideal place to put into practice a responsible modernity.

IMPIANTO ROMANO



1416



1461 - 1563



1580



TORINO

Una struttura urbana per il sapere
The urban structure for the knowledge

Torino è fondata in epoca augustea, tra il 25 e il 15 a.C., e mantiene il suo perimetro di impianto romano fino alla seconda metà del Cinquecento quando, nell'arco di un secolo, non soltanto "esplosione" quantitativa e demograficamente, ma vede completamente ridisegnata la sua immagine, a seguito del trasferimento da Chambery della capitale dello Stato sabauda (1563). Da quel momento la città rispecchia l'immagine di un sovrano e della sua dinastia, e guardando ai modelli internazionali, si amplia secondo i progetti attuati dai duchi Emanuele Filiberto (1563-80), Carlo Emanuele I (1580-1630), Vittorio Amedeo I (1630-37) e Carlo Emanuele II (1638-1675). Nel 1713, a seguito del trattato di Utrecht,

Vittorio Amedeo II ottiene il titolo regio e avvia un processo di rinnovamento dell'immagine architettonica della "Metropoli". A partire dai primi decenni dell'Ottocento, Torino perde il carattere di città fortificata, per assumere il ruolo di snodo commerciale: sono smantellati i bastioni, si realizzano i viali alberati che collegano le grandi piazze/porte urbane, e nel 1853 è tracciata la cinta daziaria. Il 17 marzo 1861 Torino diviene la capitale del Regno d'Italia, ma perde questo ruolo quasi subito, nel 1865, e vive una crisi economica e demografica da cui risorgerà grazie all'avvio dell'industria automobilistica. A partire da quando la Fiat impianta il suo primo stabilimento (1899-1900) Torino diventa un grande centro industriale, e

mantiene questo carattere per gran parte del XX secolo, fino agli anni Ottanta in cui la crisi che inizia a svuotare le industrie e la grave obsolescenza del Piano urbanistico del dopoguerra, del suo superato profilo normativo e del suo progetto espansivo quantitativo, diventano l'occasione per ripensare radicalmente la struttura morfologica e produttiva della città e dei suoi dintorni. Il nuovo Piano regolatore del 1995, disegnato da A. Cagnardi (Gregotti Associati), e soprattutto il programma attuativo che la Città avvia da quel momento, diventa lo scenario di riferimento, il palinsesto della nuova città e della sua riqualificazione, l'apertura di prospettiva di una *metamorfosi*.

Torino was founded in the Augustan age, between 25 and 15 BC. It retained its Roman plan until the second half of the sixteenth century when, in the space of just one hundred years, the city not only "exploded" in terms of its size and number of inhabitants, but it also completely redesigned its look, following the transfer of the capital of Savoy (1563) from Chambery. Since then, the city began to reflect the image of a ruler and his dynasty, and, to be more in line with international standards, was extended in accordance with the plans implemented by Emanuele Filiberto (1563-80), Carlo Emanuele I (1580-1630), Vittorio Amedeo I (1630-37) and Carlo Emanuele II (1638-1675). In 1713, following the Treaty of Utrecht, Vittorio

Amedeo II got the royal title and launched a process of renewal of the architectural image of the "Metropolis". Since the early nineteenth century, Torino lost the character of a fortified city, to take on the role of commercial hub: the ramparts were dismantled, the tree-lined streets had the aim of connecting the large squares / city gates, and in 1853 the toll gates were erected. In March 17, 1861 Torino became the capital of the Kingdom of Italy, but lost that role almost immediately, in 1865. As a consequence of it the city went through an economic and demographic crisis, which was gradually overcome thanks to the rise of the automobile industry. From the moment Fiat built its first factory (1899-1900), Torino became a major

industrial centre, and maintained this status for much of the twentieth century. In the eighties, however, the worsening of the industrial recession along with the severe obsolescence of the urban plan of the post-war period and of its regulatory framework as well as the quantitative expansion plans, provided the opportunity for a radical rethinking of the morphological structure and economic mission of the city and its surroundings. The new Master Plan of 1995, designed by A. Cagnardi (Gregotti Associates), and especially the implementation plan approved by the city, became the main reference scenario for a redevelopment and new identity of the city, paving the way to the prospect of a *metamorphosis*.

1602



1702



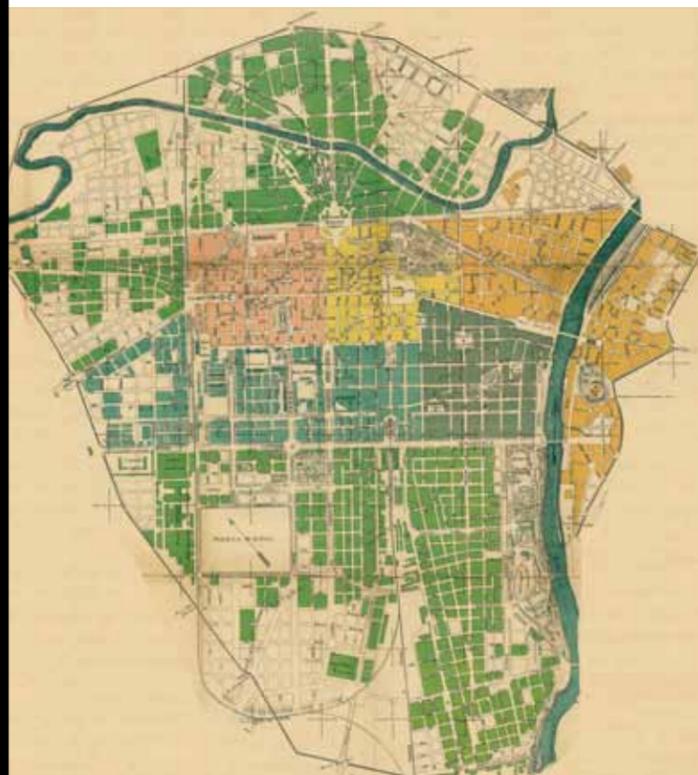
PRIMA METÀ XIX SECOLO



PRGC 1995



1892



in alto e a destra
immagini tratte da /
in the top
and on the right
images from

Studio Tecnico /
del / Prof. F. Caneparo /
Geometra / Topografo
di S. M. il Rev. Torino,
Archivio Storico
del Comune (ASCT),
Tipi e Disegni, 64-1-12

a sinistra
Piano Regolatore Generale
Comunale di Torino,
Progetto definitivo (1995),
Schema di struttura
© Gregotti Associati
International

on the left
General Plan
of the City of Torino,
Final project report (1995),
Plan structure
© Gregotti Associati
International

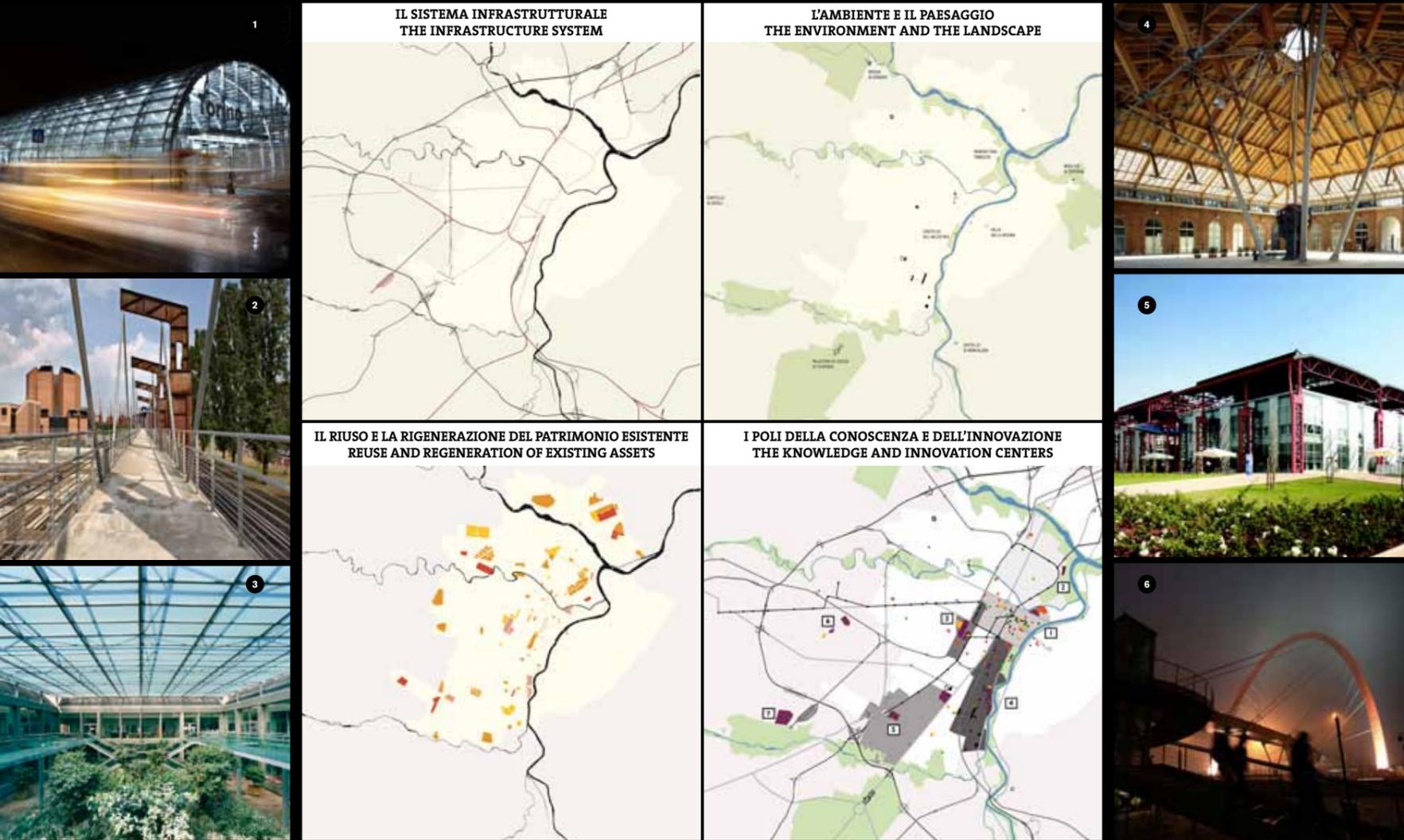
Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori della Provincia di Torino

Gruppo di Lavoro
Prof. Paolo Mellano
(Dip. Architettura e Design, Politecnico di Torino),
Prof. Carlo Alberto Barbieri
(Dip. Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio,
Politecnico di Torino),
Prof. Giulio Mondini
(Dip. Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio,
Politecnico di Torino),
Prof.ssa Angioletta Voghera
(Dip. Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio,
Politecnico di Torino)

Pannelli a cura di
Paolo Mellano con C. A. Barbieri G. Mondini,
A. Voghera

Patrocini
Città di Torino

Immagini
fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Torino



IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE
THE INFRASTRUCTURE SYSTEM

L'AMBIENTE E IL PAESAGGIO
THE ENVIRONMENT AND THE LANDSCAPE

IL RIUSO E LA RIGENERAZIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE
REUSE AND REGENERATION OF EXISTING ASSETS

I POLI DELLA CONOSCENZA E DELL'INNOVAZIONE
THE KNOWLEDGE AND INNOVATION CENTERS

Trasformazioni del XXI secolo

A partire dall'ultimo decennio del Novecento, Torino vive una stagione di cambiamenti che può essere paragonata alla metamorfosi vissuta un secolo prima, quando alla fine dell'Ottocento, perso il ruolo di capitale politica, dovette reinventarsi (e riscoprirsi) come polo industriale. Il nuovo Piano Regolatore diventa il volano di una serie di trasformazioni che – indirizzate anche dai grandi eventi quali le Olimpiadi invernali e le celebrazioni per il 150° anniversario dell'unità d'Italia – ridisegnano la morfologia e le centralità urbane. Il telaio delle infrastrutture (in primo luogo il passante ferroviario) diventa il filo conduttore delle principali modificazioni, a partire dalla copertura del trincerone ferroviario con la realizzazione dell'asse

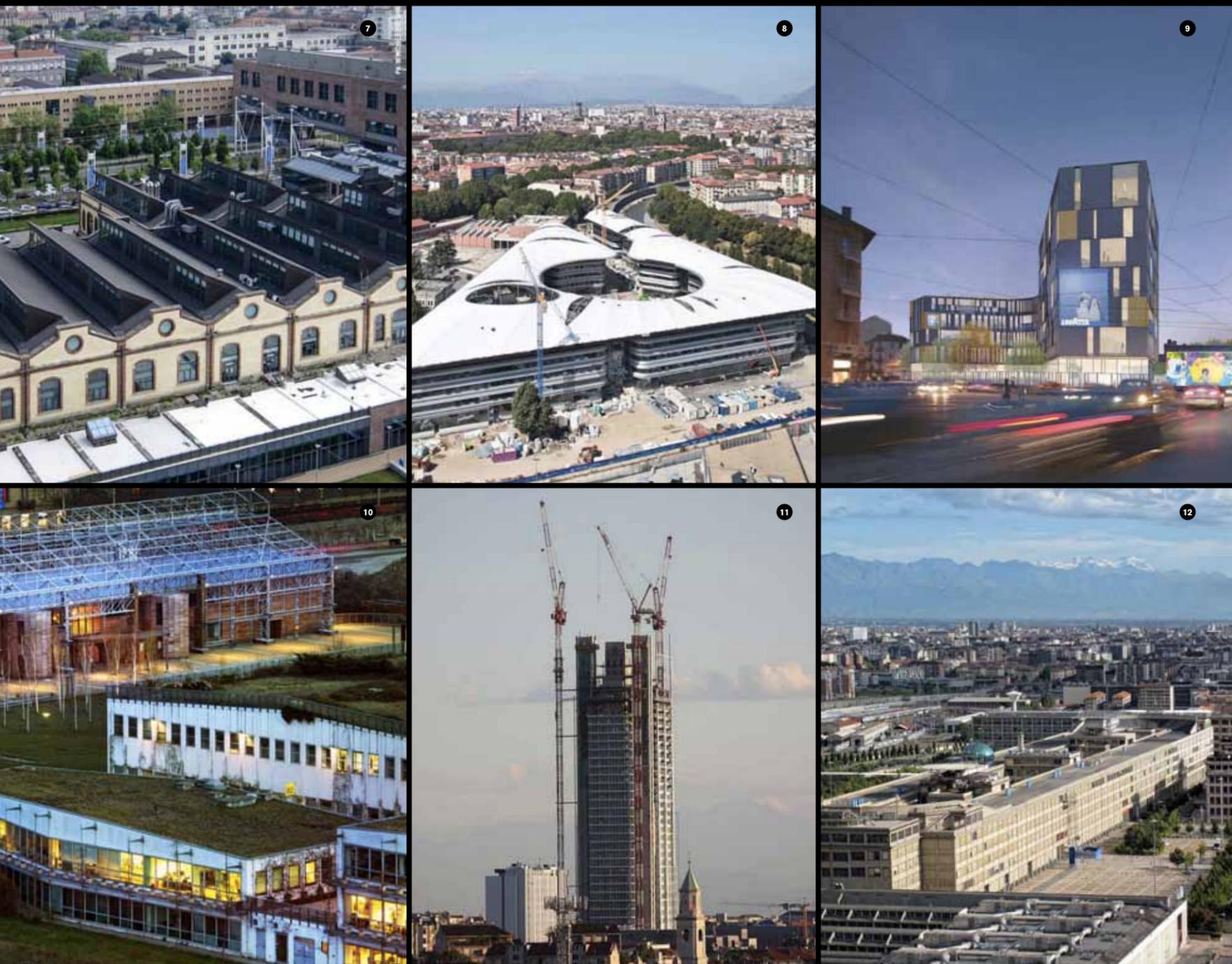
della *Spina centrale*, del raddoppio del Politecnico e della nuova stazione di Porta Susa; la realizzazione del Sistema ferroviario metropolitano e della prima linea di metropolitana, alleggerisce dal traffico la Città e il centro storico, consentendone una riqualificazione che attiva anche un processo di rigenerazione dei principali poli culturali e dei musei. "Torino non sta mai ferma" è lo slogan che guida i lavori promossi dalla Città; differenziare le attività e muovere l'economia, ridefinire l'organizzazione morfologica degli spazi e rifunzionalizzare i molti grandi contenitori industriali ormai vuoti sono le parole d'ordine che guidano le azioni che, promosse dal settore pubblico e con il coinvolgimento degli investimenti ed operatori privati, conferiscono alla città una nuova identità, che rimane sempre molto legata all'industria e alla produzione innovativa, scoprendo però nuovi lati fino ad allora latenti.

Transformations of the 21st century

Since the last decade of the twentieth century, Torino went through a series of changes comparable to the metamorphosis experienced a century ago, when at the end of the nineteenth century, it had lost its role as the political capital of the kingdom and had to reinvent (and rediscover) itself as an industrial city. The new Master Plan became the driving force of a series of transformations – partly following major events such as the Winter Olympics and the celebrations for the 150th anniversary of the unification of Italy – to redesign its morphology and key urban areas. The network of infrastructures (primarily the railway link) became

the leitmotif of major changes, starting with the covering of the railway trench with *Spina Centrale*, the doubling of Politecnico, the Technological University of Torino, and the new Porta Susa railway station. Moreover, the construction of the metropolitan railway system and the first subway line reduced traffic congestion in the City and its historical centre, thus reviving the main cultural attractions and museums. "Torino never stops" is the main slogan of the City; diversifying activities and stimulating the economy, redefining the morphological organization of spaces and finding new functions for the large dismissed industrial containers, have now become the catchwords guiding the policies promoted by the public sector with the involvement of businesses and investors. All this gives the city a new identity, which, albeit still closely tied to industry and innovation, also reveals its new hidden potential.

- 1 La nuova stazione di Porta Susa (AREP, S. D'Ascia, Studio Magnaghi)
- 2 Parco Dora (STS, C. Pession, V. Cappato, G. Piarri, U. Marano, P. Latz)
- 3 Scuola di Biotechnologies (L. Pia)
- 4 Cortile del maglio (G. Torretta, P. L. Brusasco, A. Comoglio, C. Perino)
- 5 Cittadella Politecnica del Design e della Mobilità Sostenibile (Isolarchitect)
- 6 Arco olimpico e passerella pedonale del Lingotto (H. Dutton)
- 7 Cittadella Politecnica – Politecnico di Torino (masterplan di Gregotti Associati)
- 8 Campus Luigi Einaudi – Università degli Studi di Torino (Camerana & partners)
- 9 Lavazza Headquarters (CZA – Cino Zucchi Architeti)
- 10 Environment Park (E. Ambasz, B. Camerana, G. Durbanio)
- 11 Torre degli uffici direzionali Intesa – San Paolo (R. Piano – RPBW)
- 12 Recupero e riqualificazione del Lingotto (R. Piano – RPBW)



LEGENDA DELLA MAPPA / MAP LEGEND

- INFRASTRUTTURE
INFRASTRUCTURAL FRAMEWORK
- SISTEMA PAESAGGISTICO
ENVIRONMENTAL SYSTEM
- RETE FERROVIARIA
RAILWAY NETWORK
- RETE METROPOLITANA
UNDERGROUND LINE NETWORK
- MAIN DEVELOPMENT AREAS
PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
- ALTRE AREE DI TRASFORMAZIONE
OTHER TRANSFORMING AREAS
- AREE DI PRODUZIONE
MAIN PRODUCTIVE AREAS

LEGENDA SCHEDE / PROFILE LEGEND

- STRUTTURE DELLA CITTÀ
CITY STRUCTURES
- AMBIENTE E PAESAGGIO
ENVIRONMENT AND LANDSCAPE
- CONOSCENZA E INNOVAZIONE
KNOWLEDGE AND INNOVATION
- CONSAPEVOLEZZA PUBBLICA
PUBLIC AWARENESS
- PARTNERSHIP PUBBLICA-PRIVATA
PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP
- RIUTILIZZO DEI BENI COSTRUITI
REUSE OF BUILT ASSETS

TRASFORMAZIONI STRATEGICHE / STRATEGIC TRANSFORMATIONS



1 PORTA SUD/CORSO UNITÀ D'ITALIA – I portici del MOI-Lingotto
SOUTHERN GATE/CORSO UNITÀ D'ITALIA – Lingotto MOI Arcades

Superficie di intervento 30.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 243.000 mq
Attività previste servizi pubblici, attività universitaria

Land Area 30.000 sqm
Gross Floor Area 243.000 sqm
Mixed Use
public services, university activities

Attorno alla ex fabbrica Fiat del Lingotto, stanno prendendo forma nuovi piani di trasformazione e di rinnovamento urbano.
1. la nuova torre della Regione Piemonte e il quartiere circostante, ai quali si sono aggiunte una serie di azioni alla scala urbana, a ovest e a est della ferrovia.
2. nell'area degli ex mercati ortofruttili della città.

Around the former FIAT Lingotto factory, new transformation and urban renewal plans are taking shape:
1. the new tower of Piedmont Region and the surrounding district, added to which are a series of actions on an urban scale on the west and east sides of the railway.
2. the former fruit and vegetable markets of the city.



2 PORTA SUD/CORSO UNITÀ D'ITALIA – Città della Salute
SOUTHERN GATE/CORSO UNITÀ D'ITALIA – City of Health

Superficie di intervento 221.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 243.000 mq
Attività previste servizi per la salute pubblica, attività di ricerca e universitaria

Land Area 221.000 sqm
Gross Floor Area 243.000 sqm
Mixed Use
health care services, research and university activities

La Città della Salute nasce dalla riprogettazione del principale ospedale torinese, il Molinette, per poi estendersi e diffondersi al tessuto urbano circostante, all'interno del quartiere sud della città.
Il quadro ambientale rappresentato dal Fie e dal parco fluviale, la presenza della linea della metropolitana, e la vicinanza alla stazione ferroviaria del Lingotto e all'accesso dell'autostrada rendono questa area particolarmente interessante per lo sviluppo.

The City of Health should arise from the redesigning of the principal hospital site of the Torino area, the Molinette, to then extend and spread out to the surrounding urban fabric, within the south quadrant of the city.
The environmental picture represented by the Fie and the river landscape, the presence of Metro Line 1 and the proximity to the Lingotto railway station and motorway access roads make this area particularly interesting for development.



La città che verrà

Le trasformazioni urbanistiche che hanno interessato Torino negli ultimi quindici anni hanno determinato un processo di rigenerazione e di costituzione di una nuova identità urbana; un percorso che ha rappresentato una leva decisiva dal punto di vista economico, e un'opportunità per ripensare la nuova città attraverso la quale si è cercato di dare risposta ai bisogni contemporanei sapendo anche guardare al futuro, quali il potenziamento del sistema dei trasporti pubblici in corrispondenza delle nuove centralità urbane, il ricco e articolato sistema del verde pubblico,

l'offerta di luoghi di aggregazione e spazi adeguati per il sapere tecnologico e la ricerca al fine di garantire un sistema universitario competitivo sul piano internazionale. I tre assi Nord-Sud che caratterizzavano il Prgc del 1995 – la Spina centrale, corso Marche (sul bordo ovest di Torino) e l'asse del Po (fra la città piana e la Collina) – sono ancora le direttrici che individuano e sostengono (da un punto di vista infrastrutturale, urbanistico-funzionale e paesaggistico ambientale) le principali aree di trasformazione strategica, su cui la Città ha concentrato le sue attenzioni e intende proseguire nelle azioni politiche di gestione, sviluppo, qualificazione e valorizzazione del territorio. Il quadro di questi grandi progetti, ovviamente, deve essere integrato con le dinamiche ordinarie di trasformazione della

città, operando con azioni di rigenerazione, riqualificazione e riciclo urbano del patrimonio edilizio esistente. Torino ha iniziato un processo volto all'individuazione e all'introduzione di nuovi strumenti e procedure capaci di incidere positivamente sulla condivisione e partecipazione degli operatori alle scelte amministrative e strategiche, al fine di garantire la realizzabilità, il rispetto dei tempi e la qualità degli interventi, nella crisi ed oltre la crisi.

The future of the city

The urban transformations affecting Torino in the last fifteen years resulted in a process

of regeneration and establishment of a new urban identity. This path became a decisive economic tool as well as an opportunity to rethink the new city to meet modern needs and look to the future. A case in point is the strengthening of the public transport system in the new key urban areas as well as the extensive and complex system of public parks to offer meeting places and adequate space for the exchange of technological knowledge and research, to ensure an internationally competitive university system. The three North-South axes that characterized the Master Plan of 1995 - Spina Centrale, Corso Marche (on the western edge of Torino) and the axis of the Po river (between the city and its hilly neighbourhoods) - are still the main ones to identify and support (from

the point of view of infrastructures, urban planning and the landscape) the key areas of transformations for the City and in this sense policies to manage, develop and enhance these areas will continue. These major projects must obviously be integrated with the day-by-day development of the city, through urban regeneration, redevelopment and reuse of existing buildings. Torino started a process aimed at identifying and introducing new instruments and procedures that can positively affect sharing and participation of stakeholders in financial and strategic choices. The aim is to ensure feasibility, compliance with deadlines and quality of interventions, during and beyond the crisis.

3 PORTA OVEST/MIRAFIORI E CORSO MARCHE – Mirafiori B e C - aree TNE
WESTERN GATE/MIRAFIORI AND CORSO MARCHE – Mirafiori B and C TNE Areas

Superficie di intervento 154.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 154.000 mq
Attività previste università e ricerca, uffici, commercio al dettaglio, hotel, servizi, espansione e congressi, attività produttive, attività industriali leggere

Land Area 154.000 sqm
Gross Floor Area 154.000 sqm
Mixed Use
university & research, offices, retail, hotels, services, exhibition & congress, manufacturing, light industrial activities

Il quadrante sud-ovest del territorio di Torino, in una posizione strategica e accessibile. La "piazza Mirafiori" sarà il capolinea sud della futura linea 2 della metropolitana. Accanto ad alto storico industriale della Fiat Mirafiori, in aree TNE, costituiscono quasi 300.000 mq di aree industriali dismesse da rigenerare. Questa zona ospita già i corsi di Laurea di Design del Politecnico di Torino, in previsione operativa l'insediamento di altre funzioni e servizi orientati all'innovazione.

The south-west quadrant of the Torino territory is in a strategic and accessible position. The planned "piazza Mirafiori" will be the south terminus of the future metro line 2. Flanking the historic industrial site of FIAT Mirafiori, TNE areas consist of almost 300,000 sqm of disused industrial areas undergoing renewal. This area already hosts the Design degree courses of the Politecnico di Torino, and other innovation-oriented functions and services should soon be added.

4 PORTA OVEST/MIRAFIORI E CORSO MARCHE – Aree Thyssen e Lucento
WESTERN GATE/MIRAFIORI AND CORSO MARCHE – Thyssen and Lucento Areas

Area di rinnovamento 795.000 mq
Superficie di intervento 795.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 154.000 mq
Attività previste residenze, uffici, servizi, centri di ricerca

Renewal Area 795.000 sqm
Land Area 795.000 sqm
Gross Floor Area 154.000 sqm
Mixed Use
residential, offices, services, research center

Il progetto punta al recupero delle aree industriali dismesse e delle aree verdi del Castello di Lucento. Soltanto e collegare queste aree con il parco Casara, lungo Corso Regina Margherita, attraverso la ricostruzione e la riqualificazione del contesto esistente, confermando la sua vocazione tecnologica e produttiva e infine, ospitando nuove attività terziarie e commerciali, in particolare sul fronte di Corso Regina Margherita.

The project aims at the recovery of brownfields and green areas of the Castello di Lucento. The task is to link these areas to the Casara park along the Corso Regina Margherita, mending and reorganizing the existing context, confirming its technological and productive vocation and finally hosting new tertiary and commercial activities in particular on the front of Corso Regina Margherita.

5 PORTA NORD/EST/CORSO ROMANIA – Aree di Corso Romania
NORTHEASTERN GATE/CORSO ROMANIA – Corso Romania Areas

Superficie di intervento 1.500.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 400.000 mq
Verde e Servizi 200.000 mq
Attività previste residenze, uffici, servizi, attività industriali, artigianali e alberghiere, nodo di scambio intermodale dei trasporti

Land Area 1.500.000 sqm
Gross Floor Area 400.000 sqm
Green and Services 200.000 sqm
Mixed Use
residential, offices, services, industrial activities, crafts, hotels, transport hub

Il progetto manterrà il 50% della destinazione produttiva permettendo alla Michelin di sviluppare il suo nuovo centro logistico. La trasformazione sarà completata con il nuovo disegno dell'area Cebrusa, caratterizzata da una mix di funzioni rispetto all'esistente. Il progetto prevede l'introduzione di nuovi servizi di dettaglio, e le funzioni di residenza per ridare il fronte di Corso Romania e Strada Cebrusa, riorganizzando quindi l'accessibilità da nord-est della città.

The project will maintain 50% of the productive use allowing Michelin to develop its new logistics centre. The transformation will be completed with the new design of the Cebrusa area, characterized by a mix of functions respectful of the existing environment. The project foresees the introduction of new retail, services and residence functions to redefine the frontlines of Corso Romania and Strada Cebrusa thus reorganizing accessibility from the north-east to the city.

6 PORTA NORD/EST/CORSO ROMANIA – piazza della Stazione Stura
NORTHEASTERN GATE/CORSO ROMANIA – Stura Railway Station Square

Attività previste residenze, uffici, servizi, attività industriali e artigianali, alberghi, nodo di scambio intermodale dei trasporti

Mixed Use
residential, offices, services, industrial activities, crafts, hotels, transport hub

L'area vanta un'eredità accettabile, in quanto si trova all'incrocio delle autostrade Torino-Aosta (A5) e Torino-Milano (A6) e la tangenziale nord. L'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano fa della stazione Stura un importante punto di interscambio della mobilità pubblica, e conferisce alle zone in trasformazione una nuova accessibilità verso l'interno della metropolitana.

The area boasts high accessibility: it is situated at the junction of the A5 Torino-Aosta and A6 Torino-Milano motorways where they join the north ringroad. The activation of the Metropolitan railway service makes Stura station an important interchange point in public mobility, and gives the areas under transformation a new accessibility within the metropolitan area.

7 PORTA NORD/EST/BARRIERA DI MILANO – Progetto V200
NORTHEASTERN GATE/BARRIERA DI MILANO – V200 Project

Superficie di intervento 1.350.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 870.000 mq
Verde e Servizi 360.000 mq
Attività previste residenze, uffici, commercio al dettaglio, servizi, alberghi, università, residenze per studenti, nodo di scambio intermodale dei trasporti

Land Area 1.350.000 sqm
Gross Floor Area 870.000 sqm
Mixed Use
residential, offices, retail, services, hotels, university, student housing, transport hub

Il nuovo insediamento offre alta qualità e bassa densità degli insediamenti residenziali destinati a utenti alla ricerca di un miglioramento delle loro condizioni di vita. Il Masterplan prevede flessibilità normative per le destinazioni artigianali e legate al design, al fine di incentivare le attività di ricerca e di aziende private e degli enti pubblici, accanto alla possibilità di realizzare nuove residenze universitarie nella ex Manifattura Tabacchi, nella parte settentrionale dell'area.

The new settlement offers high-quality and low density residential settlements intended for users looking for an improvement of their living conditions. The Masterplan foresees flexible capabilities for settlement functions related to crafts and design, directed to the research activities of private companies and public institutions, next to the establishment of new university residences in the former Manifattura Tabacchi, in the northern portion of the area.

8 PORTA NORD/EST/BARRIERA DI MILANO – V200/Regio Parco & Alberata
NORTHEASTERN GATE/BARRIERA DI MILANO – V200/Regio Parco & Alberata

Superficie di intervento 880.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 360.000 mq
Verde e Servizi 360.000 mq
Attività previste residenze, uffici, servizi, alberghi, commercio al dettaglio, residenze universitarie, attività e servizi per studenti

Land Area 880.000 sqm
Gross Floor Area 360.000 sqm
Green and Services 360.000 sqm
Mixed Use
residential, offices, services, hotels, retail, university halls of residence, activities and facilities

L'area è caratterizzata da enormi superfici disponibili, destinate prevalentemente alla residenza, e con la presenza delle tradizionali funzioni di servizio alle abitazioni. Il "progetto Alberata" prevede la riqualificazione di questa area in un viale urbano: la crocchia dettata dalla strada vuole essere trasformata in un'opportunità di ricucitura delle due porzioni di città.

The area is characterized by huge available floor area, mainly residential, connecting with traditional support functions to housing. The "alberata project" involves the redevelopment of this area into an urban boulevard: the physics curvatures of the road wants to be transformed into an opportunity for mending two portions of the city.

9 PORTA NORD/EST/BARRIERA DI MILANO – V200/Vertice Nord
NORTHEASTERN GATE/BARRIERA DI MILANO – V200/Vertice Nord

Superficie di intervento 420.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 310.000 mq
Attività previste residenze, uffici, servizi, alberghi, commercio al dettaglio, nodo di scambio intermodale dei trasporti

Land Area 420.000 sqm
Gross Floor Area 310.000 sqm
Mixed Use
residential, offices, services, hotels, retail, transport hub

L'area è caratterizzata da un elevato grado di accessibilità e di infrastrutture, nonché da grandi estensioni e dalle maggiori capacità edificative. Essa rappresenta la nuova porta nord di Torino, come punto di congiunzione tra il sistema autostradale extrazonale e la mobilità urbana. Quest'area avrà il ruolo di nuovo polo commerciale nella parte nord della città, unitamente alle funzioni terziarie e residenziali più tradizionali.

The area is characterized by a elevated degree of accessibility and infrastructure as well as for greater extension and building capacity expected. It represents the new northern gate to Torino, as the junction point between intercity motorway system and urban road system. This area will have the role of new retail center on the northern portion of the city with more traditional office and residential functions.

10 LATO ORIENTALE E CENTRO STORICO/CITTÀ STORICA E SPONDE DEL FIUME PO –
EASTERN AND CENTRAL DISTRICTS/HISTORICAL CITY AND PO RIVER BANKS –
Valentino Cultural Center

Area di rinnovamento 300.000 mq
Superficie di intervento 45.000 mq
Superficie Londa di Pavimento (SLP) 46.000 mq
Attività previste biblioteca pubblica, campus universitario, teatro

Renewal Area 300.000 sqm
Land Area 45.000 sqm
Gross Floor Area 46.000 sqm
Mixed Use
public library, university campus, theatre

Il progetto coinvolge il sito "Torino Esposizione": l'edificio progettato nel 1933 da Pier Luigi Nervi, e dedicato alle grandi fiere e alle mostre (principalmente di moda e dell'arte automobilistica). Il sito sarà ristrutturato e gli edifici riutilizzati per ospitare un nuovo polo multifunzionale culturale (teatro, biblioteca pubblica e ampliamento del campus universitario per i Corsi di Studi in Architettura e Design).

The project involves the building of "Torino Esposizione" designed in 1933 by Pier Luigi Nervi, and dedicated to the big fairs and exhibitions (mainly fashion, and arts shows). The site will be reshaped and the buildings reused to host a new multipurpose cultural facility (theater, public library and enlargement of the Architectural Studies Campus).

I COLLEGAMENTI CON L'EUROPA / CONNECTIONS WITH EUROPE



IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ METROPOLITANA / METROPOLITAN MOBILITY SYSTEM



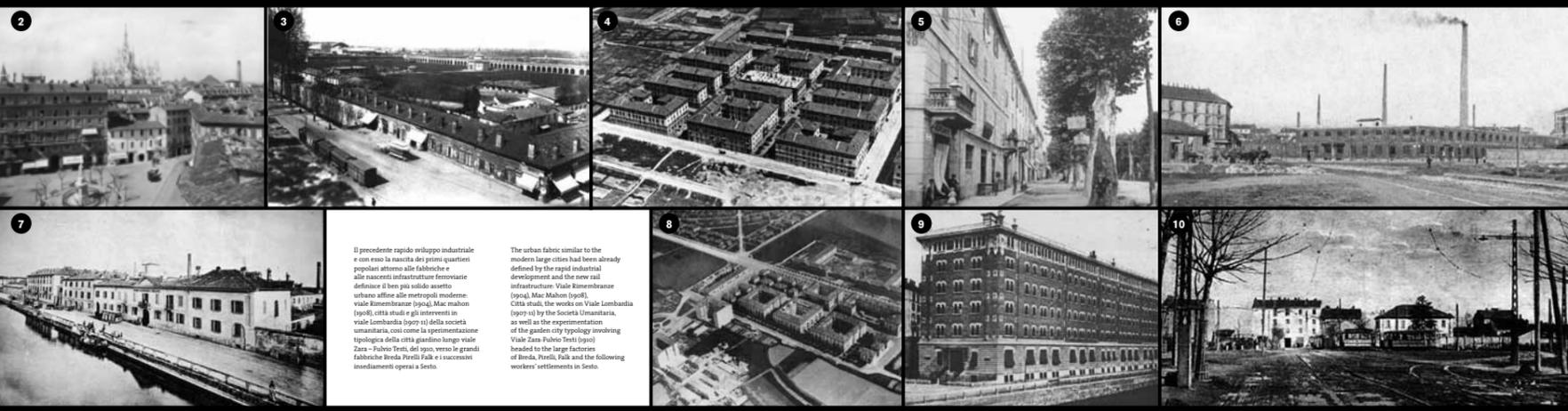
MILANO

La città della modernità The city of modernity

La città di Milano ha fondato la sua storia mantenendo traccia delle vestigia del passato. Se dunque il modello di espansione ha i caratteri del suo naturale sviluppo per cerchi concentrici, nel succedersi delle mura romane, medioevali, spagnole e dei navigli, fino all'annessione dei comuni contermini, è invece la sua affermazione moderna a sancirne il fulcro, avviando la radicale riforma del centro con l'invenzione di piazze e geometrie coerenti con la nascita della idea di città moderna. Una trasformazione che si sovrappone ai tessuti urbani storici, in modi anche spregiudicati, con nuovi allineamenti, nuove geometrie, utilizzando la trama quale elemento compiuto del nuovo disegno urbano. Il disegno del Piano Beruto (1884) contiene tutti questi elementi, a dimostrazione del principio

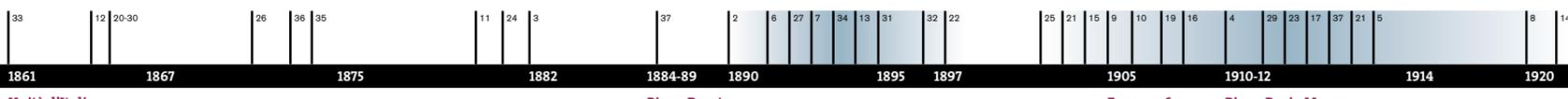
enunciato del processo di costruirsi sul costruito, del resto già innestato precedentemente sull'onda dell'unificazione con il disegno della nuova piazza del Duomo (1865) e della Galleria del Mengoni e la piazza civica della Scala, e di lì a breve con il concorso per il sistema del Cordusio e via Dante (1886) sulla traccia napoleonica del Sempione, che a sua volta apre alla costruzione nella antica piazza d'armi e alla Anonima Immobiliare la grande costruzione intensiva dei quartieri limitrofi al Castello e oltre. Parallelamente il sistema infrastrutturale incomincia, sempre secondo il modello concentrico, a fare la sua apparizione, primo in Italia ad avere un sistema ferroviario attivo. Tutti esempi che permettono di ribadire quanto il principio del costruire sul costruito appartenga al codice genetico della nostra città.

The city of Milan has founded its history preserving traces of its past. At first, the expansion model of the city is characterized by the natural development of concentric circles as witnessed by the sequence of the Roman, the Middle Age, and the Spanish walls, as well as by the Navigli, up to the incorporation of the neighbour towns. The affirmation of the city in modern ages, instead, defines the core of the city, with the radical reform of the centre and the invention of squares and geometries consistent with the birth of a modern city. The transformation sometimes ruthlessly overlaps with the historical urban fabric, with new alignments and geometries using the new patterns as defined elements of the new urban design. The Beruto Master Plan (1884), containing all those elements, is a representation of the principle of "building on the built". A process anticipated, in the wake of the Unification of Italy, in the design of the new Piazza del Duomo (1865), of the Galleria designed by Mengoni, and of the Piazza della Scala, and later confirmed in the competition launched for the building of the system Piazza Cordusio-Via Dante (1886) based on the Napoleonic design of the Sempione - a project that prepared the way to the operation involving the ancient parade ground and the Anonima Immobiliare intensive development of the neighbourhoods near the Castello and beyond. At the same time, the infrastructural system -Milano is the first Italian city with an active rail system- starts its development, following the same concentric system. All these examples reaffirm, with no fear of being contradicted, the principle of "building on the built" as part of the genetic code of this city.



Il precedente rapido sviluppo industriale e con esso la nascita dei primi quartieri popolari attorno alle fabbriche e alle nascenti infrastrutture ferroviarie definisce il ben più solido assetto urbano affine alle metropoli moderne: viale Rimembranze (1904), Mac Mahon (1908), città studi e gli interventi in viale Lombardia (1909-11) della società umanitaria, così come la sperimentazione tipologica della città giardino lungo viale Zara-Fulvio Testi (1909) headed to the large factories of Breda, Pirelli, Falck and the following workers' settlements in Sesto.

- 1. Piano Beruto 1884-1889. Foto da wikipedia.it
- 2. La Cattedrale vista da piazza Beccaria, 1890 circa. Foto Brogi, dal sito www.skyscrapercity.com.
- 3. Fotografia del Lazaretto dal tetto di un caseggiato di piazza Oberdani, 1882. Foto di Iclio Calzolari, Civico Archivio Fotografico Milano.
- 4. Quartiere operaio viale Lombardia, Società Umanitaria, 1907-11. Foto da www.almaphotos.net.
- 5. Precetto Villanuova, l'incrocio Viale Monza con via Erodoto, primi del '900. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 6. Piazza Duca D'Aceta e la Fabbrica della Pirelli al posto del Grattacielo. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 7. Stabilimento Richard Ginori, 1894. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 8. Ufficio tecnico comunale (Giardino Forini) Quartiere Mac Mahon dell'istituto per le Case popolari o economiche, 1908-09. Foto da www.wikimapia.org.
- 9. Albergo Popolare lungo il Naviglio di Porta Genova, via Marco d'Oggiono, 1905. Foto da www.milanoneltempo.it.
- 10. Lambrate, Viale Rimembranze, primo '900. Cartolina dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 11. Il ponte della Ferrovia su corso Buenos Aires, 1880 circa. Cartolina dal sito www.storiadimilano.it.
- 12. La vecchia Stazione Centrale di Milano. Cartolina dal sito it.wikipedia.org/wiki.
- 13. Passeggiata sui Bastioni di Porta Venezia, fine '800. Foto dal sito www.skyscrapercity.com/
- 14. Stazione Centrale, Ulisse Stacchini, 1911-1931. Foto da 'Milan l'era insci - Flickr'
- 15. Il laghetto di San Marco a Milano. Foto da www.skyscrapercity.com
- 16. Via Melchioni Gioia, il Naviglio Martesana con bagnanti e destra le Cucine Economiche, inizio '900. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 17. Ponte del Naviglio Vallone, fine '800. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 18. Parco Sempione in occasione di Expo 1906. Foto dal sito www.memmi.it
- 19. Torre Stigler, 1906. Cartolina dal sito commons.wikimedia.org
- 20. Giuseppe Mengoni, Galleria Vittorio Emanuele, 1865. Foto dei primi del '900, dal sito www.skyscrapercity.com.
- 21. Piazza del Duomo, 1909. Foto da 'Library of Congress's Prints and Photographs', dal sito wikipedia.com.
- 22. Porta Ticinese vista dal campanile di San Gottardo, fine '800. Foto dal sito www.skyscrapercity.com
- 23. Corso Buenos Aires, primi del '900. Cartolina dal sito www.corsobuenosaires.org.
- 24. Piazza del Cordusio, fine '800. Foto aerea recente. Foto da urbanfile.
- 25. Piazza Cavour, fine '800. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 26. Leopoldo Pollack, Villa Reale, 1790-96. Foto dal sito www.skyscrapercity.com
- 27. Palazzo Litta, primi del '900. Cartolina dal sito milanoneisecoli.blogspot.it.
- 28. Porta Garibaldi verso Corso Como. Foto di Giacomo Brogi, 1880. [Fonte: Wikimedia Commons]
- 29. Giuseppe Sommaruga, Palazzo Castiglioni, 1901-4. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 30. Giuseppe Mengoni, Galleria Vittorio Emanuele, 1865. La Galleria Vittorio Emanuele in costruzione, 1865 circa. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 31. Castello Sforzesco, prove per Costruzione Torre del Filarete, 1895. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 32. Via Giuseppe Verdi e chiesa di San Giuseppe, primi '900. Cartolina dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 33. Piazza Mercanti, Palazzo dei Giureconsulti e il vecchio passaggio al Duomo, 1860. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 34. Giuseppe Piermarini, Teatro Lirico, 1776-78. Cartolina da www.igiornaleoff.igiornale.it
- 35. Piazza Sant'Ambrogio, primi '900. Cartolina dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 36. Via Vettabba incrocio con Via Calatafimi, 1925. Foto dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.
- 37. Piazza della Scala e Palazzo Marino nei primi del '900. Cartolina dal sito 'Milan l'era insci - Flickr'.



La ferrovia si arresta nell'attuale posizione di testata della Stazione Centrale con il progetto di Ulisse Stacchini che segue il concorso vinto nel 1912. Il progetto fu più volte rivisitato fino al completamento nel 1931. La costruzione si accompagnò ad un progetto urbano che comprendeva tre piazze, collocate di fronte e ai fianchi della stazione, e un grande asse viario verso il centro, via Vittor Pisani, creando anche un grande vuoto urbano, piazza della Repubblica, aperta là dove si ergeva la precedente stazione, oggi nodo del passante ferroviario interrotto e interscambiabile con la rete metropolitana.

The railways moves back to the current location of the Stazione Centrale. The project by Ulisse Stacchini, winner of competition held in 1912, was changed several times and eventually completed in 1931. The building went together with a urban design that included three new squares, located on the two sides and in front of the new station, a large road directed to the city centre - Via Vittor Pisani - and also created a large empty area - Piazza della Repubblica - previously occupied by the former railway station, today by the junction connecting the underground railroad link with the subway system.

Nel 1906 l'Esposizione Internazionale sancisce la visibilità di Milano su scala europea, con la doppia localizzazione nell'area della ex piazza d'armi, poi Foro, e dei giardini pubblici attigui all'Arena del Caramona del 1806 poi disgregati dall'Albergo (1893).

The International Exposition in 1906 affirms the visibility of Milan at European level. It concentrates in two venues: the area of the former parade ground (later, the Fiera area) and the public gardens designed by Simila Albragagna (1893) near the Arena by Luigi Canonica (1806).



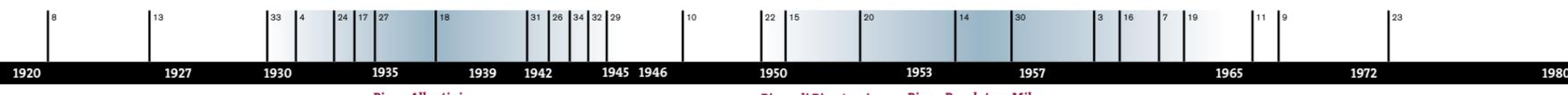
Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano
Fondazione dell'Ordine Architetti PPC della Provincia di Milano
Responsabile delegato dell'Ordine: Alessandro Trivelli
Gruppo di lavoro: Francesco De Agostini, Manuele Salvetti, Alessandro Stabini
Patrocini: Comune di Milano, AIM Associazione Interesi Metropolitani
Immagini: fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Milano

La nascita dell'idea di città moderna precedente la grande guerra è intrinsecamente legata al consolidarsi della cultura industriale e con essa di una borghesia tesa a sprovincializzarsi rapidamente dai retaggi austroungarici e d'oltralpe. Se da una parte annette rapidamente i comuni contermini secondo una progressiva crescita nel territorio circostante inteso quale grande piano libero e privo di vincoli geografici, al suo interno assistiamo alla sostituzione di sempre più importanti brani di tessuto: a est con San Babila e Monforte, fino al sistema di corso Littorio (1928-46) poi Matteotti, che amplia e modifica le dimensioni dell'isolato Berutiano. L'interramento del sistema dei navigli si annuncia come una forma di ammodernamento e igiene, una rinuncia a scapito dell'identità urbana e che, oggi, molti vorrebbero recuperare.

The rising concept of the modern city before the First World War is intrinsically related to the establishment of a middle class, expression of the industrial culture, and eager to become less provincial, escaping from the Austro-Hungarian and transalpine heritage. The city rapidly incorporates the neighbour towns and expands progressively into the surrounding territory, considered as a large free plain without geographical restraints. Inside the city, significant parts of the existing urban fabric are replaced: on the East side, with Piazza San Babila and Corso Monforte, up to the system including Corso Littorio -later Corso Matteotti- that expands and changes the size of the Berutian block. The canal system is filled in as a form of modernization and improvement of the health conditions. A decision that represents a detriment to the former urban identity and that many today would like to regain.



- 1. Mappa di Milano, 1972.
- 2. Giardini Indro Montanelli. Foto aerea.
- 3. Via Sturzo con a sinistra la stazione Garibaldi di Giulio Minoletti, 1956-63. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 4. Città Studi foto aerea, 1929-30. Foto dal sito 'Milan l'era in sci' - Flickr'.
- 5. Area delle Varesina dalla Torre Breda, anni '60. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 6. Panorama del grattacielo di Milano verso sud-ovest, 1956. Foto da 'Archivio Alinari' Firenze, in 'La storia del paesaggio urbano di Milano', di V. Vercellotti, L'Archivato, 1988.
- 7. Franco Albini e Franca Helg, Metropolitana milanese linea 1, 1962-69. Foto di Carlo Orsi, 1964.
- 8. Vista aerea Fiera di Milano, 1938. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 9. Parco Nord, anni '60. Foto dal sito www.italianbotanicalheritage.com.
- 10. Piero Bottoni e altri. Quartiere QTB, 1946-61. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 11. BBPR, Restauro e soprizzo di un edificio p sede della Banca Finanziaria in via Verdi, 1966. Foto da 'Città museo architettura', di E. Bonifanti e M. Porta, Hoepli, 1973.
- 12. La nuova viabilità di piazza San Marco dopo la copertura dei Navigli, anni '30. Foto da 'Archivio fotografico ATM'.
- 13. Palazzo della Società Buonarroti-Carpaccio-Giotto. Cartolina dal sito www.skyscrapercity.com.
- 14. Gio Ponti Antonio, Fornaroli Eugenio, Sorcini Primo e secondo Palazzo Montecatini 1936-38 e 1952. Cartolina dal sito www.skyscrapercity.com.
- 15. Luigi Moretti, edificio multifunzionale in corso Italia, 1949-55. Foto di Gabriele Basilico, 2010.
- 16. Luigi Caccia Dominioni, edificio residenziale in piazza Carbonari, 1960-61. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 17. Piazza Fiume ora piazza della Repubblica nei primi anni '30 con Case Bonaiuti e Malugani di Giovanni Muzio, 1935-36. Foto dal sito 'Milan l'era in sci' - Flickr'.
- 18. Gio Ponti, Antonio Fornaroli, Eugenio Sorcini, Primo e secondo Palazzo Montecatini, 1936-38 e 1952. Foto d'epoca dei due Palazzi, Archivio CSAC e Gio Ponti Archives.
- 19. Piazza San Babila, 1954. Cartolina dal sito www.skyscrapercity.com.
- 20. BBPR, Torre Velasca, 1951-58. Foto da Ufficio Fotografico Ercole Marelli, 1966.
- 21. A. Mangiarotti, B. Morassutti, Edificio residenziale, 1959-60. Foto di Stefano Suriano.
- 22. Ignazio Gardella, PAC-Padiglione Arte contemporanea, 1949-53. Immagine al sito www.disanonlightingmagazine.info
- 23. Alberto Burri, Teatro Continuo, 1973. Foto dal sito www.huffingtonpost.it.
- 24. Giovanni Muzio, Palazzo dell'Arte verso il parco Sempione, 1932-33. Foto da 'Milano, un secolo di architettura milanese dal Corduolo alla Bicocca', di G. Gramigna e S. Mazza, Hoepli, 2001.
- 25. Piazza San Babila dopo i bombardamenti del 1943. Foto dal sito 'Milan l'era in sci' - Flickr'.
- 26. Truppe Tedesche in piazza Duomo, 1943. Foto dal sito anpi-issione.over-blog.com.
- 27. Corso Littorio ora corso Matteotti, 1935. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 28. Piazza del Duomo con la Manica Lunga di Palazzo Reale demolita, 1937. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 29. Ori in via Negrolì, secondo dopoguerra. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 30. "Senza titolo". Foto di Kurt Blum, 1956. Foto dal sito 'Milan l'era in sci' - Flickr'.
- 31. Scorcio di via Larga con gli edifici in costruzione, anni '40. Foto da 'Milano città moderna', di F. Fracò, Federico Motta Editore, 1996, p.121. info@mottaeditore.it
- 32. Via Molino delle Armi dopo le bombe, 1943. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 33. I lavori di copertura del Naviglio in via Falabeneferelli, 1929-30. Foto da 'Civico Archivio Fotografico di Milano', da 'Milano. Il volto della città perduta: immagini della memoria, 1850-1950', di R. Cordani, CELIP, 2004.
- 34. Via Olmetto devastata dai bombardamenti bellici, 1943. Foto dal sito www.belleciomilano.it



Piano Albertini **Piano di Ricostruzione** **Piano Regolatore Milano**

Il rapido incremento demografico di corpo a una città che può apparire una sommatoria di edifici frutto di generose opportunità edificatorie per gli operatori privati. Nella mobilitazione di opportunità ed esigenze, il "condominio" è banco di prova per i professionisti milanesi da Mario Asnago e Claudio Vender, ai Luigi Caccia Dominioni (Casa in piazza Sant'Ambrogio, 1949-50), Vico Magistretti, Ignazio Gardella (Casa al Parco, 1949-48), BBPR Studio, Fratelli Sironi, Giulio Minoletti, Antonio Mangiarotti and

The rapid population growth nurtures a city that may appear as the sum of the buildings built by private investors thanks to the generous development opportunities. Among a large variety of opportunities and needs, the apartments block is the breeding ground for many Milanese professionals. Luigi Caccia Dominioni (Casa in Piazza Sant'Ambrogio, 1949-50), Vico Magistretti, Ignazio Gardella (Casa al Parco, 1947-48), BBPR Studio, Fratelli Sironi, Giulio Minoletti, Antonio Mangiarotti and

Luigi Mattioni. In short, the several different examples of Milanese rationalist architecture (the neighbourhoods by Franco Albini, Renato Caruso, Giancarlo Piretti), in the Second Post-war period, lead to the new neighbourhoods of INA Casa Huser (Luigi Figini, Gino Pollini, Gio Ponti 1950-55), and Comasino (Bruno Zevi and others, 1953-63), while the research work on the Q1 neighbourhood takes place. Here, Piero Bottoni proposes a new urban landscape, through the diversity of the housing typology and new services.



La risposta ai tragici bombardamenti della guerra che distrussero parte del centro storico, emerge in un modo del tutto originale le istanze dell'architettura moderna, tra astrazione modernista e pragmatismo professionale, fondando una via altrettanto moderna alla ricostruzione post-bellica determinando a comprendere la cultura in cui si radica l'identità collettiva della nostra città. Un'attività che è stata capillare ma anche discontinua, a costituire un patrimonio di fatto ancora poco conosciuto nella sua essenza, se non nei suoi principali paradigmi, divenuti in quegli anni riferimento internazionale per la cultura di una interpretazione originale delle istanze del movimento moderno e fortemente radicata nel contesto.

The reaction to the terrible bombing that, during the World War, destroyed part of the historic centre, acknowledges the requests of the Modern architecture, in a new way: between modernist abstraction and professional pragmatism, creates an equally modern way to the post-war reconstruction - something crucial to understand the culture that lies beneath the collective identity of Milan. The process was very widespread but also discontinuous. It established a heritage still almost unknown in its essence, if not for its main models that, in those years, became an international reference point of an architectural culture strongly settled in context and original in its interpretation of the Modernist movement.



Se con la crisi e la rivoluzione culturale degli anni Settanta si mettono in discussione i paradigmi culturali del moderno, ripiegando spesso verso apparati teorici e di disegno autonomi rispetto al confronto con la realtà e la sua costruzione, negli anni alla fine del secolo si elaborano nuove strategie di intervento urbano, non più legate alla pianificazione classica, ma incentrate sulla negoziazione puntuale tra amministrazione e operatore. Le trasformazioni cui assistiamo oggi sono molto estese e non di rado frutto di iniziative finanziarie a capitale straniero. Ma soprattutto legate a politiche di *governance* alterne, passate attraverso una formula di concertazione che, talvolta, non ha portato ad esprimere un disegno condiviso ed esplicito della città.

If, on one side, the crisis and the Cultural Revolution in the seventies bring into question the modern cultural models, often turning to theoretical and design schemes unrelated to the reality and its construction, on the other side, at the end of the century new urban design strategies are developed. They are no longer tied to the classic planning, but centred on the negotiation between city administration and private developer. Today, the city is going through large transformations. They, not infrequently led by foreign venture capital, are most of all the result of different governance policies and concerted decisions that not always led to the expression of a clear and shared design of the city.



- 1. Ortofotogrammetrico di Milano, 2015.
- 2. Studio Ruatti, Edificio LAP-Lambretto, 2009. Foto di Andrea Martradronda. Archivio Milanocheccambia.
- 3. Renzo Piano Building Workshop, Area ex Fek, 2006. Masterplan dallo studio RPBW.
- 4. Giuseppe Piermarini (1776 - 1778) e Mario Botta (2001), Teatro alla Scala, 2011. Foto di Jakob Hakan, 2011.
- 5. MAB architecture, Abitare a Milano via Gallarate, 2010. Fotografia dell'intervento, foto di Paolo Riolzi. Archivio Milanocheccambia.
- 6. Grafton Architects, Ampliamento dell'Università Bicconi, 2008. Foto di Stefano Surano.
- 7. Gregotti Associati, Progetto Bicocca, 2005. Vista aerea dell'area, foto dal sito www.unimib.it.
- 8. Skyline con i grattacieli dell'area Garibaldi-Repubblica. Foto dal sito dal sito www.skyscrapercity.com.
- 9. Stefano Boreri, Ricky Burdett, Jacques Herzog, William McDonough, Joan Busquets. Ufficio di Piano, EXPO 2015, 2010. Render dal sito www.expositerritorio.it/sole24ore.com.
- 10. 5+1AA, MilanoSud, 2006. Immagine da studio 5+1AA.
- 11. Cino Zucchi Architeti, Edilizia residenziale convenzionata al Portello, 2007. Foto dallo studio Cino Zucchi Architeti. Archivio Milanocheccambia.
- 12. Foster and Partners, Caputo Partnership, Raun, Plankon AG - Arch. Castore, Aree ex Montecity e Redaelli Milano Santa Giulia, 2005, masterplan del progetto. Render da Santa Giulia Risanamento Spa.
- 13. Kohn Pedersen Fox, Torre Diamante, 2013. Foto di Simone Simone.
- 14. Alfo Grifoni, Alpina Spa, PR.U. Rubattino, 2009, masterplan del progetto. Immagine da studio Archimi. Archivio Milanocheccambia.
- 15. Caputo Partnership, Antonio Citterio, Patricia Viel and Partners, P.I.L. Cascina Merlata, 2015, fotografia del villaggio Expo. Foto dal sito www.ediliziaeterritorio.it/sole24ore.com.
- 16. David Chipperfield, Museo della Cultura, 2015. Vista aerea dal sito www.blog.urbanfile.org.
- 17. Boreri Studio, Bosco Verticale, 2014. Foto di Kirsten Bucher.
- 18. Kohn Pedersen Fox, Torre Diamante, 2013. Foto dal sito www.skyscrapercity.com.
- 19. Zaha Hadid, Arata Isozaki, Daniel Libeskind, CityLife, 2005, render del progetto. Immagine dal sito www.citylife.it.
- 20. Park Associati, La Serenissima, 2012, fotografia dell'intervento di ristrutturazione, foto di Andrea Martradronda. Archivio Milanocheccambia.
- 21. SANAA Architects, Nuovo campus Bicconi, 2012. Foto del plastico dall'Ufficio Stampa Università Bicconi. Archivio Milanocheccambia.
- 22. Angelo Mangiarotti, Passante ferroviario, Stazione sotterranea Repubblica, 1992. Foto di Tiziana Colombo.
- 23. OMA, Fondazione Prada, 2015. Foto di Stefano Surano.
- 24. MCA, Mario Cucinella Architects, Edificio Parallelo, 2013. Foto di Daniele Domenicali. Archivio Milanocheccambia.
- 25. 5+1AA, IULM - Knowledge Transfer centre, 2008. Foto di Ernesta Cavola. Archivio Milanocheccambia.
- 26. Herzog & De Meuron, Fondazione Feltrinelli, 2013. Render del progetto dal sito www.cittacontemporanea.it. Archivio Milanocheccambia.

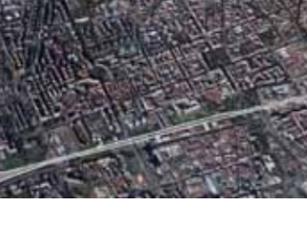
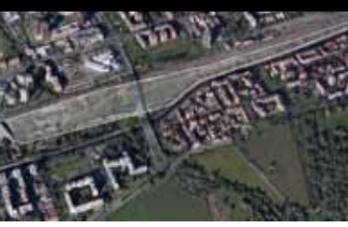


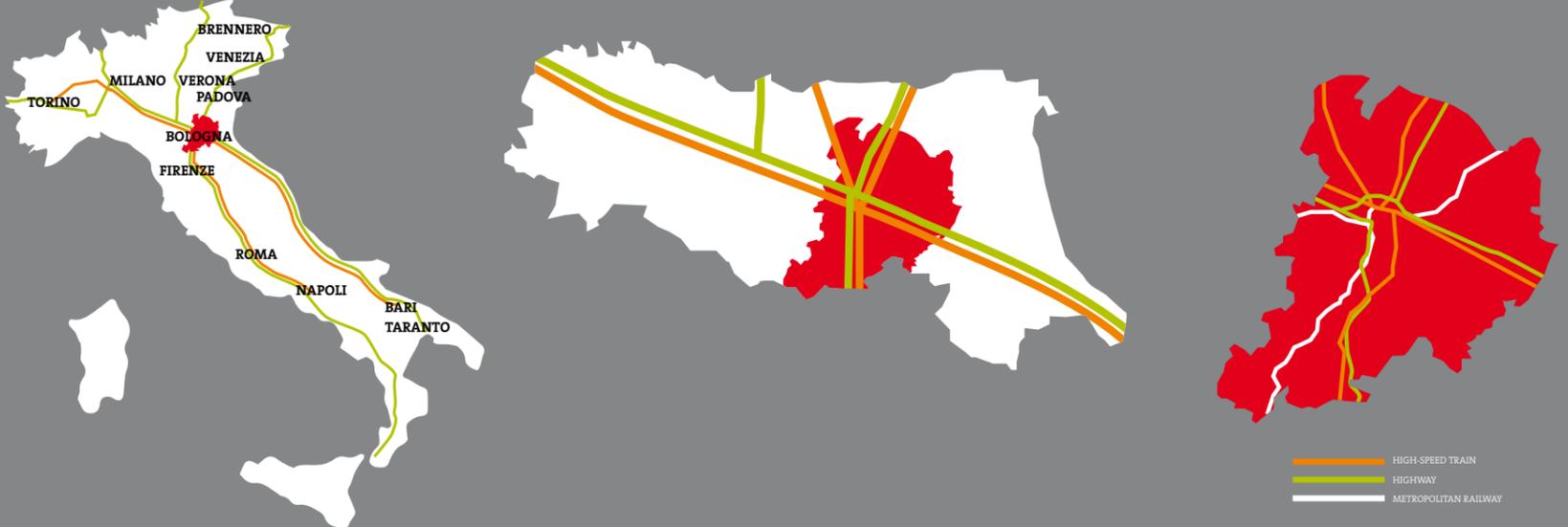
Se negli anni Novanta si era cercato di individuare progetti che innescassero processi di interesse collettivo, pur senza uno strumento di coordinamento di Piano, e nella prima metà del 2000 che si assistono sulle aree più interessanti le principali trasformazioni quantitative. In un sistema dell'architettura internazionale, interviene nelle principali aree di rigenerazione urbana, modificando il tradizionale approccio urbano e avviando un dibattito culturale molto vivo anche sul linguaggio dell'architettura consegnato dai nuovi interventi: Bicocca Pirelli, Portello, Palazzo della Regione, Garibaldi Repubblica, City Life, Santa Giulia, solo per citare le principali. Una comuna di interventi per decine di milioni di mq.



Alle trasformazioni in corso, si aggiungono con il nuovo Piano di Governo del Territorio (2011) le Aree di Trasformazione Urbana strategica, prevalentemente orientate a recuperare parte del territorio già costruito, come scali ferroviari e caserme, verso il rinnovamento del tessuto urbano residenziale e produttivo per qualche milione di metri quadri di nuove costruzioni. A questo si aggiunge la futura definizione dell'area di Expo che, dopo una gestazione a stralzo, i problemi di realizzazione e la non totale coincidenza con i desideri dei principali protagonisti della filiera, potrà diventare un luogo di sperimentazione metropolitana, ponendo nuovamente la città come un riferimento della cultura architettonica contemporanea.

With the Piano di Governo del Territorio (the new Master Plan, 2011), the current transformations will be added to the Aree di Trasformazione Urbana Strategica, mainly concerning the renewal of the built territory, such as railway stations and military sites, contributing to the renovation of the residential and productive urban fabric, with some million square meters of new constructions. The future definition of the Expo area should be added up. After a stop-and-go development, the realization problems and the fact that it was not able to meet in full the needs of the main stakeholders, it may become a place of urban experimentation, making the city once again the reference point of the contemporary architecture.





BOLOGNA

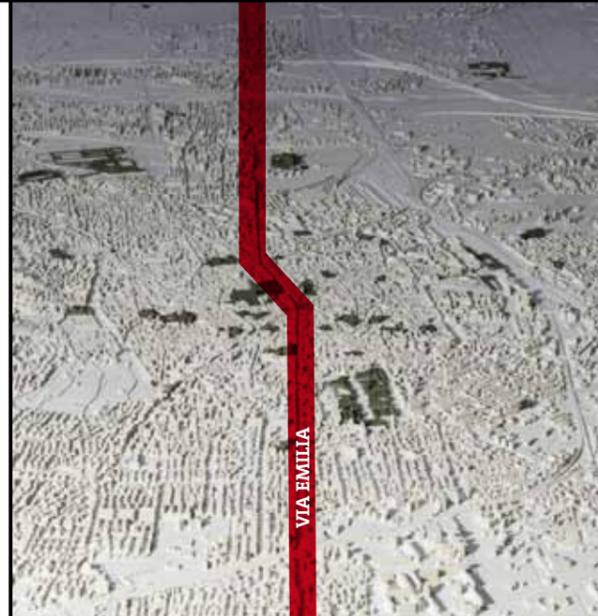
La città delle intersezioni
The intersection city

Dove siamo

In questi pannelli sono illustrate alcune iniziative a scala urbana e di quartiere che per le loro caratteristiche avranno un particolare impatto sulla città nei prossimi anni. Grazie agli interventi di riqualificazione in corso di realizzazione che interessano quelli che erano, sino a pochi anni fa, importanti centri industriali, e, grazie alle opportunità rappresentate dalle aree militari e dalle caserme, che saranno oggetto di una prossima riconversione, si otterranno nuovi alloggi a prezzi accessibili, parchi, aree commerciali, nuovi distretti tecnologici, spazi per la cultura e importanti centri direzionali. Favorita dalla sua posizione geografica, e dalla dotazione infrastrutturale, Bologna è il cuore della sfida italiana sul futuro delle città.

Where we are

In these boards you can see some initiatives, larger or smaller interventions, at urban or neighborhood level, that will have substantial impacts on the built environment of our city for years to come. We are talking about former thriving industrial hubs now undergoing redevelopment, and abandoned military areas and barracks that will be reused into affordable housing, shopping areas, technological and business districts, cultural spaces and parks. With her key localization, and her infrastructure endowment, Bologna is the heart of an Italian challenge over the future of our cities.



Aeroporto

Per potenziare l'infrastruttura e migliorare la qualità dei servizi offerti, SAB, la società di gestione del Marconi, ha predisposto un Master Plan che identifica gli interventi di riqualificazione e ampliamento dello scalo, che dal 2008 al 2013 ha registrato un aumento dei passeggeri del 47% (da 4,2 milioni a 6,2 milioni). A giugno 2014 è stato inaugurato il nuovo Terminal passeggeri che, con un incremento degli spazi di oltre 5.000 mq e il restyling dell'80% delle aree esistenti, ha portato la capacità dello scalo a 7,5 milioni di passeggeri.

Airport

To boost the infrastructure and to improve the quality of the services provided, SAB, the company managing Marconi airport, has drawn up a Master Plan that identifies the actions to improve and enlarge the airport, which from 2008 to 2013 registered a 47% increase in passengers (from 4.2 million to 6.2 million). In June 2014, the new Passenger Terminal was inaugurated, which resulted in an increase of space by over 5,000 square meters, a makeover of the previously existing areas (80%) and brought the airport's capacity up to 7,5 million passengers.

Stazione ferroviaria

Collocata su un'area di 180.000 mq, la stazione ferroviaria di Bologna sarà il centro nevralgico di una rete di trasporti internazionale, interessata da un movimento giornaliero di oltre 800 treni e di circa 180.000 passeggeri. Sono tre le tappe attraverso cui si rinnoverà la stazione: il completamento del passante Alta Velocità e della stazione sotterranea con annessa sistemazione degli accessi a nord (via Carracci), il restyling della stazione storica di piazza Medaglia d'Oro della Resistenza e infine la realizzazione del complesso della Nuova Stazione su progetto di Arata Isozaki (quest'ultimo in attesa di finanziamento).

Railway station

Located in an area of 180.000 square metres, Bologna railway station will be the nerve centre of an international transport network, involving daily movements of over 800 trains and about 180.000 passengers. The station will be renewed in three stages: completion of the high-speed track and the high-speed underground station with connected laying out of the accesses to the north; makeover of the historical station in Piazza Medaglia d'Oro della Resistenza and finally, realization of Arata Isozaki's project of the new station complex (awaiting financing).

Stazione degli autobus

L'Autostazione di Bologna è il luogo in cui confluiscono le linee nazionali e internazionali del trasporto pubblico su gomma, con circa 4 milioni di passeggeri all'anno. È stato avviato nel 2014 un percorso di riqualificazione e valorizzazione della struttura dell'autostazione con l'obiettivo di renderla un più moderno hub di scambio del trasporto passeggeri. Si prevede di rinnovare le prestazioni funzionali del terminal, di incrementare l'appetibilità dei servizi commerciali offerti all'interno dell'edificio principale (riorganizzando gli spazi e prevedendo nuove destinazioni d'uso), di riqualificare lo spazio pubblico circostante l'area con particolare attenzione agli accessi e ai percorsi pedonali, conservando e valorizzando gli aspetti architettonici di pregio della struttura.

Bus station

The bus station in Bologna is the place in where the national and international lines of public transport on tyres meet, with about 4 million passengers a year. In 2014, the refurbishing and valorisation of the Autostazione's structure was launched in order to create a modern hub for passengers transport exchange. There are plans to renew the functional performances, to increase the attractiveness of the commercial services provided inside the main building, and improve public space surrounding the area with particular attention to accesses and pedestrian routes.

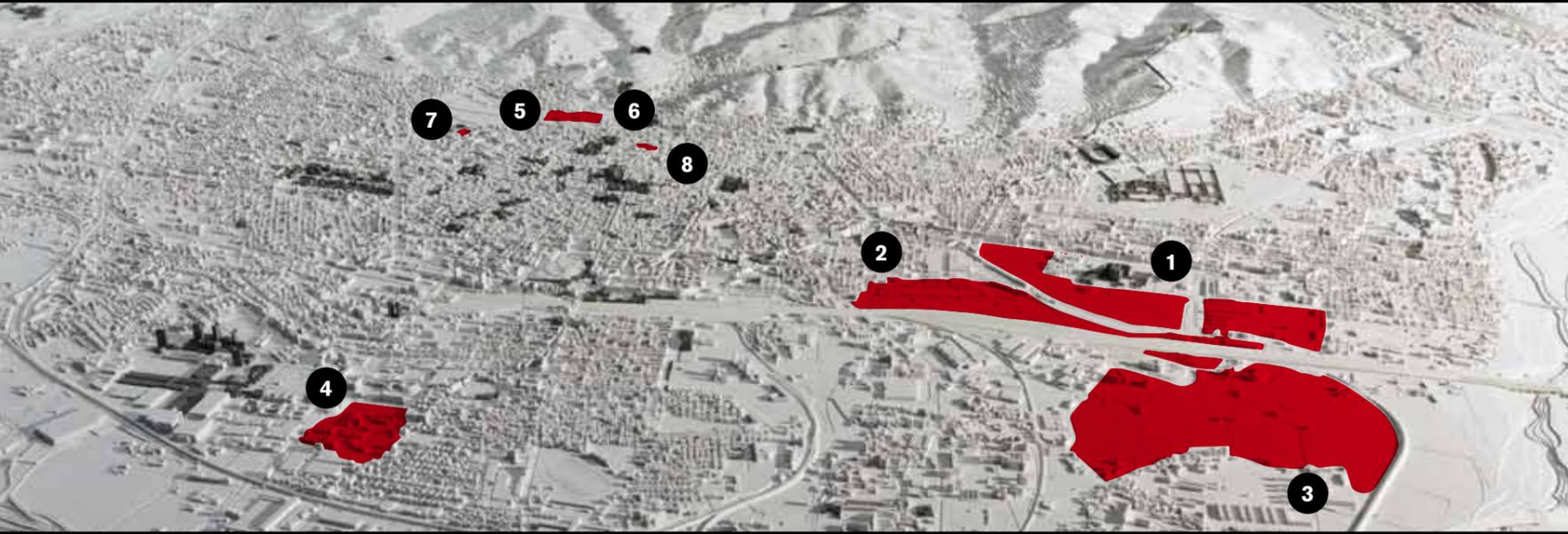


Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Bologna

Gruppo di Lavoro
Pier Giorgio Giannelli,
David Casagrande (Marcadenti),
Designer Antonino Giunta - Pablo Communication

Patrocini
Comune di Bologna,
Città Metropolitana di Bologna,
Regione Emilia-Romagna,
Camera di Commercio di Bologna,
Urban Center Bologna

Immagini
fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Bologna



- 1 Prati di Caprara Area
land area: 320.000 m2
- 2 Ravone railway goods yard
land area: 435.500 m2
- 3 Bertalia-Lazzaretto district
land area: 730.000 m2
- 4 Sani barracks
land area: 108.500 m2
- 5 The Sta.Ve.Co.
land area: 87.700 m2
- 6 San Mamolo barracks
land area: 12.000 m2
- 7 Masini barracks
land area: 7.500 m2
- 8 Innocenti hospital, Maternità hospital
gross floor area: 8.500 m2 + 13.500 m2

Progetti futuri

Le aree individuate in questa tavola rappresentano una panoramica delle principali possibilità d'intervento che verranno realizzate nei prossimi anni. Sono strategiche per Bologna perché rappresentano un'importante occasione di riqualificazione urbana, nelle quali la nostra città scommette sul proprio futuro. Queste aree saranno oggetto di grandi cambiamenti attraverso un esteso programma di rigenerazione, che contribuirà anche a migliorare i collegamenti con la stazione, l'aeroporto e il centro. In queste aree potranno essere realizzati spazi per il tempo libero - parchi, giardini, aree attrezzate - alloggi a canone calmierato, servizi pubblici e privati, negozi e spazi per il commercio. Le zone vicine ai principali nodi infrastrutturali, come ad esempio la stazione dell'Alta Velocità, potranno diventare nuovi centri direzionali. Il processo è in fase di avvio: attraverso dibattiti, consultazioni con stakeholder, associazioni e cittadini che hanno partecipato all'elaborazione del Piano Strategico Metropolitan.

Coming up

Areas identified in the board are a panorama of the main development chances to become in Bologna for the years to come. These are strategic points because they are a huge occasion of urban regeneration in which our city is betting on its future. These areas will get big changes through a massive regeneration program that will improve links with railway station, airport and city center. Rezoning permits an alternate type of development: social housing, public and private services, spaces for commerce and spaces for leisure like parks, gardens, picnic areas. The areas close to major infrastructure nodes will become new business district. The process is starting: through debates, consultations with stakeholders, associations and citizens who take part in the drawing of the Metropolitan Strategic Plan.

- uffici pubblici / public office
- istituto tecnologico / technological district
- ospedale / hospital
- università / university
- quartiere residenziale / housing
- centro "business" / business center
- shopping area / shopping areas
- spazi culturali / cultural spaces
- parchi / parks

1 PRATI DI CAPRARA

L'area denominata Prati di Caprara costituisce un complesso ambito oggetto di riqualificazione. Si sviluppa a ovest del centro storico al margine meridionale della ferrovia, costeggiato da via Saffi, in adiacenza all'Ospedale Maggiore e al nuovo Ospedale Golinelli. La struttura, in passato utilizzata per l'addestramento del corpo militare, è composta da una ventina di fabbricati in parte utilizzati come ricovero di mezzi militari e in parte adibite ad alloggi, alcuni di essi sono di interesse architettonico. In queste aree sarà creato un nuovo grande parco urbano che sarà un'importante connessione ecologica tra il centro città e il fiume Reno. Saranno realizzate nuove abitazioni, anche di tipo collettivo, e nuove spazi per attività economico-commerciali di medio piccole dimensioni. Gli strumenti urbanistici prevedono anche la realizzazione di un parcheggio di interscambio con la fermata del servizio metropolitano e l'insediamento di attività di carattere direzionale.

Dati
Superficie territoriale: circa 320.000 m²
Superficie utile: circa 147.000 m², di cui 106.000 m² housing (70%)
Spazi pubblici: 90.000 m²

2 EX SCALO RAVONE

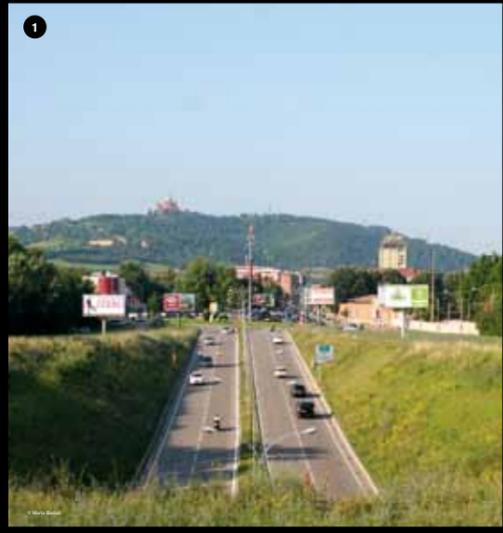
Si tratta di un ambito estremamente interessante per la sua posizione e per il rapporto con la ferrovia. L'ex scalo fa parte della linea di cintura, l'insieme di binari dedicati al traffico merci che caratterizza l'area a nord di Bologna. Lo scalo Bologna Ravone fu aperto nel 1925 con la costruzione dello scalo San Donato (1941) e con il crescente aumento del traffico si genera un forte depennamento e dedicato al trasporto delle derrate alimentari sino a quando non venne definitivamente dismessi. L'ex Scalo Ravone è un ambito urbano di riqualificazione nel quale è previsto un nuovo mix funzionale che garantisca un'adeguata composizione di residenza e attività sociali, culturali, commerciali. All'interno dell'area è presente uno dei principali parcheggi cittadini che dovrà essere ulteriormente valorizzato come sistema di interscambio.

Dati
Superficie territoriale: 435.500 m²
Superficie utile: circa 39.000 m²
Volume: circa 165.000 m³

3 COMPARTO BERTALIA-LAZZARETTO

Il nuovo grande comparto Bertalia-Lazzaretto, in corso di costruzione nella zona nord-ovest della città, una volta completato, vedrà la realizzazione di 2.000 nuove abitazioni, oltre a nuovi spazi per l'università, uffici, negozi e spazi pubblici. Sarà un insediamento di alta qualità, in grado di sfuggire in chiave contemporanea le caratteristiche architettoniche e la variegata composizione sociale della città storica, secondo le intenzioni dei progettisti. Attualmente è allo studio una revisione degli strumenti urbanistici che consentirà di meglio definire le modalità per proseguire gli interventi. Un accordo fra il Comune e l'università prevede di concedere gratuitamente terreni comunali all'università che si farà carico della realizzazione delle urbanizzazioni. Tali opere rivestiranno un ruolo strategico anche per l'intero comparto, consentendo di consentire le strutture universitarie con gli edifici residenziali. L'inizio dei cantieri, che riguarderanno circa 12.000 mq di edifici (Insediamento MLR) oltre alle urbanizzazioni, è previsto per il 2015 con la conclusione entro la fine del 2018.

Dati
Lazzaretto land area: 730.000 m²
University Buildings gross floor area: 35.000 m²



URBAN REGENERATION

PRATI DI CAPRARA MILITARY AREA SMART GROWTH

SANT'S BARRACKS

DISUSED MILITARY AREAS BLO

LANDMARKS PRESERVATION SUSTAINABILITY

SAN MAMOLO'S BARRACKS

URBAN REDEVELOPMENT SPRAWL

DISUSED MILITARY AREAS STA.VE.CO. FACTORY

PRIVATE-PUBLIC PARTNERSHIP

SANT'ORSOLA MALPIGHI HOSPITAL

ZERO URBAN SPRAWL BERTALIA LAZZARETTO ZONE



50 MESTRE, POLO UNIVERSITARIO CÀ FOSCARI
Nuovo campus scientifico sito in via Torino a Mestre che ospita sale, laboratori, auditorium e biblioteca di area scientifica. Lungo per la ricerca e la didattica offre anche spazi per la residenza universitaria.

51 MESTRE, AREA ALTOBELLO
La rigenerazione urbana è l'leitmotiv di un programma ministeriale volto ad aumentare la dotazione di infrastrutture e a migliorare la condizione abitativa al fine di valorizzare un'antica identità, fatta di vecchie case e vecchie fabbriche.

52 MESTRE, EX DEPOSITI ACTV
Ex deposito di autobus, ora demolito, diventa nuovo centro con strutture commerciali, parcheggi, un edificio a torre a uso residenziale, e direzionale, comprendente di uno spazio pubblico a uso sala musica.

22 MESTRE, EX MERCATO OCTOFRUITICOLO
La trasformazione in zona residenziale, commerciale e direzionale dell'area del vecchio mercato in via Torino si investe nel sistema dell'asse est-ovest di Mestre definendo una nuova centralità urbana.

23 MESTRE, CASERMA MATTER
Localizzata tra la direttrice principale nord, il Terraglio e il centro di Mestre, la caserma Matter è luogo di alto valore che offre la possibilità di definire un progetto per una nuova parte di città, rigenerando un tessuto già urbanizzato senza consumare suolo agricolo.

24 MARGHERA, AREA EX POS CONTAINER
Punto nevralgico di transito del traffico su gomma proveniente da sud e la cerchia tra una zona abitata di Vauclette e Porto Marghera dove potranno sorgere servizi direzionali, servizi e commerciali con l'obiettivo di "ricucire" la città giardino e l'area di progetto.

53 MESTRE, MUSEO MESTRE 900 Mg
Mg è il Museo del 900 e rappresenta il luogo privilegiato per rivitalizzare il centro di Mestre. Esito di un concorso internazionale, in fase di realizzazione, il nuovo polo culturale darà vita a una centralità urbana volta a connettere parti diverse della città in una prospettiva di sviluppo.

54 MESTRE, RIQUALIFICAZIONE DI VIA POERIO
Il progetto valorizza uno spazio pubblico centrale di Mestre, grazie a una sistema di percorsi pedonali che interessano via Poerio e parte del fiume Mazonengo ripartito in superficie. Il recupero urbano permette la connessione di itinerari significativi della città in un'idea articolata di riqualificazione.

55 MESTRE, CENTRO CULTURALE CANDIANI
Il cinema multisala IMG e il centro culturale Candiani costituiscono un nuovo polo culturale ricreativo e commerciale a ridosso di piazza Ferretto, centro ideale di Mestre, messo in collegamento dalla galleria commerciale Barcolla, un nuovo edificio a due piani un percorso pubblico coperto.

33 FORTE CARPENEDO
L'area di Forte di Carpenedo è entrata su 18 ettari di terreno ed è collegata al Bosco planiziato di Carpenedo. 500 di interesse Comunitario si presenta come luogo deputato alla valorizzazione della biodiversità, allo sviluppo di attività didattico-museali e a iniziative socio-culturali.

56 PORTO MARGHERA, PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO VEGA
Il Venice Gateway for Science and Technology (VEGA) è il Parco Scientifico Tecnologico di Venezia dove torono sole centri di ricerca, imprese private e un network tra Università, esempio virtuoso di ricomposizione di una zona industriale di Porto Marghera, suggerisce un modello di sviluppo eco-compatibile.

16 AREE FERROVIARIE: Stazione di Mestre, ex scalo merci, Giardini di via Piave
Stazione di Mestre e Giardini di via Piave. L'area della stazione di Mestre diventa un nuovo epicentro per facilitare la relazione diretta tra i centri urbani di Mestre e Marghera. Si conferma il suo potenziale con una formula dedicata a treni ad alta velocità, la presenza di un nuovo Bici-Park e di un sviluppo come polo intermodale tra treno, metropolitana di superficie, autobus e bicicletta.

17 MESTRE, EX OSPEDALE UMBERTO I*
La riqualificazione dell'ex ospedale Umberto I a Mestre prevede il recupero di manufatti storici e la costruzione di tre nuovi edifici a torre collegati da una piastrina di servizio. Attrezzature collettive, residenze, parcheggi e spazi pubblici saranno interconnessi nella città con una nuova fermata della metropolitana di superficie.

19 PIAZZA BARCHÈ
Il master plan per Piazza Barchè e Piazza XXVII Ottobre stabilisce l'assetto urbanistico dell'area compresa fra Piazza Barchè e il Canal Salvo, prevedendo la realizzazione di un'ampia area pedonale alberata attrezzata per ospitare il mercato fisso e bioterminale e un parcheggio interrato.

48 MESTRE, PARCO DI SAN GIULIANO
Il Parco di San Giuliano è frutto di una ricomposizione ambientale eterogenea grazie alla bonifica di 74 ettari di suolo affacciato sulla laguna di Venezia. Bito di un concorso internazionale di progettazione, è un parco urbano moderno frutto delle attività ricreative di Mestre.

VENEZIA

I nuovi confini della città lagunare

The new limits of the lagoon-city



Città laguna, città stato

La matrice storica della città di Venezia ha origine dalla morfologia naturale della sua laguna che ha costituito per secoli la difesa naturale, la risorsa alimentare e il mezzo di trasporto. La forma della laguna conferisce forma alla città di Venezia. Con la nascita della potenza militare e commerciale della Repubblica i possedimenti ed i confini si allargano fino all'estremo oriente e la città si popola di genti da tutto il mondo. Nel 1570 gli abitanti sono quasi 190.000.

Lagoon city / City state

The shape of the city of Venice is dictated by the natural morphology of its lagoon, for centuries its natural defence, source of food and means of transport. The shape of the lagoon shapes the city of Venice. With the birth of the military and trading power of the Serenissima Republic, its territories and frontiers extended on the mainland to the west and over the sea to the east. The city was populated with people from all over the world. In 1570, it boasted almost 190,000 inhabitants.

<p>Edifici, territori</p> <p>Le Barena (seu umide) Sicché la forma naturale della Laguna di Venezia su cui il piano insediamento umano</p> <p>Procuratie in Piazza S. Marco, Gettie Bellini, 1496 Le Scuole di Arti e Mestieri sono tra le più ricche ed influenti istituzioni della città</p> <p>Palazzo Ducale, XIV secolo, dipinto da Canaletto, 1790 Il potere e la ricchezza dell'aristocrazia veneziana</p> <p>Pontego de Tedeschi, XIII secolo Sede magistrato e luogo di vendite delle comunità situate in affoll con la Repubblica</p> <p>Cà 'l'Orto, 1481 Lussuose case private si affacciano sul Canal Grande. Venezia appartiene alle più importanti corti europee</p> <p>Villa Pisani a S. Polo, 1791 Residenze che competono con quelle dell'alta società europea, per una società ricca, più pigra e prossima alla decadenza</p> <p>Porto Marghera, 1867 Storici, innovatori e genieri vanno e vengono rapidamente (i diseredati)</p>	<p>Infrastrutture, accessi</p> <p>Morfologie L'acqua è l'elemento di base per lo sviluppo della città</p> <p>Venezia e le sue isole, Bandiera, 1948 Venezia è al centro di una galassia di isole, protetta dal mare da corroni litonici</p> <p>Mincolo al ponte di Piazzo, Carpaccio, 1494 Muoversi con la gondola è un simbolo di ricchezza e potere</p> <p>La Seriola di Sabbatino, 1600 Preservare l'unità della laguna e del suo ambiente è una priorità. Molti fiumi che sfociano nella laguna vengono deviate verso il mare</p> <p>Difese militari austriache, 1834 Le difese militari intorno a Venezia e alla sua laguna</p> <p>Il ponte transilunare austriaco, 1846 Nuovo accesso e moderne infrastrutture riducono i tempi di accesso alla città</p>	<p>Società, economia</p> <p>Monaco a Treviso, XII secolo La prima società veneziana è molto legata alla cultura bizantina e alla religione</p> <p>Canzonamento lungo la Via della Seta, XIV secolo Le relazioni commerciali con l'Oriente sono la principale fortuna economica della città. La perdita di esse è l'inizio della crisi</p> <p>La fabbrica dell'Arsenale È il più grande complesso produttivo e la prima grande fabbrica moderna: le galee sono state costruite "in serie" impiegando oltre 5000 lavoratori</p> <p>La città di laguna, Pietro Longhi, 1760 Una vita agiata e borghese</p> <p>Rivoluzione moderna Con la prima rivoluzione industriale l'arsenale di Venezia viene riconvertito a produzione di base con oltre 2000 lavoratori</p> <p>Progetto della Strada Nova, 1867 Nuova strada dritta al porto degli dotti e ved.</p>
<p>Risorse, tecnologie</p> <p>Paglia e legno La tecnologia costruttiva nei primi insediamenti si adatta alla natura acquatica del luogo</p> <p>Pali conti nel fango Stabilizzare la zona umida e per rendere abitabile la laguna</p> <p>Particolare della Vedute di Venezia, Museo Correr, 1910 Per molti anni la potenza militare e commerciale è supportata dalla grande capacità di costruzione di navi</p> <p>Leconobus e la Gondola "La gondola è un'impeccabile strumento, puro e razionale"</p> <p>Bonifiche La nuova tecnica di bonifica dei terreni permette la prima espansione dell'isola</p> <p>La nuova stazione ferroviaria, 1860 Primo tentativo di portare la stazione ferroviaria accanto a Piazza San Marco</p> <p>L'era della macchina Attività industriali a Molino Stucky</p>	<p>Relazioni, collegamenti</p> <p>Venezia e l'Oriente Venezia come territorio bizantino aveva ampi diritti commerciali lungo la costa adriatica</p> <p>Marco Polo Viaggiatore e mercante ha introdotto gli europei alla conoscenza dell'Asia centrale e della Cina</p> <p>Carta della Via della Seta di Genaro Mercatoro Cina e India alla fine del XVI secolo</p> <p>Gettie Bellini, 1480 Ritratto di Doge Giovanni Mocenigo e Membrini II</p> <p>Napoleone a Venezia, da Giuseppe Borsato e Francesco Giuseppe Imperatore nel film "Sissi" Napoleone e più tardi gli austriaci, hanno ereditato di portare nella antica città i principi di ordine e di igiene</p> <p>Unificazione, 1871 Indice eco unificazione italiana</p>	<p>Persone, protagonisti</p> <p>Masso Polo 1544-1934 Grande al suo libro, il "Milano", direttore il più famoso membro della sua famiglia di mercanti</p> <p>Giovanni Bellini e il "Tintoretto" ha combattuto anche per conquistare la performance dei migliori artisti della scena</p> <p>Tiziano Vecellio, 1540 Doge Andrea Gritti, 1579-1593, comincia la tradizione di neutralità della Serenissima</p> <p>Jacopo Sansonino, Andrea Palladio, Antonio Vivaldi, musicista</p> <p>Pietro Paloscopo Promosse la regolazione dei fiumi e la costruzione di una diga nel porto di Malamocco</p> <p>Ricardo Schickel Porta e Sindaco di Venezia, ha "inventato" la Biennale di Venezia</p> <p>Giuseppe Volpi Tra le più alta figure del partito fascista, fu l'artefice della espansione industriale di Marghera sulla laguna</p>

Cristoforo Sabbatino, *Mappe di Venezia*, Archivio di Stato, Venezia, 1546. Ambiente naturale e umano si sovrappongono

Jacopo de' Barbari *Vedute di Venezia*, Museo Correr, 1590. La città di pietra e legno al centro della laguna

Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Venezia

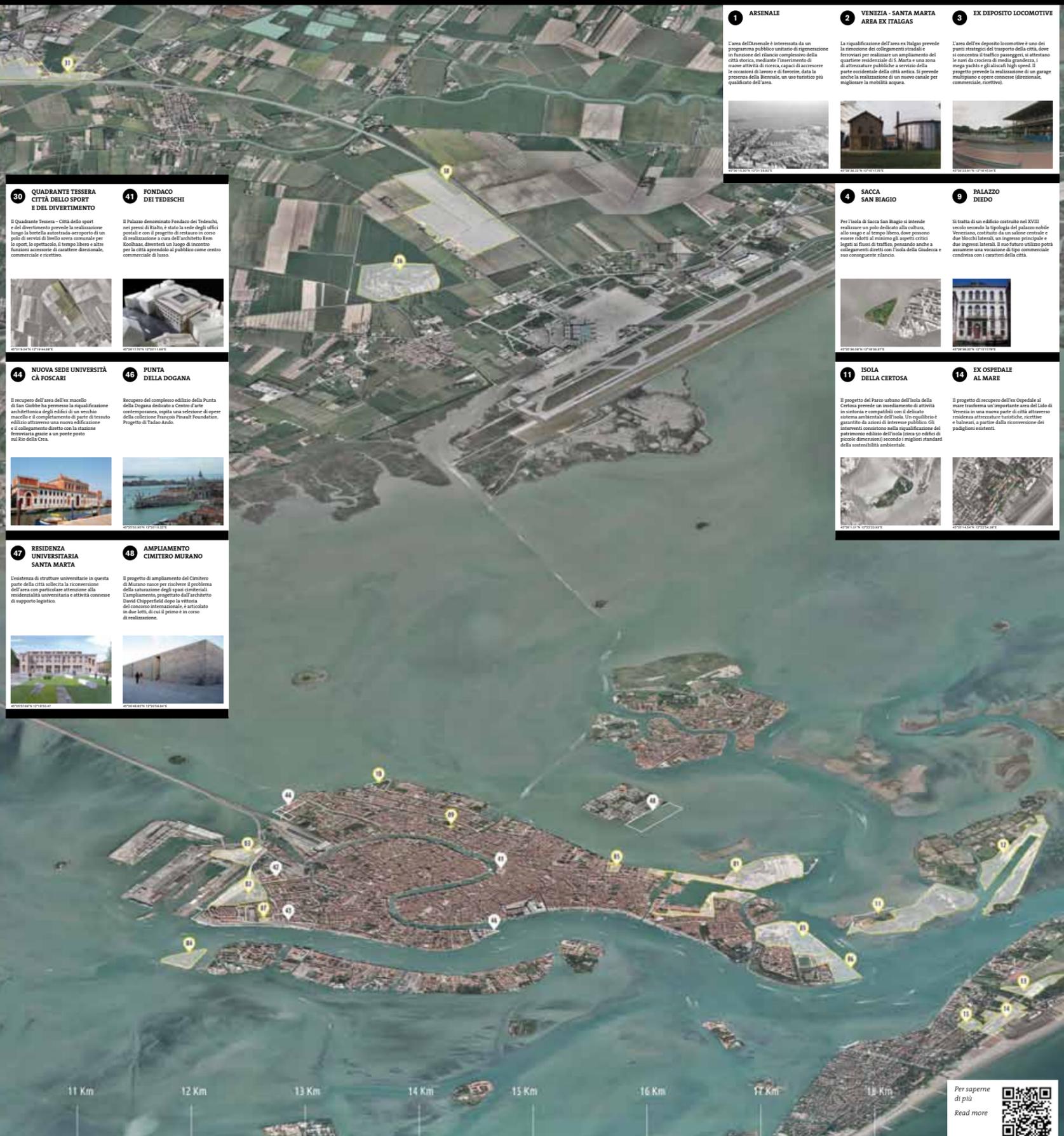
Responsabile delegato dell'Ordine: Nicola Picco

Gruppo di lavoro: Matteo D'Ambros, Andrea Degani, Andrea Pennisi

Collaborazioni: Comune di Venezia, Direzione Sviluppo del Territorio, Marco Bordin con Brigida Pagani e Gabriele Zini

Patrocini: Comune di Venezia, Direzione Sviluppo del Territorio

Immagini: fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Venezia



30 QUADRANTE TESSERA CITTÀ DELLO SPORT E DEL DIVERTIMENTO
 Il Quadrante Tessera - Città dello sport e del divertimento prevede la realizzazione lungo la bretella autostrada aeroporto di un polo di servizi di livello sovra comunale per lo sport, lo spettacolo, il tempo libero e altre funzioni accessorie di carattere dimensionale, commerciale e ricettivo.

41 FONDACO DEI TEDESCHI
 Il Palazzo denominato Fondaco dei Tedeschi, nei pressi di Rialto, è stato la sede degli uffici postali e con il progetto di restauro in corso di realizzazione a cura dell'architetto Ren Koelhaas, diventerà un luogo di incontro per la città aprendosi al pubblico come centro commerciale di lusso.

44 NUOVA SEDE UNIVERSITÀ CÀ FOSCARI
 Il recupero dell'area dell'ex macello di San Giobbe ha permesso la riqualificazione architettonica degli edifici di un vecchio macello e il completamento di parte di tessuto edilizio attraverso una nuova edificazione e il collegamento diretto con la stazione ferroviaria grazie a un ponte posto sul Rio della Cina.

46 PUNTA DELLA DOGANA
 Recupero del complesso edilizio della Punta della Dogana dedicata a Centro d'arte contemporanea, opera una selezione di opere della collezione Francis Pinault Foundation. Progetto di Tadão Ando.

47 RESIDENZA UNIVERSITARIA SANTA MARTA
 L'esistenza di strutture universitarie in questa parte della città sollecita la riqualificazione dell'area con particolare attenzione alla residenzialità universitaria e attività connesse di supporto logistico.

48 AMPLIAMENTO CIMITERO MURANO
 Il progetto di ampliamento del Cimitero di Murano nasce per risolvere il problema della saturazione degli spazi cimiteruali. L'ampliamento, progettato dall'architetto David Chipperfield dopo la vittoria del concorso internazionale, è articolato in due lotti, di cui il primo in corso di realizzazione.

1 ARSENALE
 L'area dell'Arsenale è interessata da un programma pubblico unitario di rigenerazione in funzione del ricambio complessivo della città storica, mediante l'insediamento di nuove attività di ricerca, capaci di accrescere le occasioni di lavoro e di favorire, data la presenza della Biennale, un uso turistico più qualificato dell'area.

2 VENEZIA - SANTA MARTA AREA EX ITALGAS
 La riqualificazione dell'area ex Italgas prevede la rimozione dei collegamenti stradali e ferroviari per realizzare un ampliamento del quartiere residenziale di S. Marta e una zona di attrezzature pubbliche a servizio della parte occidentale della città antica. Si prevede anche la realizzazione di un nuovo canale per migliorare la mobilità acqua.

3 EX DEPOSITO LOCOMOTIVE
 L'area dell'ex deposito locomotive è uno dei punti strategici del trasporto della città, dove si concentra il traffico passeggeri, si attendono le navi da crociera di media grandezza. Il mega yacht e gli aircraft high speed. Il progetto prevede la realizzazione di un garage multipiano e opere connesse (direzionale, commerciale, ricettivo).

4 SACCA SAN BIAGIO
 Per l'isola di Sacca San Biagio si intende realizzare un polo dedicato alla cultura, allo svago e al tempo libero dove possono essere ospitati al massimo gli aspetti critici legati ai flussi di traffico, pensando anche a strutture di accoglienza per la Giudecca e suo conseguente rilancio.

9 PALAZZO DIEDO
 Si tratta di un edificio costruito nel XVII secolo secondo la tipologia del palazzo nobile veneziano, costruito da un salone centrale e due blocchi laterali, un ingresso principale e due ingressi laterali. Il suo futuro utilizzo potrà assumere una vocazione di tipo commerciale condivisa con i caratteri della città.

11 ISOLA DELLA CERTOSA
 Il progetto del Parco urbano dell'Isola della Certosa prevede un insediamento di attività in sinergia e compatibili con il delicato sistema ambientale dell'isola. Un equilibrio è garantito da azioni di interesse pubblico. Gli interventi consistono nella riqualificazione del patrimonio edilizio dell'isola (una ex edifici di piccole dimensioni) secondo i migliori standard della sostenibilità ambientale.

14 EX OSPEDALE AL MARE
 Il progetto di recupero dell'ex Ospedale al mare trasforma un'importante area del Lido di Venezia in una nuova parte di città attraverso residenze attrezzature turistiche, ricettive e balneari, a partire dalla riqualificazione dei padiglioni esistenti.

Città metropolitana / La pianificazione

Col Novecento, la costruzione del ponte translagunare segna la fine della centralità della laguna e colloca la città all'interno dell'asse metropolitano padano che trova qui il proprio naturale porto commerciale verso est. Dal secondo dopoguerra la Pianificazione Urbanistica organizza lo sviluppo della città. Si espandono la città dell'industria e la residenza in terraferma ed ha inizio il consumo e l'inquinamento del territorio della laguna, lasciando agli ultimi decenni l'onere del ripensamento del nuovo assetto produttivo ed ambientale.

Metropolitan city / Planning

With the 1900s, construction of the bridge over the lagoon marked the end of the lagoon's central role and placed the city to all intents and purposes within the metropolitan axis of the Po Plain which acquired a natural commercial port to the east. Since after the Second World War, Urban Planning organises the city's development. The industrial city and residential areas on the mainland expanded and consumption and pollution of the lagoon area began, leaving the burden of reorganising the productive fabric and environment to the last decade.

Edifici, territori

- Autorimessa di Milano, 1994**: Il parcheggio automobilistico nell'isola rappresenta il primo passo verso il sogno della Grande Venezia.
- Marghera Garden City di Ennenet, 1999**: Un grande programma di Social Housing per alloggiare le migliaia di lavoratori in arrivo.
- Petrochimico, anni '60**: L'industria chimica arriva a Venezia seguendo "la via del petrolio" che collega le industrie padovane verso est attraverso il Ponte di Venezia.
- Abitazioni a Campalto, anni '60**: Mentre si pone come vera e propria città, non solo case, ma oltre il go Scuole Superiori professionali costruite per formare i dirigenti della Fabbrica.
- Inquinamento, anni '80**: L'inquinamento aumenta e diventa una questione cruciale per Mestre e per tutta la laguna.
- Speranza, anni '90**: Alcuni progetti urbani sembrano guidare la rinascita di Mestre Laguna Palace, Parco San Giuliano, Virga Parco Tecnologico.

Infrastrutture, accessi

- Tram a Mestre, anni '60**: Anche se Mestre è ancora una piccola città, è servita da una efficace linea di tram.
- Ponte automobilistico, anni '60**: Il sogno di omologare Venezia alla modernità.
- Infrastrutture, anni '60**: L'asfalto e l'asfalto servono Venezia e la sua area metropolitana.
- Grandi navi da crociera, anni '90**: L'infrastruttura per il turismo sta cambiando e nel bacino arrivano i "grandi navi".
- Passante di Mestre, 2009**: La pressione delle auto a Mestre è alleviata dalla costruzione di una nuova autostrada passante.

Società, economia

- Turismo di lusso, anni '90**: Il Lido rappresenta il nuovo volto della città e completa il sogno della grande Venezia.
- Le fabbriche in laguna, anni '90**: Il paesaggio della città è cambiato. Migliaia di lavoratori in città sono alla ricerca di abitazioni.
- Acquaguarda, 1965**: La grande alluvione allama per la fragilità della città vecchia. La marea è oltre 104 centimetri.
- La fabbrica, anni '60**: I lavoratori nelle industrie di Marghera sono oltre 33.000 ma i grandi scoperti dei sindacati scuotono la società.
- Il turismo di massa, anni '80**: L'arte diventa un bene di massa e da consumare in fretta, inizia l'era del turismo di massa.
- Città dei lavoratori, anni '90**: Lavoratori dipendenti delle industrie di Marghera scendono a raso uscite.
- Diminuzione dei luoghi, anni '90**: Le molte aree dismesse di Porto Marghera obbligano al ripensamento del modello di sviluppo.

Risorse, tecnologie

- Espansione nella laguna**: Grazie agli interventi frequenti l'Italia espande il proprio territorio nella laguna.
- Piano Regolatore Generale di Doge, 1962**: Il Piano regolatore di Mestre sviluppa la città di terraferma verso la laguna.
- M.O.S.E., 1988**: La prova per il futuro del sola porta al primo progetto per proteggere Venezia dalla marea.
- Leggi speciali per Venezia, anni '90**: Le Istituzioni Nazionali si prendono cura dell'ambiente veneziano. Più fondi per pulire i canali e per proteggere dall'erosione.
- Il nuovo PUG**: Si consolida l'idea della città bi-polare e per la prima volta viene valorizzato e tutelato il patrimonio naturale della laguna.

Relazioni, collegamenti

- Padiglione Italia alla Biennale, 1990**: Ogni padiglione è di proprietà della nazione che rappresenta. Si tratta di una sorta di città nella città.
- Nuovo Ospedale di Le Corbusier, anni '60**: Architetto si firma internazionalmente per introdurre il Moderno nella città falliranno.
- La Fondazione Giorgio Cini**: Un centro culturale internazionale che vuole reintegrare l'Isola di San Giorgio nella vita di Venezia.
- Sito UNESCO, 1997**: Iscrizione della città di Venezia e della sua laguna nell'Unesco World Heritage. Il Venice Office Unesco promuove la cooperazione con il Mediterraneo.
- Nuovi mezzanotti**: Venezia fa da cornice agli investimenti dei nuovi mezzanotti dell'arte grazie allo splendore dei suoi edifici.

Persone, protagonisti

- Ingeniero Menni, anni '30**: Progetta molti degli edifici moderni a Venezia: ponte automobilistico con la terraferma, l'autorimessa, il ponte della stazione.
- Papa San Giovanni XXIII, anni '60**: Angelo Giuseppe Roncalli, Patriarca di Venezia.
- Giuseppe Samonà, Carlo Scarpa, Giovanni Arsenigo**: tra gli altri animano il dibattito architettonico presso lo IAVU, Università di architettura.
- Luichino Visconti con Morici e Venezia, Emilio Vedera e Luigi Novati**: Venezia è la scena artistica in film, arte e musica.
- Caccini, anni '90**: Il sindaco sindaco Massimo Caccini guida la città e da inizio ad una fase di speranza.
- Popolazione**: 30 milioni di turisti all'anno, un tasso costante di emigrazione, l'incremento della popolazione stanno intaccando la tradizionale serenità dei veneziani.

VENEZIA / II



Per saperne di più
 Read more



AREE DA PROMUOVERE	
1. Venezia - Arsenal	tav 2
2. Venezia - Santa Marta area ex italgas	tav 2
3. Venezia - Ex deposito locomotive	tav 2
4. Venezia - Sacca San Biagio	tav 2
5. Venezia - Ex Cantieri ACTV S. Elena	tav 2
6. Venezia - Ex Cantieri Celli	tav 2
7. Venezia - Ex magazzini frigoriferi	tav 2
8. Venezia - San Giobbe - Università Cà Foscari	tav 2
9. Venezia - Palazzo Diedo	tav 2
10. Venezia - Ex Ospedale Umberto I	tav 2
11. Isola della Certosa - Parco urbano	tav 2
12. Isola delle Vignole - Ex scalo Sant'Andrea	tav 2
13. Isola del Lido - Officine aeronautiche Sorini	tav 2
14. Isola del Lido - Ex Ospedale al mare	tav 2
15. Isola del Lido - Area della Favorita	tav 2
16. Mestre - Aree ferroviarie	tav 1
17. Mestre - Ex Ospedale Umberto I	tav 1
18. Mestre - Attrezzature sportive in Via Olympia	tav 1
19. Mestre - Piazza Barche	tav 1
20. Mestre - Ex scuola Manuzio	tav 1
21. Mestre - Parco Altabello	tav 1
22. Mestre - Ex Mercato Ortofrutticolo	tav 1
23. Mestre - Caserma Matter	tav 1
24. Marghera - Area Ex POS Container	tav 1
25. Marghera - Ex scuola Monteverdi	tav 1
26. Marghera - Area via Ulivo	tav 1
27. Porto Marghera - Terminal Pii	tav 1
28. Malcontenta - Terminal Fusina	tav 2
29. Tessera - Terminal Tessera	tav 2
30. Tessera - Quadrante	tav 2
31. Dese - Area Attrezzature economiche varie	tav 1
32. Mestre - Forte Marghera	tav 1
33. Mestre - Forte Carpenedo	tav 1
34. Mestre - Forte Gazzera	tav 1
35. Tessera - Forte Pepe	tav 2
36. Tessera - Forte Rossariol	tav 1
37. Tessera - Forte Bazzera	tav 1
38. Zelarino - Forte Mezza Capo	tav 1
39. Favaro Veneto - Forte Cosenz	tav 1
40. Malcontenta - Forte Tron	tav 1

AREE ATTUATE	
41. Venezia - Fondaco dei Tedeschi	tav 2
42. Venezia - Nuova Cittadella della Giustizia	tav 2
43. Venezia - Scalo di Santa Marta e Scalo di San Basilio	tav 2
44. Venezia - San Giobbe - Nuova sede Università Cà Foscari	tav 2
45. Venezia - Ex Gasometri di San Francesco della Vigna	tav 2
46. Venezia - Punta della Dogana	tav 2
47. Venezia - Santa Marta - Università Cà Foscari	tav 2
48. Isola di San Michel - Ampliamento Cimitero	tav 2
49. Mestre - Parco di San Giuliano	tav 1
50. Mestre - Nuovo Polo universitario Cà Foscari	tav 1
51. Mestre - Area Altabello	tav 1
52. Mestre - Area ex depositi ACTV	tav 1
53. Mestre - Museo Mestre Novecento M9	tav 1
54. Mestre - Riqualificazione via Porro	tav 2
55. Mestre - Riqualificazione Centro culturale Candiani	tav 2
56. Porto Marghera - parco Scientifico e Tecnologico	tav 2
57. Marghera - Area nuovo mercato ortofrutticolo	tav 1
58. Marghera - Area Vaschetto	tav 1

264.577	totale abitanti / inhabitants
626,8	abitanti per mq / population per m ²
150	specie di uccelli / birds species
14.130	stranieri residenti / foreigners residents
55.000	ettari di superficie lagunare / ha lagoon surface
8%	habilitabile lagoon surface (islands) / habitable lagoon surface (islands)
11%	di tutta la superficie della laguna è sommerso permanentemente dall'acqua (canali, bacini) / water-covered lagoon surfaces (channels, basins)
80%	è fango e melme, secche marea e barene (ghiaie e barene) / mud and shallow lagoon territory
1500 ha	ha la superficie di Porto Marghera piattaforma industriale / industrial areas - Porto Marghera
1.841.477	crociera passeggeri-anno / cruises passengers
38.708	container-anno / ship containers
25	giorni di navigazione da Venezia a Xin Qin Huang Dao servizio container / shipping days Venice-Xin Qin Huang Dao
10.723.442	passaggeri Aeroporto Marco Polo / Marco Polo airport passengers
26 mln	di visitatori-anno / visitors in Venice
24.325	studenti universitari / university students
2.022.322	visitatori-anno musei veneziani / Venetian Museums visitors
70.000	visitatori-anno alla Biennale d'Arte / Arts Biennale visitors

dati anno 2014 / data per year 2014

Nuovi confini

La fine del ciclo produttivo tradizionale segna anche la fine dei confini e della pianificazione tradizionali. I grandi aggregati metropolitani sopravvivono alle crisi nazionali e restano competitivi a scala globale perché sono in grado di generare creatività e redditività, a causa della concentrazione di persone e di scambi. La sfida è collocare Venezia all'interno di una rete di relazioni che portino alla riqualificazione del contesto urbano ed ambientale e che rinnovino il suo vecchio-nuovo settore primario di produzione di sapere.

New frontiers

The end of the traditional production cycle also marked the end of the frontiers and of traditional planning. The great metropolitan aggregations survive national crises and remain internationally competitive because the concentration of people and exchanges enables them to generate creativity and profitability. The challenge is to place Venice within a network of relations leading to improvement of the urban and environmental context and renewing its old-new primary sector of knowledge production.

Edifici, territori

Piano Urbanistico (DU)
Ripristinazione urbana di Mestre, attraverso uno sviluppo senza consumo di suolo

Parco naturale della Laguna Nord
Creazione di due corridoi naturali, una "cultura verde" (vegetazione) e una "cultura blu" (acqua)

Living Planet Report del WWF
Definisci lo standard per il pianeta sostenibile. Footprint = 1 ha/persona

OBIETTIVI 2030
Gli obiettivi definiti dai trattati internazionali guidano le scelte della città metropolitana di Venezia

Infrastrutture, accessi

Aree di collegamento
Il PAC Infrastrutture principali collegamenti strutturali: Venezia-Mestre e Aeroporto-Venezia

M.O.S.E.
In pochi anni, sarà completato il MOSE, progetto per evitare l'allagamento della città dalla marea naturale

Ponte ciclabile di S. Giuliano
Monte e particolarmente adatta per le bici. Negli ultimi anni sono stati costruiti 38 km di piste ciclabili e realizzati il Bic-Plan

Aumentare la biodiversità
+40% Conservazione dei Siti Servizi +60% Aumento dei prodotti

Società, economia

Uso del suolo
Il PAC è il più flessibile in termini di uso del suolo ed intende coinvolgere la partecipazione e il contributo delle parti interessate

My Cultural Center a Mestre
Un polo culturale di ultima generazione, con l'obiettivo di sportare l'attenzione culturale anche su Mestre

Horizon 2030
Creatività, trasformazione, flessibilità e innovazione sono le parole chiave per i principali flussi di investimenti nell'UE che indica il passaggio dalla Manufactura alla Conoscenza

Riduzione dei materiali non rinnovabili
-20% Calcestruzzo -20% Cemento -20% Alluminio -20% Cloro -15% Legno da costruzione

Risorse, tecnologie

People to Object / Object to Object
L'ipercorrelazione apre una nuova generazione di servizi pubblici, in cui la pubblica amministrazione diventa impresa sociale attiva, con l'obiettivo di creare valore dalla capacità dei cittadini

Standard for Smart
L'obiettivo generale è quello di creare uno standard europeo per sostenere le politiche e le misure prediligenti per muoversi verso un'economia globale a basso impatto

Rete delle Città
Approccio integrato allo sviluppo urbano, che abbraccia le dimensioni sociali, economiche e ambientali delle sfide urbane (Urban III)

Resilienza Urbana / Green Energy
+10% Efficienza +30% Rinnovabili +20% Cogenerazione

Relazioni, collegamenti

Rete di prossimità
Le relazioni con i sistemi locali di Venezia / Padova / Treviso, che i corridoi principali europei

Rete di scopo
La rete delle città europee di medie dimensioni costituisce un nuovo concetto di confini incentrato su ambiti e scopi comuni piuttosto che sulla vicinanza fisica

Reti virtuali e globali
Le connessioni Trans-Mediterranea e la rinnovata Via della Seta sono grandi opportunità per Venezia

Diminuire il traffico automobilistico
-80% Totali emissioni

Persone, protagonisti

Nato dai disastri
Il piano di azione per le energie sostenibili (PAES) ha lo scopo di soddisfare e superare il 20% dell'obiettivo di riduzione di CO2 nell'Unione europea entro il 2020

Emergency
La collaborazione tra il Comune e l'Associazione Emergency costituisce un nuovo concetto di confini incentrato su ambiti e scopi comuni piuttosto che sulla vicinanza fisica

Taglia unica
Nella politica urbana il passaggio da un rapporto a due industrie governo verso un rapporto a tre tra governo università industria nella società della conoscenza

Cultura e Istruzione
100% Istruzione 3° Livello

<p>Seoul, Repubblica di Corea [Riqualificazione Urbana] La strada sopraelevata che copre il canale del Cheonggyecheon è stata demolita per migliorare la condizione ambientale ed estetica della zona</p>	<p>Linköping, Svezia [Trasporto Pubblico] Tutti i mezzi pubblici sono alimentati a biogas, prodotto localmente da impianti di trattamento delle acque reflue e discariche</p>	<p>OBIETTIVI 2050 +200% Conservazione dei Siti -85% Cemento -85% Ghisa -90% Alluminio -100% Cloro -15% Legno da costruzione</p>
<p>Liverpool City Region [Economia e Innovazione] L'innovazione è guidata dalla produzione manifatturiera avanzata, la scienza della vita, i servizi finanziari e professionali, marittima e logistica. L'economia estesa è in emergere rinnovabili. Insieme, questi hanno creato migliaia di nuovi posti di lavoro</p>	<p>Portland, Oregon [Riduzione riscaldamento globale] Il Piano d'Azione Clima (PAC) ha come obiettivo primario la riduzione delle emissioni di carbonio della città e della città per il 10 per cento rispetto ai livelli del 1990 entro il 2050</p>	<p>Greenwich Millennium Village [Quartiere sostenibile] Una sviluppo residenziale che promuove e sostiene la vita sostenibile della riqualificazione di un sito in dismissione</p>
<p>Scuola di Architettura TU Delft [Ristrutturazione sostenibile] Più del 60% degli edifici residenziali e non residenziali in Europa sono stati costruiti prima del 1975, e il loro uso delle risorse è spesso preoccupante. Il mantenimento e la trasformazione degli edifici esistenti è un compito importante per il futuro</p>	<p>The Plant, Chicago [Rigenerazione Industriale e Urban Farming] Le strutture industriali obsolete possono essere utilizzate per la produzione di cibo a livello locale ed eco-efficiente. Il progetto dimostra come creare una fattoria urbana in modo realistico e finanziariamente sostenibile</p>	<p>Liverpool [Logistica verde] Lo scopo del sistema logistico è di ridurre i costi, la congestione e le emissioni di anidride carbonica per le imprese, consentendo l'accesso "ship-to-door" a livello mondiale per i principali centri d'importazione nel Regno Unito</p>
<p>Biopolis e Fusionopolis, Singapore [Innovazione e ricerca] Un complesso di ricerca e sviluppo all'interno di grande parco che ospita organizzazioni di ricerca, imprese high-tech, agenzie governative, punti vendita al dettaglio, e appartamenti</p>	<p>Knowledge Hub, Osaka [Tecnologia e Creatività] È un luogo per raccogliere talenti in campi diversi, lanciare progetti innovativi, per generare nuovi valori, attraverso il programma o la combinazione casuale di creatività e tecnologia. Il centro è dotato di strutture per la collaborazione tematica e rispondere ai principi di accoglienza e di apertura</p>	<p>Griglia rinnovabili -80% Consumo domestico -99% Totali emissioni da costruzioni Emissioni zero per trasporti pubblici</p>

2015 2020 2030 2050





GENOVA

La città porto
The harbour city

Genova, centro e porta dell'Europa e del Mediterraneo. Il suo porto, di origine romana, si è sviluppato nei secoli sia per la felice posizione geografica che per il predominio navale della Repubblica Marinara di Genova nel Mar Mediterraneo. Oggi Genova è tra i primi porti del Mediterraneo per merci movimentate, presenza di navi da crociera e turisti provenienti da tutto il mondo.

Genova, the centre of and gate to Europe and the Mediterranean. Dating back to Roman times, the port grew over the centuries thanks to its fortunate geographical position and to the supremacy of the Genoese Republic in the Mediterranean Sea. Today Genova ranks among the top Mediterranean ports for the amount of handled cargo, cruise ship stopovers, and tourists from all over the world.

sopra
Genova Antica e la sua posizione strategica

centro
Il porto commerciale e turistico visto dalla città

sotto
"L'affresco" di Renzo Piano. L'architetto, nato a Genova, ha ridisegnato il waterfront della città, con la nuova sistemazione del porto e dell'aeroporto.

top
An ancient Genova and his strategic position

center
The freight port and the marina seen from the city.

bottom
Renzo Piano's "fresco". The Genoese born architect redesigned the city's waterfront with a new layout for the port and airport.





Genova è stata dichiarata nel 2004 dall'UNESCO città Patrimonio Mondiale dell'Umanità, per la bellezza dei suoi palazzi, realizzati fra il 1500 e il 1600, quando era Repubblica, al massimo del suo splendore e del suo potere finanziario e marittimo. Via Garibaldi, uno dei più significativi esempi di architettura italiana del Rinascimento, è il cuore del centro storico, molto esteso e costituito da una fitta rete di vicoli medievali.

In 2004 Unesco included Via Garibaldi and the Palazzi dei Rolli on the World Heritage List. The Palaces were built between 1500 and 1600, when the Republic of Genova was at the height of its maritime and financial power. Via Garibaldi, which boasts some of the most remarkable examples of Italian Renaissance architecture, is in the heart of the city's historic area – a closely knit network of medieval alleys.

sopra a sinistra
L'ingresso di uno dei Palazzi, sede dell'Università, fondata a Genova nel 1481.

sopra a destra
L'interno di un Palazzo dei Rolli, riconosciuti dall'Unesco, nel 2004, Patrimonio Mondiale dell'Umanità. Con il termine Rolli, si indicano i Palazzi privati disponibili ad accogliere visite di Stato, primo esempio di ospitalità pubblica, decretato dal Senato della Repubblica di Genova nel 1576.

sotto
Via Garibaldi, nel centro di Genova, uno dei massimi esempi di architettura Rinascimentale.

top on the left
The main entrance of one of the University buildings. The University of Genova was founded in 1481.

top on the right
Inside one of the Palazzi dei Rolli, listed in Unesco's World Heritage since 2004. The Rolli were private mansions used for lodging state officials and distinguished guests – an early example of public hospitality under a 1576 decree of the Senate of the Genoese Republic.

in the bottom
Via Garibaldi, in the heart of Genova, contains some of the best examples of Renaissance architecture.



Ordine degli Architetti Pianificatori,
Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Genova,
Fondazione dell'ordine Architetti PPC
della Provincia di Genova

Gruppo di Lavoro
Consiglio dell'Ordine di Genova

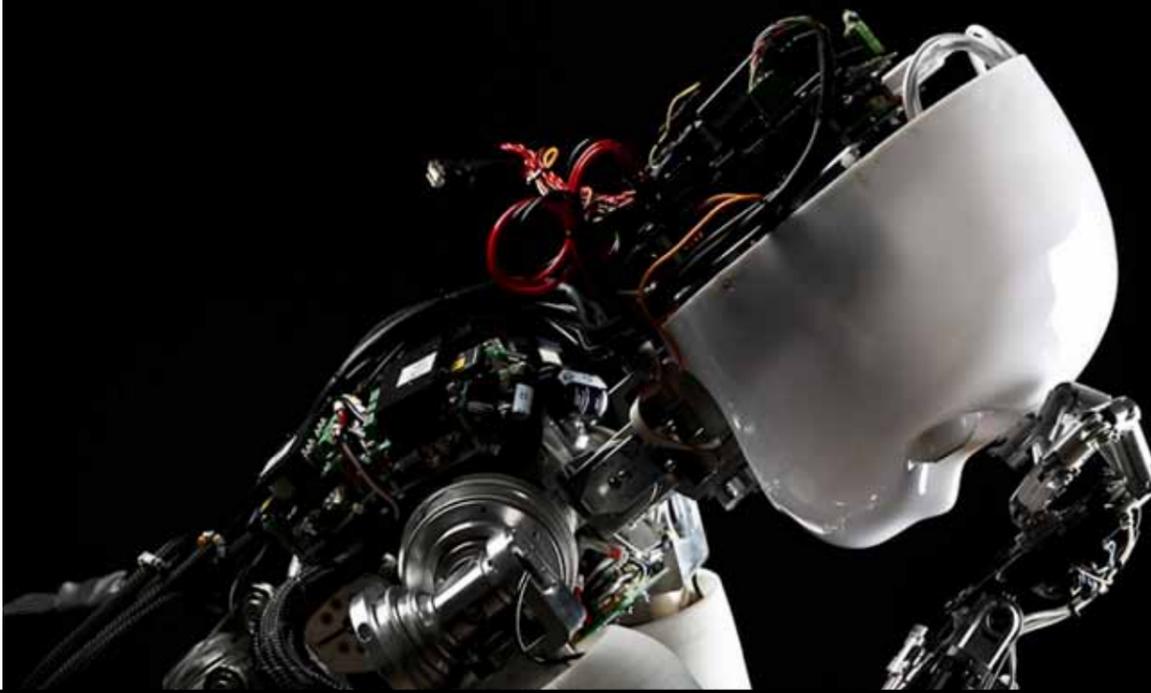
Immagini
fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Genova



Festival della Scienza



ISTITUTO ITALIANO
DI TECNOLOGIA



Genova da molti anni ha cominciato a ripensare al suo futuro, con progetti urbanistici innovativi, in grado di attirare investitori e architetti internazionali di grande qualità.

Genova rappresenta l'eccellenza non solo nel settore marittimo e cantieristico ma anche nelle nuove tecnologie. L'Istituto Italiano di Tecnologia, IIT, nato a Genova nel 2003, è un centro di sviluppo e ricerca all'avanguardia, rivolto principalmente alle neuroscienze e alla robotica, con significativi traguardi raggiunti per lo sviluppo scientifico internazionale.

For many years now Genova has been redesigning its future through innovative urban planning initiatives which have attracted top international architects and investors.

Genova is a centre of excellence not only in the maritime and ship-building field, but also in the field of new technology. Established in 2003, the Italian Institute of Technology (IIT) is an advanced research and development centre with a special focus on neuroscience and robotics. It has achieved significant and internationally recognised scientific progress in these fields.

sopra
Robot iCub, Istituto Italiano di Tecnologia.

centro
L'area del Porto antico di Genova, ridisegnata dall'architetto Renzo Piano, in occasione delle Celebrazioni Colombiane del 1992, dedicata al genovese Cristoforo Colombo. Il nuovo centro turistico commerciale di Ponte Parodi, nel porto di Genova, progettato dagli architetti Ben Van Berkel e Carolin Bos. Il Museo del Mare di Genova, progettato dall'architetto spagnolo Guillermo Vazquez Consuegra.

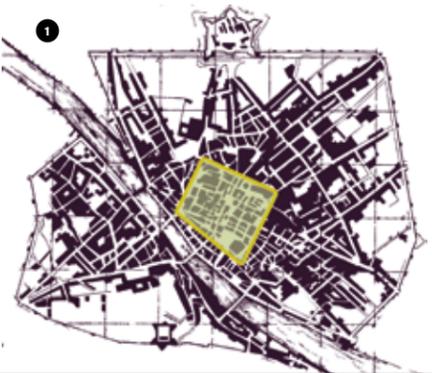
sotto
Il nuovo Padiglione della Fiera Internazionale di Genova, progettato dall'architetto francese Jean Nouvel.

top
Robot iCub, Istituto Italiano di Tecnologia.

center
The Porto Antico area, Genoa's waterfront, redesigned by architect Renzo Piano for the 1992 celebrations in honour of the Genoese born Christopher Columbus. The new piazza on Ponte Parodi in the port of Genoa, a mixed-use centre for tourists and businesses designed by architects Ben Van Berkel and Carolin Bos. The Maritime Museum, designed by Spanish architect Guillermo Vazquez Consuegra.

bottom
The new pavilion of Genoa's international trade fair, designed by French architect Jean Nouvel.





FIRENZE

La città "magnifica"
The "magnificent" city

Firenze è il capoluogo della Toscana. Posizionata al centro di un'ampia conca all'estremità sud-orientale della piana di Firenze-Prato-Pistoia, circondata su tre lati da colline, grazie alla sua posizione centrale si trova tra Roma e Milano, raggiungibili in treno in un'ora e mezza circa. La città ha una popolazione di circa 370 mila abitanti ed è il cuore dell'Area Metropolitana, che insieme a Prato e Pistoia raggiunge complessivamente oltre 1 milione di abitanti. Sin dal 1300 Firenze ha rivestito un ruolo di rilievo politico nel panorama europeo, diventando un importante centro culturale, commerciale, economico e finanziario. Firenze è considerata il luogo d'origine del Rinascimento: la città è ovunque caratterizzata da quello straordinario sviluppo letterario, artistico e

scientifico che ebbe luogo nel XIV-XVI secolo. Sotto la Signoria dei Medici, protagonisti della storia italiana tra il XV e il XVIII sec, Firenze ha infatti conosciuto la sua era più fausta; il Fiorino fu la moneta più forte e più scambiata d'Europa. Nel corso del XV secolo la città ebbe grandi banche con filiali sparse in buona parte dell'Europa. Sempre in questo periodo, diventò centro culturale di primaria importanza, radunando, nel susseguirsi degli anni, i migliori artisti, letterati, scienziati, umanisti e filosofi del tempo, fra cui Dante Alighieri, Arnolfo di Cambio, Masaccio, Filippo Brunelleschi, Sandro Botticelli, Michelangelo Buonarroti, Leonardo da Vinci sino a Galileo Galilei. Firenze sarà, negli anni a seguire, capitale del Granducato di Toscana, dal 1569 al 1859, durante il governo

delle famiglie dei Medici e dei Lorena, e Capitale del Regno d'Italia dal 1865 al 1871. Firenze è universalmente riconosciuta come una delle culle dell'arte e dell'architettura, grazie ai suoi numerosi monumenti e musei tra cui il Duomo, piazza Santa Croce con la sua chiesa, il museo degli Uffizi, il Ponte Vecchio, Piazza della Signoria con Palazzo Vecchio e Palazzo Pitti. Il patrimonio culturale, storico e artistico toscano è fra i più quotati al mondo tanto da essere dichiarato patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO nel 1982. Firenze oggi, è la principale città d'arte toscana, un marchio di cultura e innovazione riconosciuto a livello mondiale. Nel raggio di 400 km dalla città si concentra il 75% della ricchezza prodotta in Italia, nonché il 10% della ricchezza prodotta in Europa.

Firenze is the capital city of Tuscany. Positioned at the center of a wide basin at the south-eastern plain of Firenze - Prato - Pistoia, it is surrounded on three sides by the hills. Thanks to its central position the cities of Roma and Milano are quite close and accessible by train in about an hour and a half. The city with a population of about 370,000 inhabitants is the heart of the Metropolitan Area, which together with Prato and Pistoia reaches a total of over 1 million inhabitants. Since 1300 Firenze has played an important role in the European politics, becoming an important financial, cultural and economic center. Firenze is considered the birthplace of the Renaissance: the city is all over characterized by the extraordinary literary, artistic and scientific

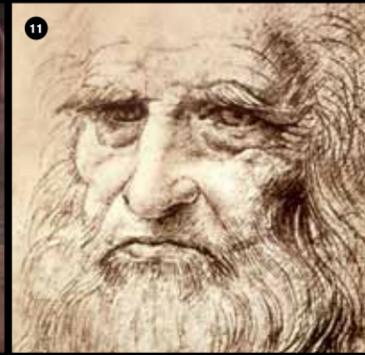
development that took place in the XIV- XVI centuries. Under the rule of the powerful Medici family, between the XV and XVIII centuries, the city had its most prosperous period. The Fiorino currency was the strongest and most traded in Europe. During the fifteenth century the city had important banks with branches spread across Europe. In this period Firenze became a cultural center of primary importance, gathering during the years the best artists, writers, scientists, humanists and philosophers of the time, including Dante Alighieri, Arnolfo di Cambio, Masaccio, Filippo Brunelleschi, Botticelli, Michelangelo Buonarroti, Leonardo da Vinci and Galileo Galilei. In the following years, from 1569 to 1859 Firenze will be the Capital of the Gran Duchy of Tuscany, with the Medici

and Lorraine Dynasties, and from 1865 to 1871 the Capital of the recently established Kingdom of Italy. Firenze is universally recognized as one of the cradles of art and architecture, thanks to its monuments and museums such as the Duomo, Santa Croce Square with his Church, the Uffizi Gallery, the Ponte Vecchio, Piazza della Signoria with Palazzo Vecchio and Palazzo Pitti. Its cultural, historical and artistic heritage is among the most esteemed in the world. Firenze was declared a World Heritage Site by UNESCO in 1982. Today, Firenze is the main city of art in Tuscany: a brand of art, culture and innovation worldwide recognized. In a radius of 400 km from the city focuses 75% of the wealth produced in Italy, and 10% of the wealth produced in Europe.



- 1 Planta di Firenze
Tracciato mura cittadine IX-X sec.
- 2 Planta di Firenze
Tracciato mura cittadine XII-XIII secolo
- 3 Planta di Firenze
Tracciato mura cittadine XIII-XIV secolo
- 4 Raffigurazione in Palazzo Vecchio:
Arnolfo di Cambio presenta il piano dell'ingrandimento della cerchia muraria del XIV secolo
(Vasari - Stradano-1563-1565)
© Comune di Firenze
- 5 David di Michelangelo Buonarroti, simbolo della Repubblica Fiorentina (XVI sec)
© Comune di Firenze
- 6 Raffigurazione in Palazzo Vecchio
Assedio di Firenze 1530
(Vasari-Stradano-1568)
© Comune di Firenze
- 7 Rappresentazione Festa in Piazza della Signoria - Palazzo Vecchio - il centro della politica cittadina
(Anonimo XVI sec.) © Uffizi-Firenze
- 8 Letteratura Dante Alighieri Padre della Lingua Italiana(XIII-XIV sec.) © Opera del Duomo-Firenze
- 9 Arte La Primavera di Botticelli (XV sec.)
© Galleria Uffizi-Firenze
- 10 Politica Lorenzo il Magnifico Signoria dei Medici (XV sec.)
© Galleria Uffizi-Firenze
- 11 Umanesimo Leonardo da Vinci (XV-XVI sec.) © Biblioteca Reale - Torino
- 12 Firenze ed i suoi monumenti
© Comune di Firenze

- 1 Map of Firenze
City walls path IX-X centuries
- 2 Map of Firenze
City walls path XII-XIII centuries
- 3 Map of Firenze
City walls path XIII-XIV centuries
- 4 Drawing in Palazzo Vecchio:
Arnolfo di Cambio presents the enlargement plan of the city walls
(Vasari - Stradano-1563-1565)
© Comune di Firenze
- 5 David by Michelangelo Buonarroti, symbol of the Florentine Republic (XVI centuries)
© Comune di Firenze
- 6 Drawing in Palazzo Vecchio: Siege of Firenze 1530 (Vasari-Stradano -1568)
© Comune di Firenze
- 7 Drawing of a celebration in Piazza della Signoria, Palazzo Vecchio- the center of political administration (Anonymous XVI centuries) © Uffizi-Firenze
- 8 Literature Dante Alighieri, the father of the Italian language (XIII -XIV centuries)
© Opera del Duomo-Firenze
- 9 Art La Primavera di Botticelli (XV centuries Uffizi)
- 10 Politics Lorenzo the Magnificent Signoria Medici (XV centuries) © Galleria degli Uffizi, Firenze
- 11 Humanism Leonardo da Vinci (XV-XVI centuries) © Biblioteca Reale -Torino



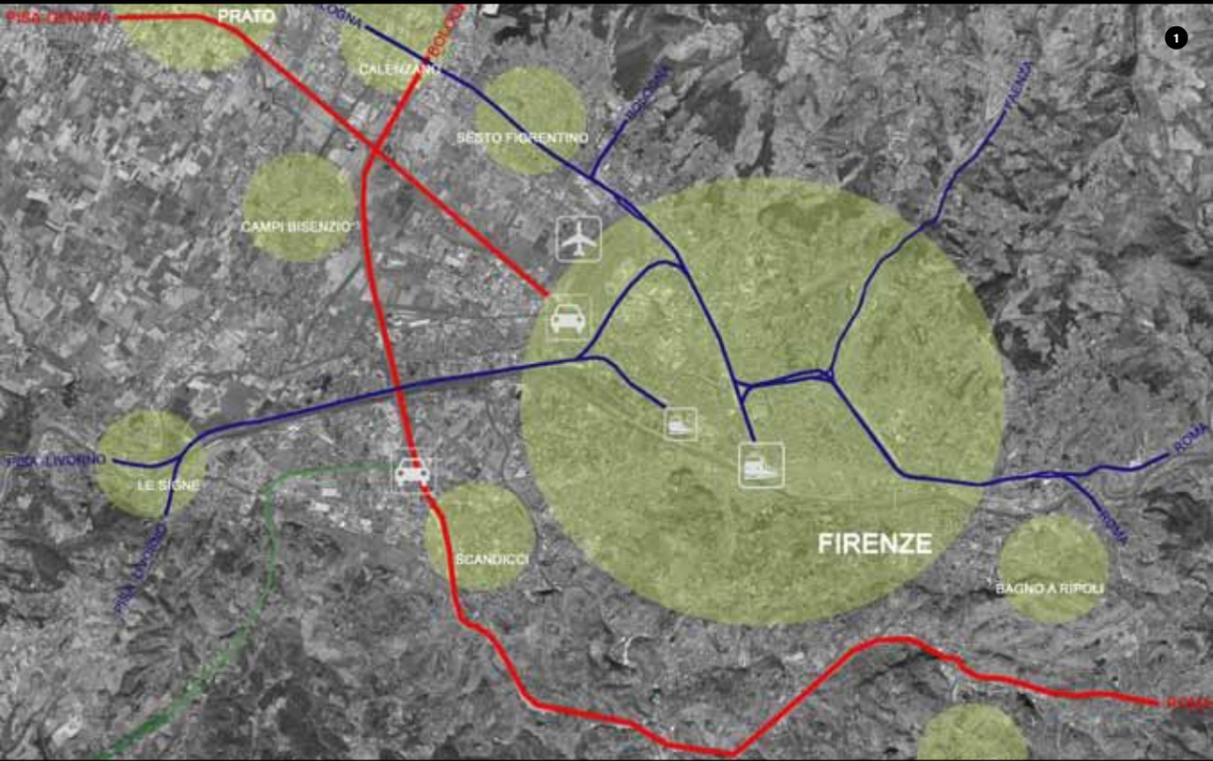
Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Firenze, Fondazione Architetti Firenze

Gruppo di Lavoro
Silvia Moretti
(Ordine Architetti P.P.C. di Firenze),
Paolo Pinarelli
(Comune di Firenze)

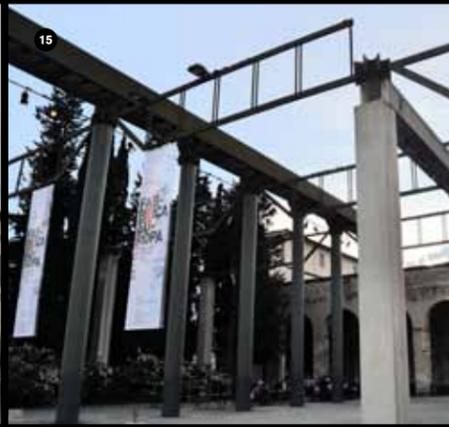
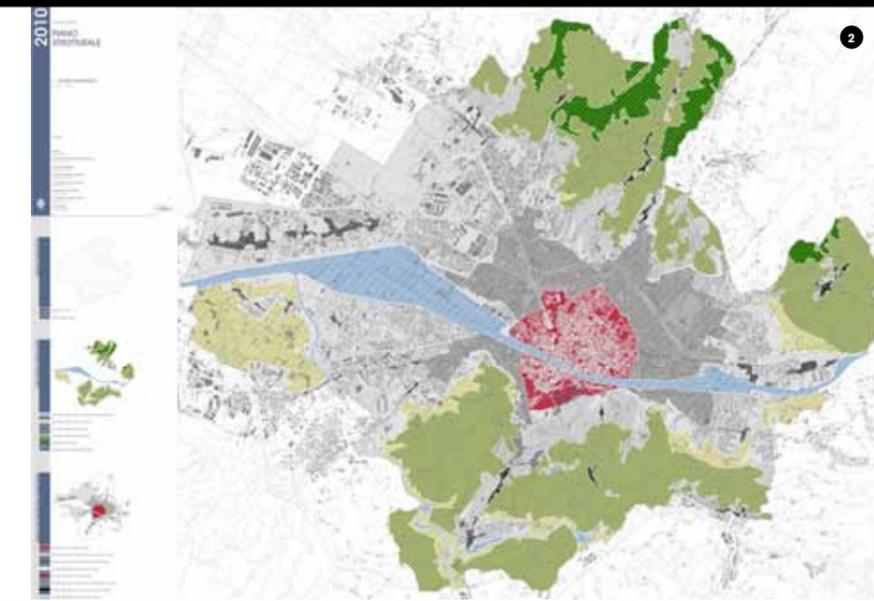
Collaborazione
Colomba Pecchioli
(Ordine Architetti P.P.C. di Firenze)

Patrocini
Comune di Firenze, Regione Toscana, Università di Firenze, Camera di Commercio Firenze

Immagini
si ringrazia il Comune di Firenze per la concessione delle immagini



- 1 Piana Fiorentina
- 2 Piano Strutturale del comune di Firenze (2010)-Sistema Territoriale (Centro Urbano Storico, Zone di Espansione, Sistema Fluviale, Zone a Verde) <http://pianostrutturale.comune.fi.it/index.html>
- 3 Piano Strutturale del comune di Firenze (2010)-Mobilità (Strade principali, Metro-Treno-Sistema a Parcheggio) <http://pianostrutturale.comune.fi.it/index.html>
- 4 / 5 Nuova entrata dell'Azienda Ospedaliera Universitaria di Careggi, ph. A. Pucci
- 6 / 7 Nuovo Centro Civico e Stazione Tramvia Scandicci, Firenze, ph. A. Pucci
- 8 / 9 Parco della Musica, Teatro dell'Opera Firenze, Maggio Musicale Fiorentino, ph. S. Moretti
- 10 / 11 Nuova Area di Novoli, Palazzo Giustizia, Area Universitaria e Residenziale, ph. S. Moretti
- 12 / 13 Nuovo Centro Culturale, Residenziale "Le Murate", ph. S. Moretti
- 14 / 15 Area Espositiva "La Leopolda", ph. S. Moretti
- 16 dalla brochure: Tecnologie per i beni culturali
Copertina: sfera armillare santuoco Antonio Santucci © Museo Galileo - Istituto e Museo di Storia della Scienza, Firenze
- 17 dalla brochure: Alta formazione: Firenze, Città dei Saperi Internazionali
Copertina: Vista Panoramica di Firenze, ph. Margarolo
- 18 dalla brochure: Firenze, alta tecnologia
Copertina: Diamante, una centrale energetica solare, Parco di Pratolino © Enel
- 19 dalla brochure: Fashion & lifestyle: A Firenze lo stile è un'arte
Copertina: "Le scarpette rosse" © Museum Salvatore Ferragamo, Stefano Ricci Home Collection, © Stefano Ricci, Lavorazione scarpe, © Salvatore Ferragamo, Stefano Ricci Man Collection, © Stefano Ricci



TEATRO COMUNALE
Corso Italia
19.000 mq

12 11

Residenziale / Residential 19.000 mq
Negoti / Retail 1.500 mq
Uffici / Office 7.150 mq
Turismo / Tourism 10.000 mq

L'edificio del teatro comunale si colloca all'interno di un tessuto di formazione otto-seicentesca, ai margini del nucleo storico. Subsequent alterations, renovations and modernizations to which the theatre was subjected from the origin to the present, make it an architecturally fragmented body, which has occupied a good portion of the block. The construction of the new opera house allows reorganizing this important area with new features, and with a slight reduction of the reconstructed surface. The aim of the intervention is the realization of an important new settlement characterized by a functional mix able to embrace the entire area, with a prevalence of the residence (which could also absorb the entire construction potential), but also with the possible inclusion of tourist accommodation, commercial activities, offices, preserving the historical part of the famous theatre and operating with demolition and reconstruction of incongruous added parts.

BUFALINI
Via Bufalini - Via de' Servi - Piazza Brunelleschi
18.800 mq

12 01

Residenziale / Residential 7.520 mq
Negoti / Retail 940 mq
Uffici / Office 10.340 mq

È uno dei più importanti interventi previsti nel centro storico di Firenze, a due passi da Piazza Duomo. L'ampio complesso immobiliare è infatti situato nel cuore del nucleo storico, e si compone di immobili differenti per epoca, tipologia, qualità. Per molti anni sede della storica Casa di Riposo di Firenze, dopo il trasferimento dalla città centro alla zona di Novoli, gli edifici sono oggi inutilizzati, ancorché in buono stato di manutenzione. La trasformazione prevede di finalizzarla a riportare a nuova vitalità l'intero comparto, attraverso un complesso di interventi mirati ad creare un funzionale mix di qualificati residenze e funzioni relative a questa. In aggiunta, in alcuni punti, sono previsti interventi di recupero di attività commerciali di vicinato, una media struttura di vendita, una quota consistente di uffici ed attività turistiche, la realizzazione di un parcheggio destinato ai residenti del centro storico.

EX MEYER
Via Luca Giordano
13.000 mq

12 09

Residenziale / Residential 13.000 mq

L'area in esame è un insieme di edifici di origine ottocentesca di cui alcuni di un certo pregio, disposti attorno a spazi interni di relazione e aree verdi. L'area è stata lasciata libera dal trasferimento dell'ospedale Meyer, ed oggi ne propone una nuova destinazione con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio immobiliare dell'azienda Ospedaliera Meyer per il ripascimento di risorse da reinvestire. L'area pertanto rischia di privilegiare l'insediamento della medicina, conformemente con gli obiettivi espressi nel Piano Strutturale e con le caratteristiche predefinite della zona. Due dei padiglioni esistenti progettati via Pia D. Buonvicini sono già stati acquistati dal patrimonio comunale e destinati ad essere ridotti (in corso di realizzazione) in edilizia residenziale pubblica.

EX TELICON
Via Manaccio
15.800 mq

12 12

Residenziale / Residential 7.087 mq
Negoti / Retail 2.362 mq
Uffici / Office 2.362 mq
Turismo / Tourism 3.997 mq

Il complesso immobiliare si compone di due edifici ed occupa la porzione centrale di un isolato della fascia di espansione circostante prossima ai Viali di Cinescolazione. Realizzato nei primi anni '60, l'immagine architettonica degli immobili si deve all'architetto Giovanni Michelucci, curatore del progetto dei prospetti e del grande spazio di rappresentanza interno (sala degli uffici aperti al pubblico). Attualmente il complesso è inutilizzato trattandosi di immobile molto consistente in termini dimensionali e adatto per l'insediamento di un mix di destinazioni d'uso che si auspica possa essere soprattutto rivolto nel comparto immobiliare da recuperare, con previsione della residenza ma anche con l'inserimento di attività commerciali, turistico-ricettive, uffici.

GUIDONI
Viale Guidoni
42.400 mq

10 04

Residenziale / Residential 16.960 mq
Uffici / Office 25.440 mq
Turismo / Tourism 3.997 mq

È una delle poche aree destinate alla nuova edificazione dalla recente pianificazione di Firenze. L'intervento interessa un'ampia area delimitata da viale A. Guidoni, Viale A. di Sclavi, Via Accademia del Cinquecento e via I. Baranti completamente libera in un'area che ha subito nell'ultimo decennio un sostanziale cambiamento dell'assetto dovuto all'insediamento di nuove funzioni strategiche (Palazzo di Giustizia, centro direzionale della Casa di Riposo, Università) che hanno abbandonato il centro storico in sostituzione di un'ampia area produttiva dismessa. L'area di trasformazione per la sua ubicazione e per le modifiche del contesto circostante si presta ad accogliere un mix funzionale con la prevalenza della detrazione di servizi, supportata da un'attività privata di servizio, integrabile da una significativa quota di residenza.

LA QUERCE
Viale della Piazzola, 44
13.400 mq

01 03

Turismo / Tourism 13.400 mq

Il complesso architettonico del'ex Collegio "La Querce" si configura come un'aggregazione di edifici cresciuti attorno al nucleo originario di una villa straripante di proprietà granducale a partire dagli anni settanta dell'Ottocento. La grande e articolata struttura si è in parte sviluppata in linear bodies parallel to the via della Piazzola, occupa le prime pendici della collina, ricorrendo a una sequenza di terrazzi attraverso a una serie di terrazzi arrampicati in gallerie e aree dedicate allo sport. Il complesso, riconosciuto bene culturale, oggi è dismesso e si adatta ad ospitare una struttura turistico-ricettiva, di cui in parte presenta già le caratteristiche spaziali in virtù della sua precedente destinazione a collegio e convitto, interessanti gli ampi volumi del refettorio a Piano Terra. Date le caratteristiche architettoniche di pregio, si ipotizza un intervento di restauro dell'esistente in un nuovo tessuto urbanistico ed architettonico.



EX OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI - OGR
Viale Fratelli Rosselli - Via delle Cascine
13.000 mq

08 10

Residenziale / Residential 13.000 mq

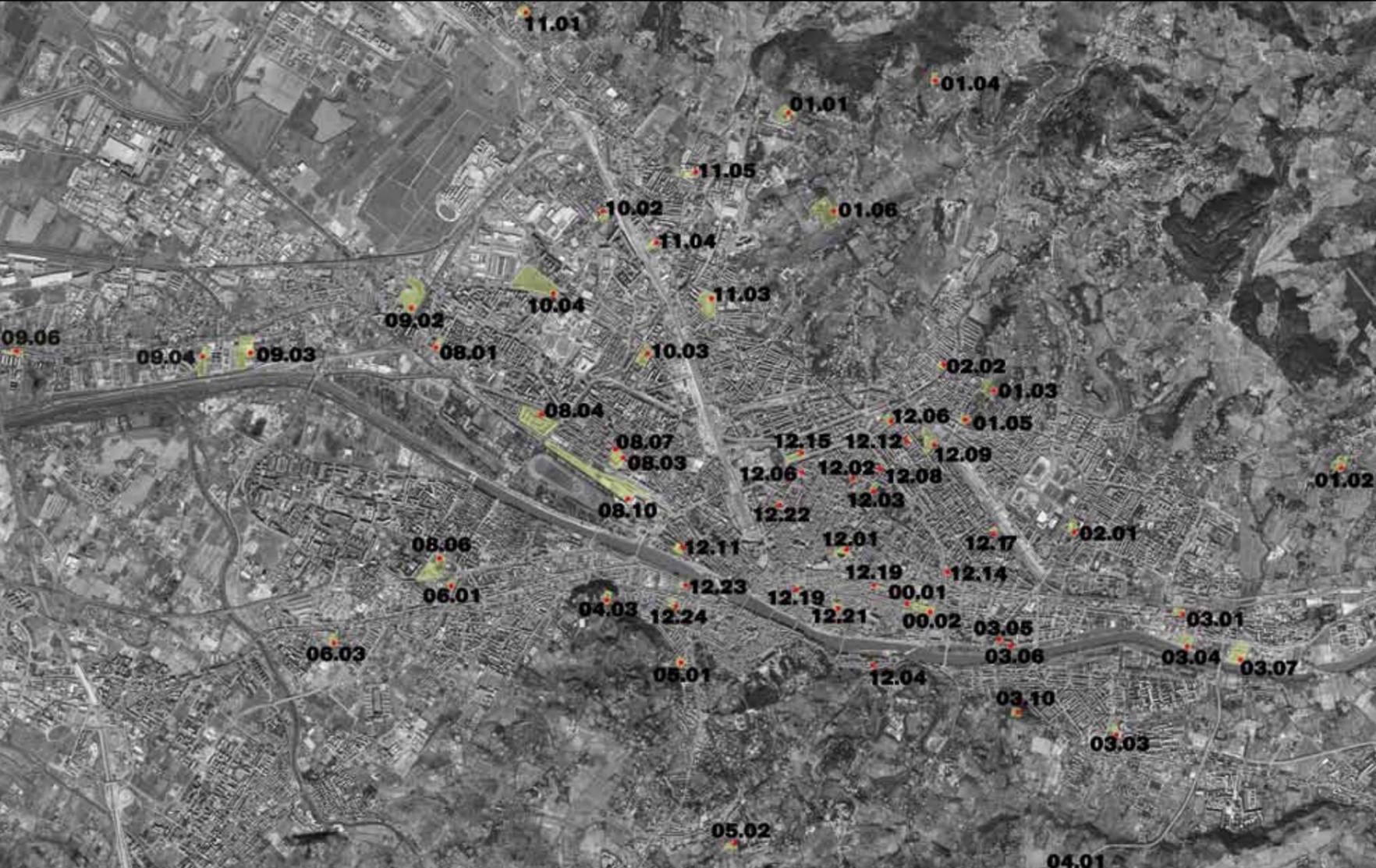
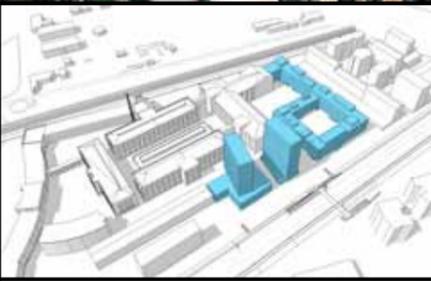
La presente trasformazione interessa l'area residua del comprensorio ferroviario di Porta al Prato, occupata un tempo dalle Officine Grandi Riparazioni (OGR) e dalla scala merci. A seguito di un lungo processo di riappropriazione da parte della città delle aree occupate dalle attività ferroviarie, ad oggi è rimasta ancora da riqualificare una parte consistente del complesso ferroviario, compresa fra il quartiere residenziale Leopolda Padella, il Nuovo Teatro dell'Opera, il canale Macinante e via delle Cascine. La domanda di città che si genera sempre di più in questo luogo, a seguito delle puntuali trasformazioni dell'ex area ferroviaria, sostiene la trasformazione del comparto in un nuovo insediamento a prevalente destinazione residenziale, insieme ad un mix di funzioni commerciali, turistico-ricettive, direzionali. L'intervento è strettamente connesso alle previsioni infrastrutturali che attraversano l'area, la viabilità di penetrazione Rosselli Polignone e la Linea ferroviaria, la sostituzione del tracciato ferroviario Firenze Porta al Prato Pisa. L'immagine di presentazione riporta un possibile studio di inserimento nel contesto urbano.

MANIFATTURA TABACCHI
Viale delle Cascine - Via Tartini
88.687 mq

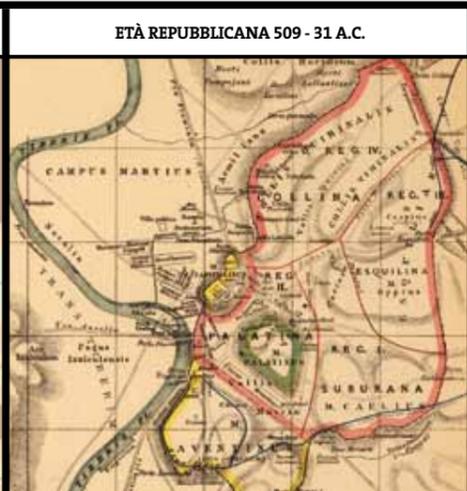
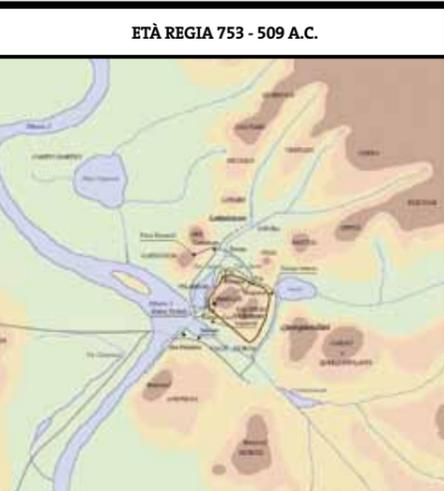
08 04

Residenziale / Residential 7.987 mq
Negoti / Retail 2.362 mq
Uffici / Office 2.362 mq
Turismo / Tourism 3.997 mq

Il complesso della Manifattura Tabacchi è forse la più importante opportunità di trasformazione della città di Firenze, per posizione, dimensioni e funzioni. L'area si trova nella immediata adiacenza del Centro Storico, in prossimità dell'Arno, del più importante Parco di Firenze (Le Cascine) e del nuovo Parco della Musica, nota ai fiorentini per la presenza dello storico Teatro Puccini, è oggi un complesso in buone condizioni, caratterizzato esternamente dall'architettura di stile razionalista. L'ipotesi di recupero del complesso prevede un mix funzionale (residenziale, turistico-ricettivo, commerciale e direzionale) in grado di garantire un "urban effect" ed ha attratto grande attenzione dalla parte degli operatori del Fashion, anche in ragione della vicinanza con la Leopolda Padella con la Fortezza, sedi degli eventi legate a Pitti Immagine. Piano include un strutturato intervento, con la conservazione di alcune porzioni (specialmente la curvatura formata su Via delle Cascine), la demolizione di alcune porzioni e la ricostruzione di un nuovo tessuto urbanistico ed architettonico.



Roma nell'antichità / Ancient Roma



ROMA

La città eterna

The Eternal city

Roma è probabilmente la città del mondo più ricca di memorie. Ma il suo nome, riconoscibile e apprezzatissimo a livello globale, costituisce anche un richiamo al quale è costantemente associata l'idea di uno stile di vita fra i più piacevoli e sofisticati. Oltre a essere al centro della cristianità, nell'immaginario collettivo essa rappresenta un polo di attrazione internazionale per la sua straordinaria identità, connotata da un patrimonio storico, archeologico, architettonico e artistico che non ha pari, da una offerta culturale straordinariamente ampia e varia, dalla sua posizione geografica che la pone al centro del Mediterraneo,

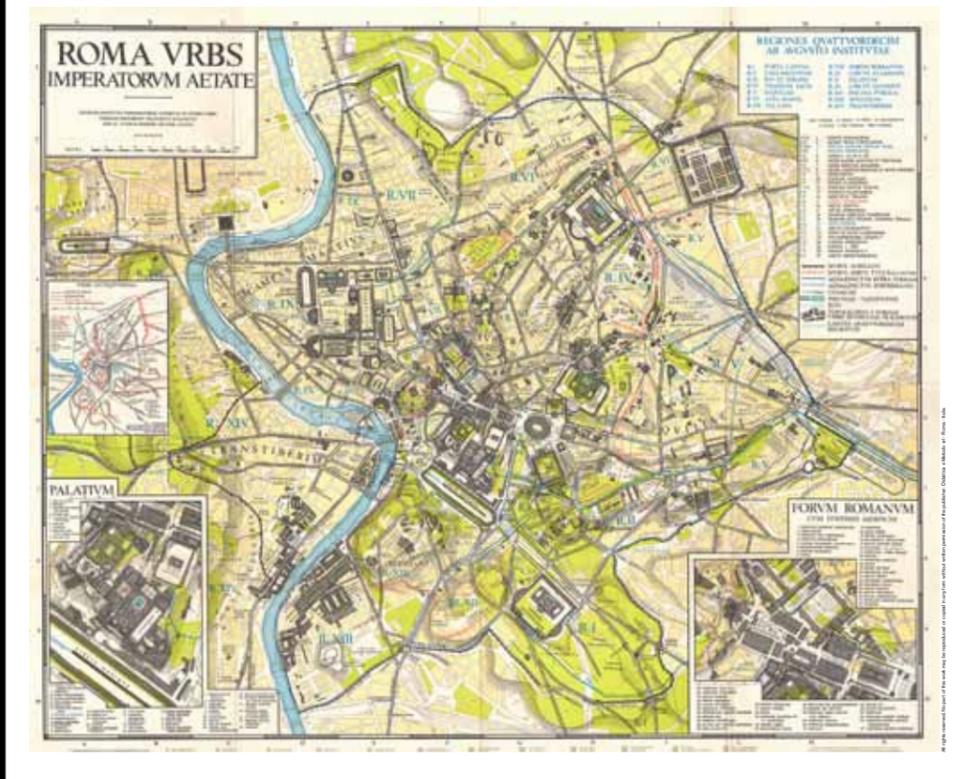
dal clima mite, dalla presenza del mare, di grandi spazi verdi nonché del fiume Tevere, tutti elementi caratteristici del suo paesaggio urbano. Oggi la città è una importante e dinamica metropoli sensibilmente in crescita, consapevole del suo prestigioso passato e, allo stesso tempo, della sua vocazione cosmopolita, che l'ha segnata, nell'arco della sua lunga storia, come punto d'incontro di etnie, religioni e culture diverse. Una città sempre in via di trasformazione ma al tempo stesso attenta alla salvaguardia dell'eccezionale patrimonio che la contraddistingue, costantemente impegnata quindi sui due fronti:

quello della conservazione e quello dell'innovazione. Le recenti strategie d'intervento, basate sulla rigenerazione/riqualificazione delle aree dismesse e inutilizzate, ha invertito una tendenza fondata invece sul consumo di territorio, rispettando così una delle caratteristiche eccezionali di Roma, quella di trovarsi ancora oggi al centro della sua vasta campagna. Con le nuove opere architettoniche recentemente realizzate e i numerosi progetti attualmente in corso, Roma continua a esprimere grande capacità di crescita, rinnovamento e rigenerazione senza rischiare di perdere la sua identità storica, universalmente riconosciuta, di "Città eterna".

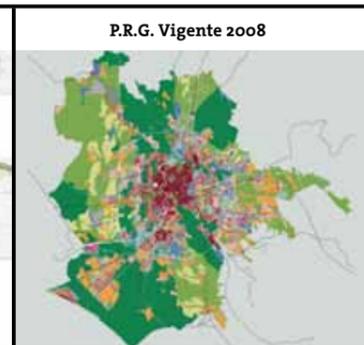
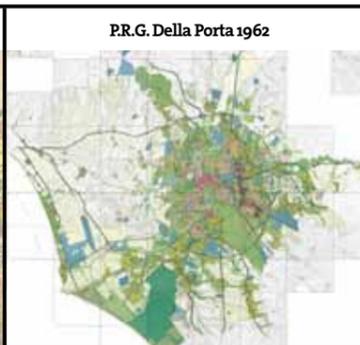
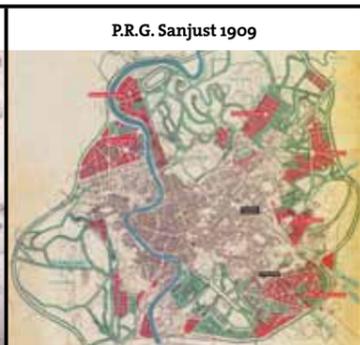
Roma is probably the city with the highest amount of memories in the entire world. Its name, internationally recognizable and known, is always associated to a pleasant and sophisticated lifestyle. At the center of Christianity, Roma is considered an international attraction for its extraordinary identity made of a unique historic, archaeological, architectural and artistic heritage. Its exceptionally wide and varied cultural offer, its geographical position in the middle of the Mediterranean,

its mild climate, the presence of the sea, its large green areas and the river Tevere are all typical elements of the city's landscape. Today Roma is a dynamic, rapidly growing metropolis, well aware of its great past and of the cosmopolitan character that turned the city into a meeting point for different people, religions and cultures. Roma has always been transforming itself, but it has also been extremely careful in conserving its heritage, constantly engaged on two opposite tasks: conservation and innovation.

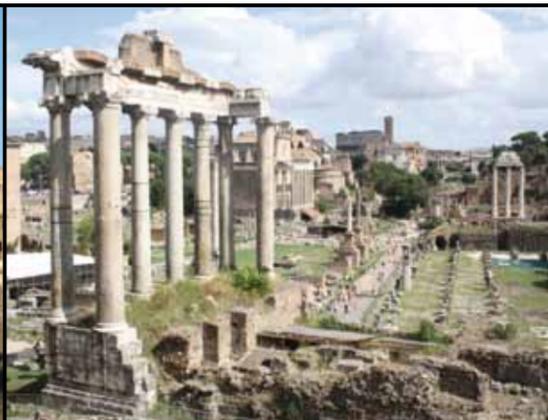
The recent intervention strategies, based on the regeneration of brownfield sites, have radically changed the consumption of greenfield sites trend, in order to respect one of the main features of the city's landscape: its being still in the middle of a vast, green countryside. With the newly built works and the many under construction projects, Roma continues to express its will of growth, renovation and regeneration, without running the risk of losing its historic identity and the universally acknowledged role of Eternal City.



La pianificazione urbanistica / Urban Planning



Roma attuale / Roma today



Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Roma
 Responsabile delegato dell'Ordine: Daniela Proietti
 Gruppo di lavoro: Livio Sacchi, Daniela Proietti
 Collaborazione: Tommaso Stancato
 Patrocini: Comune di Roma - Assessorato all'Urbanistica, Comune di Fiumicino - Assessorato all'Urbanistica e all'Edilizia, ACER, Fondazione AIMagia
 Immagini: fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Roma



1 MAXXI MUSEO NAZIONALE DELLE ARTI DEL XXI SECOLO
MAXXI NATIONAL MUSEUM OF ARTS OF XXI CENTURY
ZAHA HAIDID ARCHITECTS
Costruttore / Contractor: Consorzio MAXXI 2006, Italiana Costruzioni, S.A.C. Società Appalti Costruzioni
Superficie Costruita / Built area: 48.000 m² Data / Date: 2009
Destinazione d'uso / Intended use: Museo / Museum
Localizzazione / Location: Via Guido Reni



2 PONTE DELLA MUSICA
MUSIC BRIDGE
BURO HAPPOLD CON KIT POWELL-WILLIAMS AADIPI RIBA e LOTTI INGEGNERIA
Costruttore / Contractor: Comita Spa Data / Date: 2013
Destinazione d'uso / Intended use: Ponte pedonale sul fiume Tevere / Footbridge on the Tiber river
Localizzazione / Location: Lungotevere Flaminio, Piazza Cavotti da Babuino
Fotografie / Photo: Courtesy Massimo Capasso



3 NUOVA STAZIONE ALTA VELOCITÀ DI ROMA TIBURTINA
NEW HIGH SPEED STATION ROMA TIBURTINA
ABDR ARCHITETTI ASSOCIATI
Costruttore / Contractor: Cooperlife Soc. Coop.
Superficie Costruita / Built area: 12.000 m² Data / Date: 2011
Destinazione d'uso / Intended use: Stazione ferroviaria e piazza / Railway station and square
Localizzazione / Location: Via Cavour/Statione Nomentana
Fotografie / Photo: Luigi Filicetti, courtesy ABDR Architetti Associati



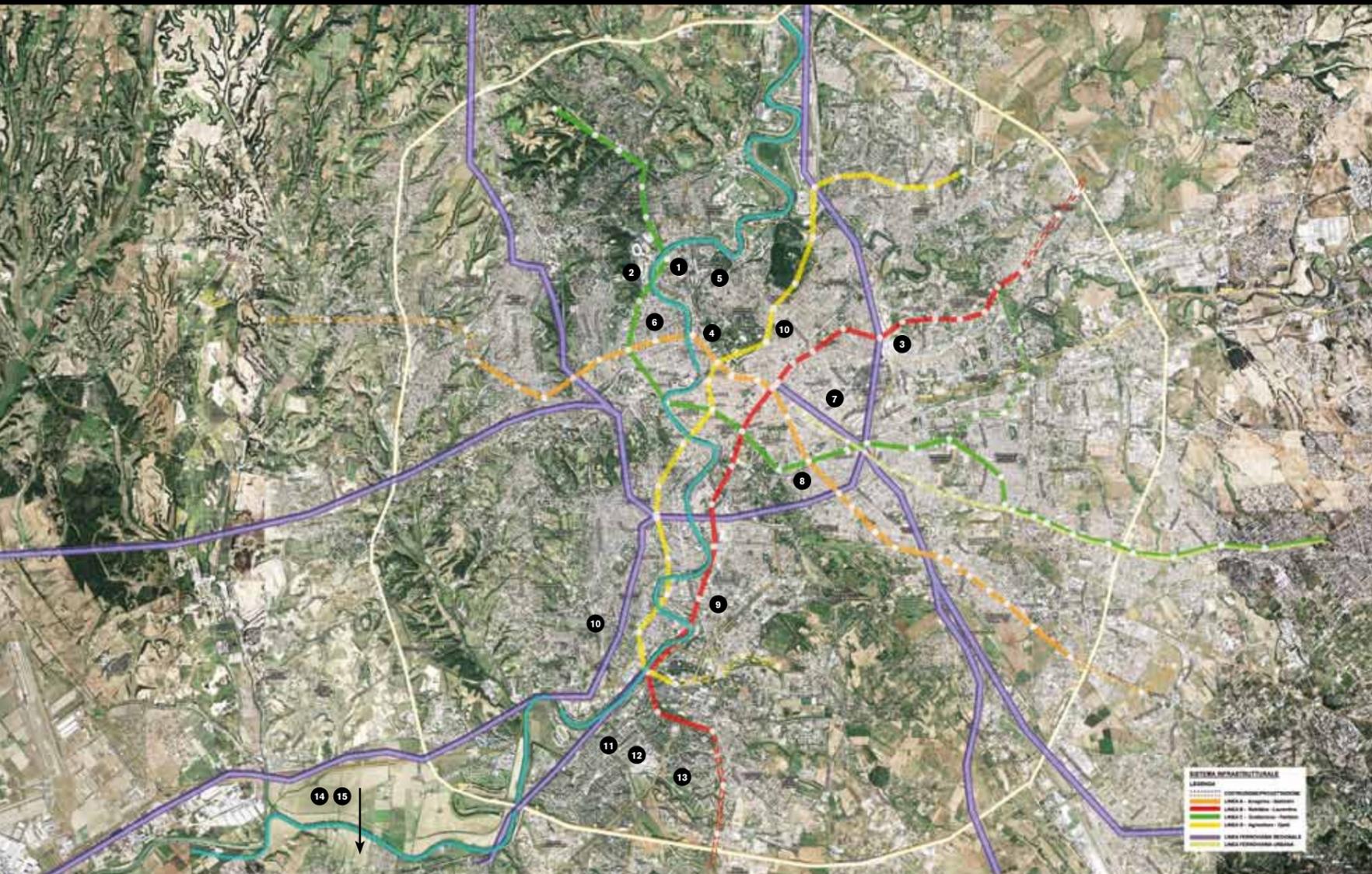
4 MUSEO DELLA PACE
ARA PACIS MUSEUM
RICHARD MEYER & PARTNERS ARCHITECTS
Superficie Costruita / Built area: 4.500 m²
Destinazione d'uso / Intended use: Museo, reception, bookshop, biblioteca digitale, uffici, servizi, auditorium, caffetteria / Museum, reception, bookshop, digital library, offices, services, auditorium, cafeteria
Localizzazione / Location: Lungotevere in Augusta



5 MACRO MUSEO D'ARTE CONTEMPORANEA ROMA
MACRO MUSEUM OF CONTEMPORARY ART ROMA
STUDIO ODILE DEQC CON BURKHARD MORAS
Costruttore / Contractor: C.C.C. Consorzio Cooperativo Costruzioni per CDC - Cooperativo di Costruzioni
Superficie Costruita / Built area: 15.000 m² Data / Date: 2010
Destinazione d'uso / Intended use: Museo / Museum
Localizzazione / Location: Via Nizza - Via Regio Emilia
Fotografie / Photos: Courtesy Studio Odile Deqc



6 SEDE DEGLI UFFICI GHELLA
OFFICE GHELLA
RICCISPAINI ARCHITETTI ASSOCIATI + MOSÈ RICCI
Costruttore / Contractor: Tecnoclima Group Srl (Istria A e B) Lanati Srl (pontre)
Superficie Costruita / Built area: 5.000 m² Data / Date: 2012
Destinazione d'uso / Intended use: Uffici / Office
Localizzazione / Location: Via Pietro Bonetti
Fotografie / Photo: Arianna Scaglione, courtesy Ricci Spains Architetti Associati



7 COMPLESSO EDILIZIO POLIFUNZIONALE
MULTIPURPOSE COMPOUND "CITY OF THE SUN"
LABICS
Costruttore / Contractor: Paritalia Srl Superficie Costruita / Built area: 13.800 m²
Data / Date: in fase di realizzazione / under construction
Destinazione d'uso / Intended use: Edificio Polifunzionale / Multifunctional Building
Localizzazione / Location: Via della Lega Lombarda
Fotografie / Photo: courtesy Labics



8 BIBLIOTECA PIO IX
ATHENAEUM PIO IX
KING ROSELLI ARCHITETTI
Costruttore / Contractor: C.P.C. - TechnoEdil
Superficie Costruita / Built area: 2.000 m² Data / Date: 2006
Destinazione d'uso / Intended use: Biblioteca / Athenaeum
Localizzazione / Location: Piazza San Giovanni in Laterano
Fotografie / Photo: Santi Calceca, courtesy King Roselli Architeti



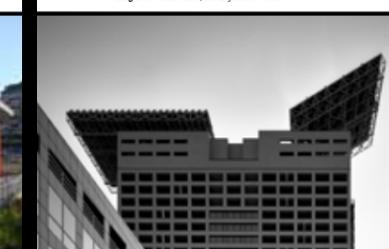
9 FACOLTÀ DI ECONOMIA "FEDERICO CAFFÈ"
"FEDERICO CAFFÈ" FACULTY OF ECONOMY
SPK STUDIO DI ARCHITETTURA E INGEGNERIA E ITALPROGETTI
Costruttore / Contractor: Atalida Spa
Superficie Costruita / Built area: 22.700 m² Data / Date: 2006
Destinazione d'uso / Intended use: Edificio universitario / University building
Localizzazione / Location: Via Silvio D'Amico
Fotografie / Photo: courtesy SPK Studio di Architettura e Ingegneria



12 TORRE EUROPARCO
EUROPARCO TOWER
STUDIO TRANSIT
Costruttore / Contractor: Paritalia General Contractor Srl
Superficie Costruita / Built area: 33.300 m² Data / Date: 2013
Destinazione d'uso / Intended use: Uffici / Offices
Localizzazione / Location: Europarco
Fotografie / Photo: Fochi, courtesy Studio Transit



10 CHIESA DEL SANTO VOITO DI GESÙ /
BOY'S FACE OF JESUS CHURCH
SARTOGIO ARCHITETTI ASSOCIATI - PIETRO SARTOGIO & NATHALIE GRENON
Costruttore / Contractor: Bianchini & Manzonelli Spa
Superficie Costruita / Built area: 2.100 m² Data / Date: 2006
Destinazione d'uso / Intended use: Chiesa e complesso parrocchiale / Church compound
Localizzazione / Location: Via della Magliana
Fotografie / Photo: Andrea Jemolo, courtesy Sartogio Architeti Associati



11 TORRE EUROSKY /
EUROSKY TOWER
FRANCO PURINI LAURA THERMES
Costruttore / Contractor: Paritalia Srl
Superficie Costruita / Built area: 27.000 m² Data / Date: 2013
Destinazione d'uso / Intended use: Edificio per residenze e uffici / Office and residential building
Localizzazione / Location: Piazza dell'Europarco
Fotografie / Photo: courtesy Franco Purini e Laura Thermes



13 CENTRO CULTURALE ELSA MORANTE
CULTURAL CENTER ELSA MORANTE
LUCIANO CUPPELLONI
Costruttore / Contractor: ICCR 8o Spa con Gentilidei Srl e Metalmontaggio Srl
Superficie Costruita / Built area: 2.300 m² Data / Date: 2010
Destinazione d'uso / Intended use: Emeroteca, biblioteca, teatro / Newspaper library, media library, theater
Localizzazione / Location: Piazzale Elsa Morante
Fotografie / Photo: faceface Studio Abbrevia Santoni, courtesy Luciano Cuppelloni



14 COMPLESSO PARROCCHIALE SAN PIO DA PIETRALCINA
ST. PIO OF PIETRALCINA CHURCH COMPOUND
STUDIO ARCHITETTURA ANSELMI & ASSOCIATI
Costruttore / Contractor: Iao Spa
Superficie Costruita / Built area: 2.995 m² Data / Date: 2010
Destinazione d'uso / Intended use: Complesso parrocchiale / Church Compound
Localizzazione / Location: Via Paolo Stoppa
Fotografie / Photo: courtesy Studio di Architettura Anselmi & Associati



15 FIERA DI ROMA
ROMA'S FAIR
STUDIO VALLI PROGETTAZIONI
Costruttore / Contractor: Lanaro Appalti Spa
Superficie Costruita / Built area: 210.215 m² Data / Date: 2006
Destinazione d'uso / Intended use: Padiglioni fieristici, spazi congressuali, uffici e servizi / Exhibitions, conferences, offices and services
Localizzazione / Location: Via Portuense
Fotografie / Photo: courtesy Studio Valli Progettazioni



1 Porto di Fiumicino



Il nuovo Porto Commerciale di Fiumicino rappresenta il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica, alle porte di Roma, ma soprattutto per la rilevanza degli investimenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commodity, l'Interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra il corridoio Tirreno e G84. Il nuovo scalo rivestirà notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare, che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto, che potrà essere collegato direttamente con un sistema people-mover, realizzando così la possibilità

di raggiungere Roma in brevissimo tempo. Per le navi da crociera, oltre alla vicinanza con Roma e con l'aeroporto Leonardo da Vinci, Fiumicino potrà puntare anche sulla realizzazione di un attracco alla foce del Tevere, la cui navigabilità consentirebbe, da un lato, di creare nuovi itinerari storici, dall'altro di utilizzare la via fluviale per trasportare i turisti a Roma, alleggerendo il traffico stradale, da Ostia Antica e dal Porto di Tisano risalendo il fiume con battelli fino all'area archeologica di Porta Portese, dove potrebbe essere realizzato un nuovo e moderno terminal per passeggeri, integrato nel quadro storico-architettonico dell'area, e collegato con la rete dei trasporti di Roma.



2 Ex Fiera di Roma



L'ex Fiera di Roma, situata nel Municipio VIII, lungo via Cristoforo Colombo, l'asse stradale che collega la città al mare, è una delle principali aree dismesse della città, che occupa un'area di oltre 96.000 mq. È un ambito articolato e complesso di tessuti edilizi, che necessita di una riconversione urgente per evitare l'abbandono e il degrado. A tal fine l'Amministrazione Capitolina ha avviato l'idea di una variante urbanistica che consenta di attuare importanti strategie di valorizzazione e riqualificazione urbana, attraverso una trasformazione che sarà prevalentemente residenziale, con una quota di alloggi sociali, spazi da destinare a verde e a servizi di quartiere e all'incremento di funzioni commerciali e produttive.

Il former Fiera di Roma, located in the 8th Municipality on Via Cristoforo Colombo, the road that leads from the city to the sea, is one of the most important abandoned areas in town, exceeding 96,000 sqm. It consists into a complex and articulated district that needs an urgent regeneration in order to prevent further decay. The Municipal Administration started a new Strategic Plan promoting mostly residential new buildings, with commercial and service facilities, and a careful eye to innovation and aesthetic and environmental quality. The Municipality will give approximately a half of the entire district for free: the rest will be transformed into urban parks, district services, public areas and social housing.

RIQUALIFICAZIONE DELL'EX FIERA DI ROMA
LA PROPOSTA IN DATI

REGENERAZIONE (mq)	IN €/mq
Reintegrare massimo 50%	60.000
Di cui edifici privati commerciali - 20% della bill	
Reintegrare	12.000
Reintegrare privato	
Nuovi alloggi sociali, massimo 20%	15.000
TOTALE FUNZIONI PRIVATE	75.000



1. S.M.E.P. Via Fiametta 35
2. Magazzini A.M. Via Papenrich
3. Direzione Magazzini Commissariato Via del Porto Fluviale
4. Forte Bocca Via Bocca 251
5. Caserma Malmalmonte Materiale T.L.C. Via del Trullo 553
6. Caserma Donati Materiale Genio Via del Trullo 506
7. Caserma Gardini Via del Forte di Portuofino 7
8. Caserma Medici Via Strozzi 17
9. Caserma Piccini Via Casina 1014
10. Caserma Ruffo Via Taurina 790
11. Caserma Nazario Sauro Via Legnano 5
12. Caserma Ulivelli Via Trionfali 7400
13. Stabilimento Trammissioni Viale Angiolico 19
14. Ex Convento Ex Caserma Reale Equipaggi Via di S. Francesco delle Feste 1
15. Ex Convento di Santa Teresa Via di San Francesco di Sales 16

PIANO DELLE ALIENAZIONI E VALORIZZAZIONI DEGLI IMMOBILI MILITARI DELLA CITTA' DI ROMA

Le aree urbane individuate nel presente piano sono state selezionate sulla base della ricerca urbanistica basata sul ruolo dell'esistente che il Comune di Roma sta avviando attraverso un "Piano strategico della rigenerazione urbana". Negli "ambiti" individuati in detto piano, destinati alla rigenerazione urbana, dovrà essere attuata la valorizzazione dei beni immobili con l'allocazione di funzioni di interesse sociale, culturale, sportivo, ricreativo, per l'istruzione, la promozione delle attività di solidarietà, per il sostegno alle politiche per i giovani, nonché per le pari opportunità. In particolare, tali ambiti sono caratterizzati dalla presenza di edifici e manufatti non più utilizzati che presentano fenomeni evidenti di degrado fisico e funzionale. Per i contesti in cui sono collocati, costituiscono rilevanti occasioni di riqualificazione a livello locale ed urbano, attraverso il miglioramento della qualità morfologica e l'incremento di nuove funzioni strategiche.

PLAN OF MILITARY BUILDINGS DISPOSALS AND VALUATIONS OF THE CITY OF ROMA

The urban areas here shown are part of a new urban concept that the Municipality of Rome is working at through a Strategic Plan for Urban Regeneration. In the so called "ambiti di rigenerazione", the specific districts that have been selected, a full regeneration process will take place, with new social, cultural, recreational, sporting and educational facilities for the promotion of solidarity, youth policies support and equal opportunities. These areas are mostly made of abandoned buildings, often in state of degradation. Their location in quite valuable sites gives a great opportunity for regeneration at the local and at the urban scale, through a process of retrofitting their aesthetic quality and their functional characteristics.

- 1
- 2
- 3
- 4

PIANO INFRASTRUTTURALE

LEADERIA

- LEADERIA A - Alloggio - Educativo
- LEADERIA B - Alloggio - Lusso
- LEADERIA C - Alloggio - Popolare
- LEADERIA D - Alloggio - Sport
- LEADERIA E - Alloggio - Sociale
- LEADERIA F - Alloggio - Urbano

1 Via Guido Reni

Il contesto urbano in cui si inserisce l'area dell'ex Stabilimento Militare Materiali Elettronici è di pregio e stato oggetto di rapidi mutamenti, in presenza dell'edilizia Parco della Musica, del Maxxi, insieme a quelli più datati, come lo Stadio Flaminio, il Palazzetto dello Sport e il quartiere Olimpico, ha introdotto una nuova identità per l'intero quartiere fondata su una notevole concentrazione di attività culturali e sportive. Lo Stabilimento Militare conserva la struttura originaria che nasce come impianto di produzione industriale che, con l'avvento della Prima Guerra Mondiale, fu destinato alla produzione di formature belliche. Si tratta di capannoni molto estesi

realizzati nei primissimi anni del ventesimo secolo con una tecnologia di elementi metallici prefabbricati, muratura tradizionale e coperture a shed. Allo stato attuale l'area dimensiona si estende su di una superficie territoriale di 55.480 mq, su cui insistono fabbricati con edifici di altezza variabile da 1 a 4 piani, disposti parallelamente ed ortogonalmente all'asse di via Guido Reni. La consistenza attuale dei manufatti risulta elevata, ma a causa dello scarso valore del costruito esistente e dello stato di conservazione precario, si rende necessario un intervento complesso, che esprima una nuova componente di valenza architettonica riconoscibile.

The urban area that includes the ex Military Factory of Electronics underwent significant and rapid change in the last decades. The new Auditorium Parco della Musica and the MAXXI Museum changed the face of a district already housing modern masterpieces such as the Stadio Flaminio, the Palazzetto dello Sport and the Olympic Village, introducing a new identity based on an extraordinary concentration of sports and cultural venues. The Military factory still presents its original structure dating back to World War I: huge warehouses built at the beginning

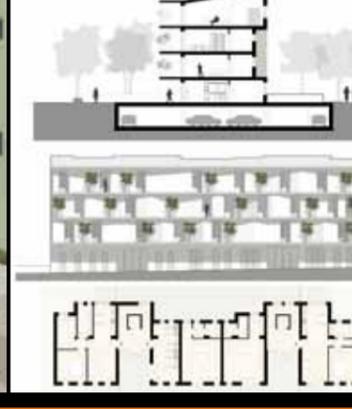
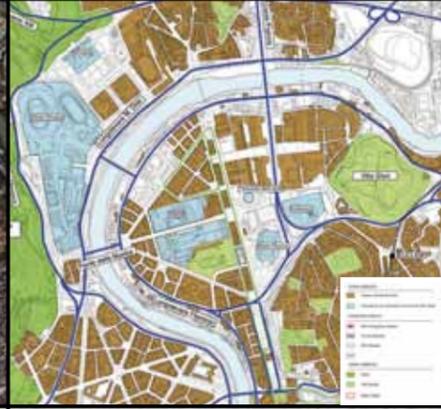
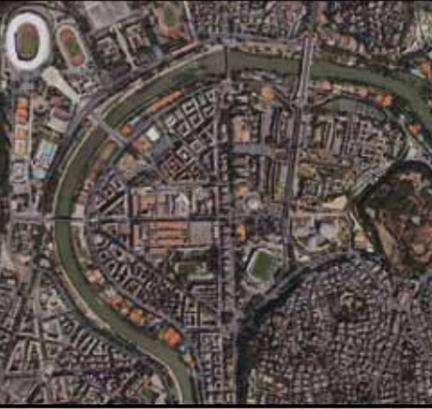
of the 20th Century with prefab steel elements, traditional masonry walls and shed roofs. The impoverished site is approximately 55,480 sqm and presents one to four story buildings that lay in parallel and orthogonal to via Guido Reni. A broad new image, which will guarantee a functional and architectural retrofitting, has been considered necessary for the entire area.

L'ambito è sito lungo la via Tiburtina ed è costituito dal forte Tiburtino, uno dei 15 forti di Roma, adibito a caserma militare. Il progetto riguarda la riqualificazione dell'area militare della caserma e dell'area circostante, consistente nel complesso in circa 135.000 mq tra viali, magazzini, palazzine ed altri edifici e con una cubatura esistente indicativa di circa mq. 60.000. L'ambito è inserito nel "Piano di alienazione e valorizzazione degli immobili militari" consistente in un Protocollo d'intesa, tra il Ministero della Difesa e il Comune di Roma finalizzato alla riqualificazione di edifici e

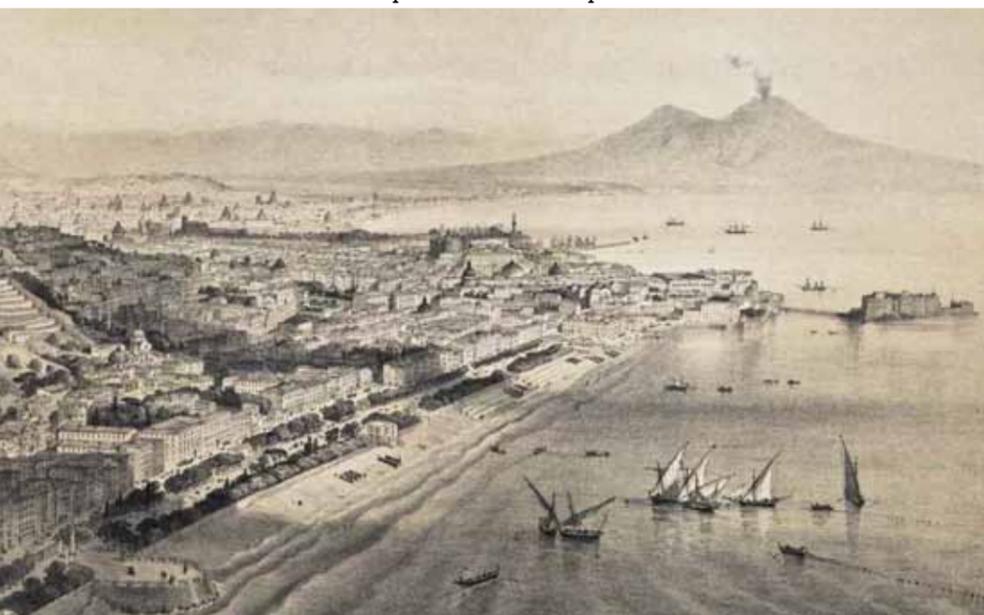
manufatti militari non più utilizzati. Per tale ambito è stata redatta una variante al PUG nel quale sono indicate le potenzialità di servizi e funzioni che dovranno essere progettati all'interno del sito. L'intervento rappresenta un'importante possibilità di riqualificazione per il quartiere densamente popolato e con la realizzazione di servizi culturali e sociali, ed un'occasione importante per migliorare e valorizzare anche il territorio circostante con una migliore dotazione di verde pubblico.

The Forte Tiburtino on Via Tiburtina and its still works as military barracks. The project focuses on the regeneration of the entire area, approximately 135,000 sqm of alleys, warehouses and other buildings whose built volume is close to 60,000 m³. The area is part of the "Piano di alienazione e valorizzazione degli immobili militari", an agreement between the Ministry of Defense and the Municipality of Roma for the sale and the regeneration of abandoned military buildings. For this area an ad hoc modification

of the General Master Plan has been made, with a new proposed mix of different functions. It is a significant opportunity for a densely built district, with new cultural and social buildings an effective way to improve the surrounding area with new parks and public areas.



Napoli antica / Ancient Napoli



Napoli



NAPOLI

Le reti dell'area metropolitana The metropolitan area networks

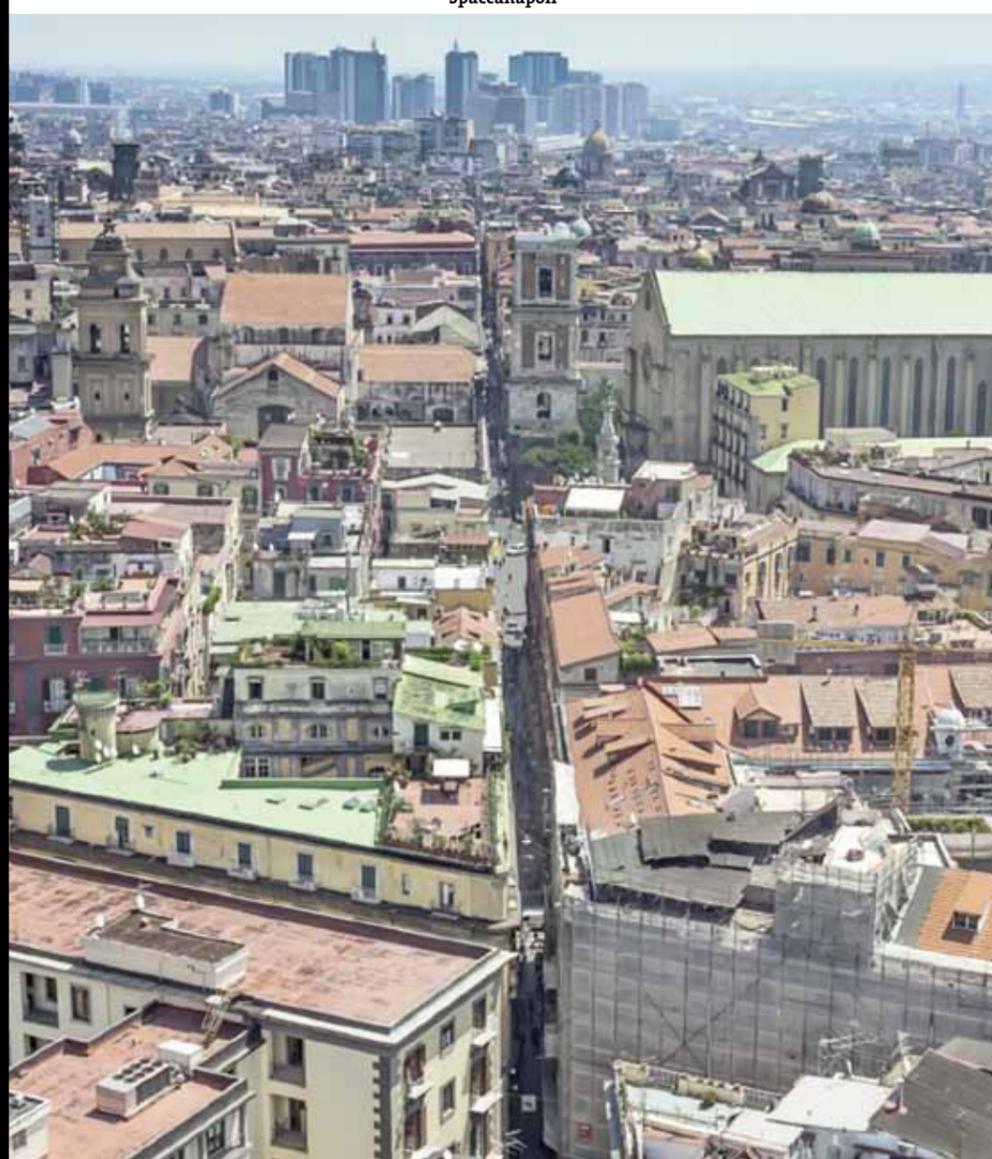
V arcare i confini, aprirsi di più all'esterno, conoscere e farsi conoscere per raccogliere sollecitazioni, stimoli, buone pratiche e, al tempo stesso, promuovere un'immagine rinnovata e reale della città di Napoli, troppo spesso vittima di un pregiudizio "al ribasso" in larghi settori della società. La rete, in questo caso costituita dalle metropolitane dell'arte, ha previsto la realizzazione delle stazioni dell'arte, affidata ad architetti di fama internazionale che hanno avviato un processo di riqualificare e rigenerazione di vaste aree del tessuto urbano. Con le nuove stazioni della metropolitana gli ambienti di transito, i cosiddetti "non luoghi" diventano scenografia di un'operazione culturale di vasto respiro che vede protagonisti i maggiori nomi dell'arte contemporanea.

Napoli è il capoluogo della Campania, una regione del Sud Italia, è il terzo comune d'Italia per numero di abitanti. La metropoli, vera e propria, è abitata da 3.121.397 abitanti su 1.171 kmq. Stendhal scriveva che Napoli con Parigi è (era) la sola possibile capitale d'Europa. "Una capitale d'Europa, la più florida e vasta d'Italia".

T o cross the borders, open up further outside, know and be known to raise stress, stimulation, good practice and, while, to promote an image renewed and real city of Napoli, too frequently the victim of prejudice "downward" in large sectors of society. The network, in this case constituted by the metropolitan art, involved the construction of the stations of the art, headed by the internationally renowned architects who have started a process to rehabilitate and regeneration of vast areas of the urban fabric. With the new metro stations environments transit, so-called "non-places" become scenery of a cultural operation of broad-starring the biggest names in contemporary art.

Napoli is the capital of Campania, a region in Southern Italy, and is the third largest municipality in Italy for number of inhabitants. In the metropolis there are 3.121.397 inhabitants of 1.171 sqkm. Stendhal wrote that Napoli and Parigi is (was) the only possible capital of Europe. "A capital of Europe, the most prosperous and wide in Italy"

Spaccanapoli



Portale di ingresso del Maschio Angioino / Maschio Angioino gate



Anfiteatro, Parco archeologico del Pausilypon / Amphitheater, Pausilypon archaeological park



Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Napoli

Responsabile delegato dell'ordine
Vincenzo Meo
Ciro Buono

Gruppo di lavoro
Vincenzo Meo
Ciro Buono

Collaborazione

SAAB architettura soc. coop.
Pietro Pirozzi, Maria Teresa Solaro,
UAP Studio Urban Architecture Planning
Michelangelo Russo
arch. Sergio Ambrosino

Patrocini

Comune di Napoli, Comune di Pozzuoli, Comune di Nola,
Azienda Napoletana Mobilità, Società Lido Srl, Water Front Srl

Immagini

fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Napoli

Metropolitana / Subway Museo



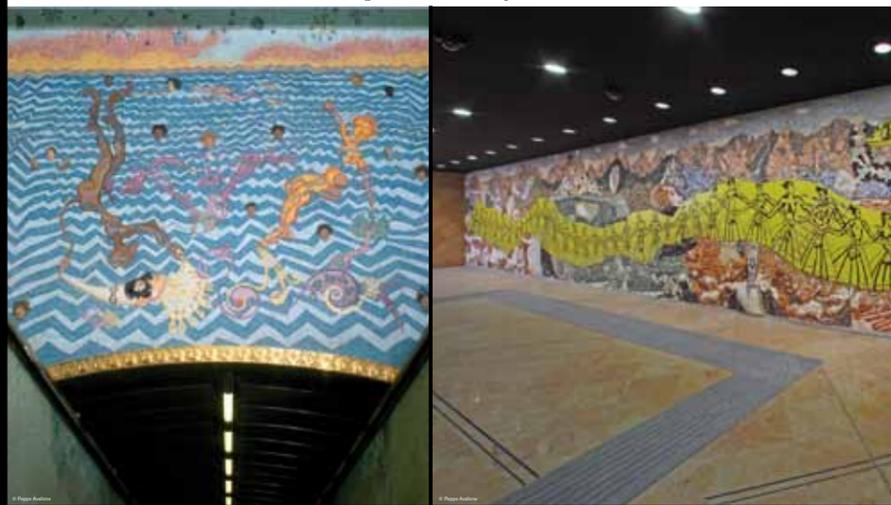
Metropolitana / Subway Centrale



Metropolitana / Subway Università



Metropolitana / Subway Materdei



È ormai culturalmente acquisito il superamento del tradizionale binomio tra città e hinterland. Nell'attuale scenario internazionale, si è imposta con tutta evidenza la fenomenologia della dissoluzione della metropoli in un territorio senza limiti. La ricerca della seduzione estetica è il carattere distintivo di tutte le stazioni ferroviarie realizzate a Napoli e in Campania all'alba del nuovo secolo. Queste prime stazioni, ormai note come

"Stazioni dell'Arte", hanno inaugurato una nuova maniera di concepire l'architettura ferroviaria, coniugando sapientemente arte e architettura. L'innovativa qualità è stata peraltro riverberata anche all'esterno nelle piazze e negli scenari urbani, ridisegnati in relazione ai nuovi interventi. A ciò si aggiunge la notevole quantità e qualità delle opere d'arte inserite in questo "gioco sapiente", che ha trasformato i luoghi di sosta della metropolitana in una sorta

di dinamico museo ipogeo. La stazione di Piazza Municipio rappresenterà il clou di un percorso emozionale, trovando nei reperti archeologici del porto greco - romano il pretesto per un irripetibile connubio tra antichità e contemporaneità. La sfida dei trasporti non mira solo al potenziamento delle infrastrutture, ma anche, e soprattutto a introdurre una maniera nuova di concepire la pianificazione urbana e territoriale.

Nella nuova ottica, i luoghi della metropoli - dove si incontrano le folle di individui che viaggiano lungo le reti dei trasporti intermodali - devono diventare sempre più affascinanti, attrattivi, esteticamente esaltanti. La ragion d'essere primaria di tale infrastruttura resta comunque il rapido collegamento tra le parti urbane, che innesca una proficua simbiosi sociale tra le aree di più antica stratificazione storica e le aree periferiche di recente edificazione.

La vecchia formula funzionalistica della stazione come "non-luogo" (per dirla alla Marc Augé), come spazio tecnico anonimo, deve cedere il passo al manifesto della nuova poetica che trova nelle stazioni della Metropolitana di Napoli e della Campania le prime realizzazioni esemplari. Ma c'è dell'altro. Nel corso del tempo, l'intera regione diventerà un'unica, grande, policentrica, seducente, Metrò-polis.

By now the obsolescence of the tradition city-suburb dichotomy is widely recognized. On the present international scene the phenomenon of the dissolving of the metropolis in a limitless territory has become strikingly evident. This accomplishment is enhanced by significant quantity and quality of the artworks inserted in this "knowing game", transforming the transit places of the metropolitan rail system into a sort of

dynamic underground museum. The pursuit of aesthetic seduction is the distinctive characteristics of all the railway stations built in Napoli and Campania at the start of the new century. These initial stations, known as the "Art Stations", signal a new approach to the design of rail facilities, skillfully combining art and architecture. The innovative quality has also had its effect outside, in the squares and urban settings redesigned in relation of the

new facilities. The station of Piazza Municipio, will represent the high point in an emotional itinerary, utilizing the archaeological finds of the Greek-Roman port as the pre-text for a unique marriage of antiquity and contemporary. The "transport challenge" does not aim only to improve infrastructure, but also (and above all) introduce a new way of thinking about urban and territorial planning. In this new perspective, the places of the metropolis

- where throngs of individuals who travel on the intermodal transport networks cross paths - should become more and more fascinating, attractive, aesthetically exciting. But the main reason for being of this infrastructure remains that of rapid connection among parts of the city, to trigger a productive social symbiosis between the areas of older historical stratification and those of the more recently constructed

peripheries. The old functionalist formula of the station as "non-place" (to use terminology of Marc Augé), as an anonymous technical space, must be replaced by the manifesto of the new poetics, of which the subway stations of Napoli and Campania are the first outstanding examples. But there's more. Over time the entire region will become a single, large, multicentered, seductive Metrò-polis.

Metropolitana / Subway Toledo



Rete metropolitana, tratte ferroviarie urbane / Underground, railway map



Metropolitana / Subway Toledo



Metropolitana / Subway Dante



Metropolitana / Subway Salvator Rosa





Solfatara

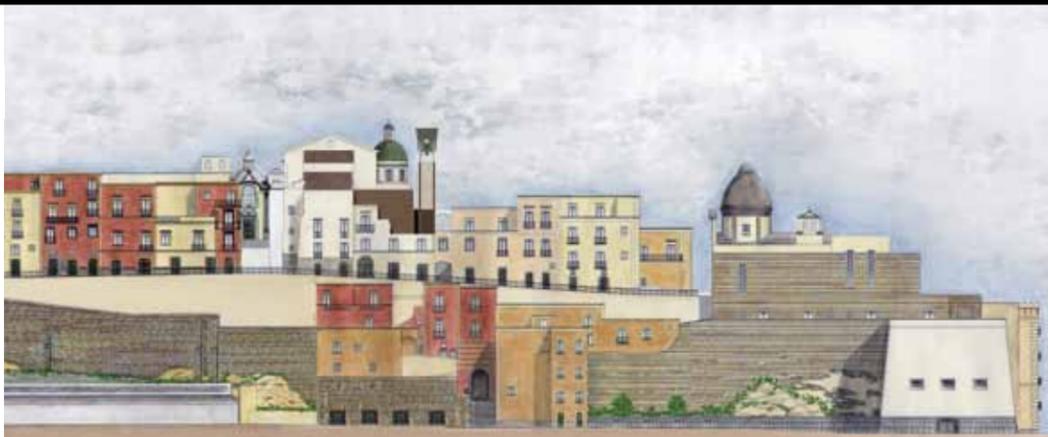


Tempio / Duomo

POZZUOLI

Pozzuoli è un comune italiano di 81.856 abitanti, inserito nella città metropolitana di Napoli in Campania. Situato sul golfo, Pozzuoli si trova in una zona vulcanica, i Campi Flegrei che comprende un vulcano ancora attivo, la Solfatara. Dal "Grand Tour" degli antichi viaggiatori al "Retour" dei visitatori moderni, sono innumerevoli i turisti accorsi nella regione attratti da percorsi archeologici, spiagge e dalle oasi dei Campi Flegrei. Qui, nella cara terra di Virgilio, la storia, il mito, l'arte, la natura e la cultura si fondono in una sintesi virtuosa, in un paesaggio unico al mondo.

Pozzuoli is an Italian town of 81,856 inhabitants, falling within the metropolitan city of Napoli in Campania. Placed on the gulf, Pozzuoli is located in a volcanic area, the Campi Flegrei (ie "burning fields"), which includes a still active volcano, the Solfatara. From the "Grand Tour" of the ancient travelers to Retour of the modern visitors, which in recent years have returned to crowd monuments, archaeological trails, beaches, environmental oases of Campi Flegrei. Here in the land dear to Virgilio, history, myth, art, nature and culture come together in a virtuous synthesis landscape, unique in the world.



Lido Augusto



Water-Front, Peter Einseman



NOLA

Città della Campania, in provincia di Napoli, con più di 34.000 abitanti. È situata nell'area ad est della Pianura Campana, denominata Agro Nolano, un territorio fertile ed infrastrutturato da un complesso sistema di canalizzazione, che costituisce il "Regi Lagno".

City of Campania, in the province of Napoli, with more than 34.000 inhabitants. It is located at the eastern edge of the Campania plain, called Agro Nolano, in a wetland full of canals and affluents in the main sources of the "Regi Lagno".



Vulcano Buono, progetto Renzo Piano / Vulcano Buono, Renzo Piano project



sezione trasversale / cross section D_1:00



sezione trasversale / cross section E_1:00



Cimitile, basiliche paleocristiane / Cimitile, early Christian basilicas



XVI-XIV sec. a.C. / 16th-14th cent. B.C.
Età del Bronzo Medio: cultura appenninica dalle tombe a fossa - rapporti commerciali e culturali col mondo miceneo e Farae egizi / The Intermediate Bronze Age: Apennine culture of ditch graves - commercial and cultural relations with the Mycenaean world and the Aegean area

XIV-XIII sec. a.C. / 14th-13th cent. B.C.
Età del Bronzo Recente: Enotri - la mitica stirpe del re Italo / The Late Bronze Age: Enotri - the legendary line of King Italo

XIII-VIII sec. a.C. / 13th-8th cent. B.C.
Età del Bronzo finale ed età del Ferro: Ausonio-Siculi - nascita dei primi agglomerati protourbani / The End of the Bronze Age and the Iron Age: Ausonio-Siculi - the birth of the first "proto-urban" agglomerations

VIII-III sec. a.C. / 8th-3rd cent. B.C.
Magna Graecia: Arrivo dei coloni greci e nascita di alcune delle più importanti poleis dell'occidente greco / Magna Graecia: Arrival of Greek colonists and the birth of some of the major Greek Western poleis

II sec. a.C. - V sec. d.C. / 2nd cent. B.C. - 5th cent. A.D.
Età Romana: Poche città, grandi ville ed i latifondi / The Roman Age: Few cities, large villas and estates

V-X sec. / 5th-10th cent.
Tardo, antico ed alto Medioevo: Il periodo bizantino con le invasioni longobarda, araba e sassone / Late Antiquity and the Middle Ages: the Byzantine period with the Lombard, Arab, and Saxon invasions

X-XII sec. / 10th-12th cent.
Età Normanna: Il Regno del sud governato dagli Altavilla / The Norman Age: The kingdom of the South ruled by the Altavilla

XIII sec. / 13th cent.
Età Sveve: Il grande regno di Federico II / The Swabian Age: The great reign of Frederick II

XIII-XIV sec. / 13th-14th cent.
Età Angioina: I sovrani francesi / The Angevin Age: The French sovereigns

XIV-XVIII sec. / 14th-18th cent.
Età Aragonese: I sovrani spagnoli / The Aragon Age: The Spanish sovereigns

XVIII sec. - 1861 / 18th cent. - 1861
Età Borbonica: I re Borbone con l'intermezzo napoleonico (1806-1815) di Giuseppe Bonaparte e Gioacchino Murat / The Bourbon Age: The Bourbon kings with the Napoleonic interlude (1806-1815) of Giuseppe Bonaparte and Gioacchino Murat

1861-1946
Il Regno d'Italia / The Kingdom of Italy

1946 - 2015
La Repubblica: I giorni nostri / The Republic: The present day

REGGIO CALABRIA

La costa dei porti

The harbour coastline

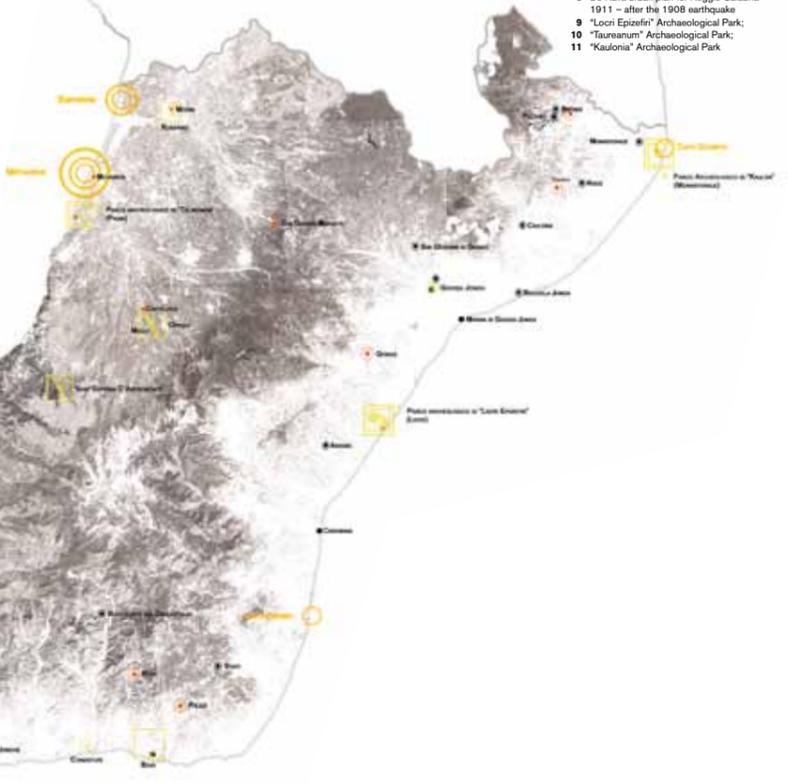
“...E come delle Sirene armoniose ascoltava la voce, come giunse alle Eupie erranti e all'orrenda Cariddi e a Scylla, da cui mai uomini sfuggirono incolumi; e come del Sole uccisero le vacche i compagni; e come con la fumante folgore l'agile nave colpì Zeus che in alto rimbombava, e perirono i bravi compagni, tutti insieme, lui solo le male Chele evitò...”
(Omero, Odissea, XXIII, 326-332).

“... And how he heard the voice of the Sirens, who sing unceasingly, and had come to the Wandering Rocks, and to dreaded Charybdis, and to Scylla, from whom men had never yet escaped unscathed; then how his comrades slew the kine of Helios, and how Zeus, who thunders on high, smote his swift ship with a flaming thunderbolt, and his goodly comrades perished all together, while he alone escaped the evil fates...”
(Homer, Odyssey, XXIII, 326-332).

I versi immortali di Omero fissano nei racconti mitologici una verità storica che affonda le sue radici nel pieno secondo millennio a.C., quando già le navi micenee e quelle provenienti dalle coste orientali del Mediterraneo arrivavano in occidente. Almeno sin dall'età del Bronzo Medio (XVI-XIV sec. a.C.) circolavano in Calabria merci, uomini, storie, venuti da lontano; e molto più tardi, a partire dall'VIII sec. a.C., si parlò di una vera e propria colonizzazione greca, che diede effettivo avvio alla grande civiltà delle poleis magno greche.

The immortal verses of Homer establish in the mythological tales a historical truth that has its roots in the middle of the second millennium B.C., when the Mycenaean ships and those from the eastern shores of the Mediterranean were already arriving in the West. At least since the Intermediate Bronze Age (16th-17th century B.C.) goods, stories, and people coming from circulated in Calabria; and much later, beginning in the 8th century B.C., it was called a veritable Greek colonization, which gave an effective start to the great civilization of the cities of Magna Graecia.

- Aree archeologiche / Archaeological sites;
- Parchi archeologici / Archaeological parks;
- Insediamenti e colonie greche; / Greek colonies and settlements;
- Centri storici di interesse a matrice medievale; / Historical centres of interest in the medieval matrix;
- Insediamenti romani; / Roman settlements;
- Centri storici rilevanti; / Relevant historical centres;
- Porti greci; / Greek ports;
- Porti romani; / Roman ports;
- Punti d'approdo arcaici; / Archaic landing points;



- 1 Carta Tori costiere Calabria XVII sec
- 2 Calabria Ultra, M. Cartaro, 1613 Biblioteca Nazionale di Napoli (ca. MAZZETTI 1972, tav. XXIII)
- 3 Carta Storica Calabria XVIII sec. da Polis ed Olympiaion
- 4 Formazione ed immagine di uno stato feudale le carte topografiche dei feudi di Vincenzo Maria Carafa VIII principe di Roccella
- 5 Isolati regolari affacciati sulla platea Parco Archeologico "Locri Epizefiri"
- 6 Planimetria Reggio Calabria 1844
- 7 Ricostruzione grafica "Parco archeologico di Taurianum" - Palmi Ricostruzione grafica
- 8 Piano Urbanistico De nava per Reggio Calabria 1911 - dopo del terremoto del 1908
- 9 Parco archeologico "Locri Epizefiri"
- 10 Parco Archeologico di "Taurianum";
- 11 Parco Archeologico di "Kaulonia"



Ragioni commerciali

In età micenea i contatti commerciali-culturali interessarono frequentemente la costa tirrenica calabrese. In Eellanico e Tucidide sappiamo di un mitico re indigeno, Italo, che governò le terre calabresi a sud dell'istmo lametino vivendo soprattutto di allevamento in una terra che grazie a lui si chiamò, per la prima volta nella storia, "Italia". I primi contatti con i Greci nell'VIII sec. a.C. riguardarono prevalentemente scali commerciali, gli approdi più antichi in Calabria furono quelli di Reggio (Rhegion) e Gioia Tauro (Métauros). In Età romana Strabone (I sec. a.C.) ci parla anche di un grande porto commerciale (Emporion) che doveva trovarsi nei pressi di Medma (attuale Rosarno), dal quale partivano navi cariche di materie prime, dal granito, al vino, alla pregiatissima pix (pece) brutta.

Commercial Reasons

In the Mycenaean Era, business-cultural contacts frequently affected the Tyrrhenian coast of Calabria. In Eellanico and Thucydides, we learn of a mythical native king, Italo, who ruled the lands of Calabria south of the Lametian isthmus, living in a mainly farmed land that thanks to him was called, for the first time in history, "Italia." The first contacts with the Greeks in the eighth century B.C. mainly concerned trading posts, the oldest docks in Calabria were those of Reggio Calabria (Rhegion) and Gioia Tauro (Metauros). In the Roman era of Strabo (first century B.C.), there was also talk of a large commercial port (Emporion) that must have been near Medma (currently Rosarno), from which ships loaded with raw materials, from granite to wine, to the highly valued Bruzian pix (pitch), departed.

Un incontro di civiltà

Sulle navi viaggiavano gli uomini con il loro bagaglio di conoscenze, di cultura. Si seguiva una rotta sottocosta, accompagnata dai venti più propizi. Sulla costa reggina sono diversi i punti di approdo arcaici, capo Cocinto (attuale punta Stilo), Capo Zeffirio (attuale Capo Bruzzano) e Leucopetra, presso l'attuale Capo Spartivento - Saline Ioniche. In questi luoghi si sono creati (a partire dall'VIII sec. a.C.) i primi momenti di formazione culturale di quella che in poco tempo sarebbe divenuta la grande civiltà della Magna Graecia: il sito archeologico di Taureana di Palmi, di Bova S. Pasquale che ospita una delle più antiche sinagoghe d'occidente, il Sito della villa romana di Palazzi di Casignana con i suoi splendidi mosaici, il sito di Locri, una delle più antiche poleis magno greche e la vicina Gerace, uno dei borghi più belli d'Italia, il sito dell'antica città achea di Kaulon a Monasterace marina con Stilo.

A civilizations meeting

On the ships travelled men with their store of knowledge and of culture. In ancient times they followed a route along the coast, carried by favourable winds. On the coast of Reggio Calabria there are several archaic landing places, as in the case of Capo Cocinto (now Punta Stilo), Capo Zeffirio (now Capo Bruzzano) and Leucopetra, near the present Cape Spartivento - Saline Ioniche. In these places, the eighth century B.C. marked the creation of the first moments of cultural formation that soon would become the great civilization of Magna Graecia: the archaeological site of Taureana in Palmi, of San Pasquale Bova which houses one of the oldest synagogues in the West, the site of the Roman villa of Casignana with its splendid mosaics, the site of Locri, one of the oldest Magna Grecian cities and nearby Gerace, one of the most beautiful towns in Italy, the site of the ancient Achaean city of Kaulon in the Monasterace marina with Stilo.

XVII sec. a.C. / 17th cent. B.C.
Pescata del Pesce spada: prime testimonianze della pratica della pesca a bordo delle "spatare" / Fishing Swordfish: The first evidence of the practice of fishing aboard the "spatare" boats

XVI sec. / 16th cent.
Tomare: Prime testimonianze lungo le coste Reggine come ad esempio a Pietrenere di Palmi / Tuna Fishing Boats: The first evidence along the coasts of Reggio such as Pietrenere di Palmi

XVII Sec. / 17th cent.
Fenomeno Fata Morgana: prime testimonianze scritte del fenomeno di illusione ottica caratterizzante le coste Reggine / The Fata Morgana mirage: The first written evidence of the optical illusion characterizing the coasts of Reggio

1750
Bergamotto: Piantazione del primo Bergamotto a coltivazione industriale nel mondo / Bergamot: Planting of the first bergamot trees for industrial cultivation in the world

1783
Terremoto: Distruzione di Reggio, Scilla, Bagnara, Palmi, Seminara. "Piano Urbanistico Mori" di Reggio Calabria / Earthquake: The destruction of Reggio, Scilla, Bagnara, Palmi, and Seminara. "Mori" Urban Plan of Reggio Calabria

1816
Calabria Ulteriore Prima: istituzione della suddetta provincia del Regno delle due Sicilie con Capoluogo Reggio / Calabria Ulteriore Prima: The establishment of the aforementioned province of the Kingdom of the Two Sicilies with Capital city Reggio

1844
Bergamotto: Industrializzazione dell'estrazione dell'essenza di bergamotto (invenzione di Barilla) / Bergamot: Industrialization of the extraction of bergamot essence (invented by Barilla)

1908
Terremoto: Epicentro nello stretto di Messina con conseguente tsunami / Earthquake: Epicentre in the Strait of Messina with ensuing tsunami

1911
Ricostruzione: Piano Urbanistico "De Nava" di Reggio Calabria / Reconstruction: "De Nava" Urban Plan of Reggio Calabria

1919
Stazione delle essenze: Tutt'ora attivo, studia le piante aromatiche diffondendo i risultati delle ricerche presso gli agricoltori / Essence station: Active even today, studying aromatic plants, disseminating the research results to farmers

anni '20 / 1920s
Collegamenti: Creazione delle strade statali SS18 e SS106 / Connections: Creation of state roads S.S. 18 and S.S. 106

1939
Aeroporto: Costruzione dell'aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria / Airport: Construction of the "Tito Minniti" Airport in Reggio Calabria

1970
Regione a statuto ordinario: Assegnazione del capoluogo di Regione a Catanzaro. Motti di Reggio Calabria / Ordinary statute regions: Assignment of the Regional Capital in Catanzaro. Movements in Reggio Calabria

anni '70 / 1970s
Progetto Colombo: Creazione del Centro siderurgico di Saline Joniche e avvio della realizzazione del Porto di Gioia Tauro / Colombo Project: Creation of the steel centre in Saline Joniche and the start of construction of the Port of Gioia Tauro

1972
Bronzi di Riace: Ritrovamento delle statue a largo delle coste di Riace / The Riace bronzes: Finding the statues off the coast of Riace

1981
Bronzi di Riace: Collocamento delle statue presso il Museo di Reggio Calabria / The Riace bronzes: Placement of the statues in the Museum of Reggio Calabria

1989
Aspromonte: Creazione del Parco Nazionale dell'Aspromonte / Aspromonte: Creation of the Aspromonte National Park



REGGIO CALABRIA / I

Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Reggio Calabria

Responsabile delegato dell'Ordine
Arch. Maria Abbia, Arch. Salvatore Greco

Gruppo di lavoro
Arch. Maria Abbia, Arch. Giulia Costantino, Arch. Salvatore Greco

Collaborazione
Archeologo Dott. Gianluca Sapio, Arch. Francesco Canfora, Avv. Salvatore Silvestri, Ing. Pietro Foti (Dirigente Provincia di Reggio Calabria)

Patrocini
Provincia di Reggio Calabria

Immagini
fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Reggio Calabria



La "porta" per il commercio The "portal" for business



Il porto di Gioia Tauro

Il porto di Gioia Tauro assolve, da leader, al ruolo di infrastruttura dedicata al transshipment di contenitori e di auto. I principali punti di forza sono: una localizzazione baricentrica rispetto alle rotte intercontinentali che solcano il bacino del Mediterraneo da un estremo all'altro, da Suez a Gibilterra e un'ideale dotazione infrastrutturale e ottime caratteristiche fisiche (fondali profondi, banchine rettilinee, ampi piazzali di stoccaggi a ridosso delle banchine, ecc.) che gli permettono di accogliere le navi transoceaniche in transito nel Mediterraneo e collegare lo scalo attraverso una fitta rete di feeder a più di 500 porti mediterranei. Il canale portuale si sviluppa in direzione nord per circa 3 km; i piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq. L'accessibilità viaria all'area portuale è garantita dall'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e dalla strada statale SS 18. Il porto è inoltre connesso alla rete ferroviaria nazionale.

The port of Gioia Tauro

The Port of Gioia Tauro fulfils a leading role in the infrastructure dedicated to the transshipment of containers and of cars. The greatest strength of the Port of Gioia Tauro are: a central location with respect to intercontinental routes that cross the Mediterranean from one extreme to another, from Suez to Gibraltar and a suitable infrastructure and ideal physical characteristics (deep water, straight docks, large storage yards behind the docks, etc.) that enable it to accommodate transoceanic vessels in transit through the Mediterranean and connect the seaport to over 500 Mediterranean ports through a dense network of feeders. The harbour channel spreads north for about 3 km; the port yards have a total surface area of about 1,800,000 sqm. Road access to the Port is permitted by the toll road A3 Salerno-Reggio Calabria and state road S.S. 18. The Port is also connected to the national railway network.



Agricoltura e produzione

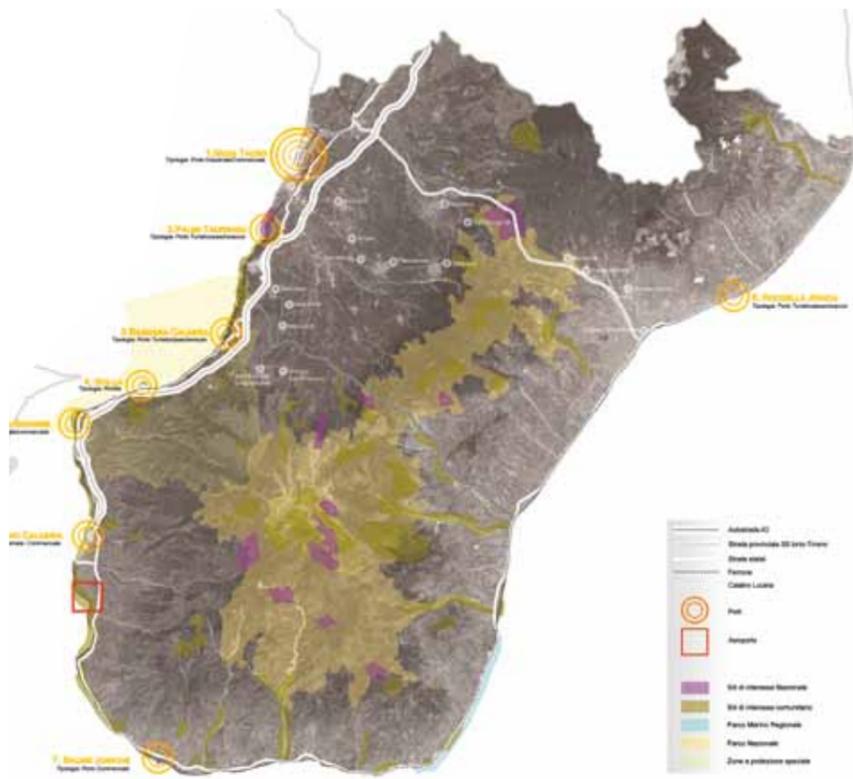
La futura città metropolitana di Reggio Calabria è ricca di tanti esempi di paesaggio agricolo fisionomicamente caratterizzante. E' il caso della Piana di Gioia Tauro con il paesaggio dell'olivo o il sistema dei terrazzamenti della Costa Viola sui quali si coltiva ancora l'uva Zibibbo (riconosciuta con il marchio D.O.C.). Le più importanti produzioni con marchio sono: il Bergamotto (D.O.P.), il vino Bivongi e il Vino Greco di Bianco (D.O.C.), l'Olio Extravergine di Oliva della Locride.

Agriculture and production

The future metropolitan province of Reggio Calabria is full of many examples of farming landscapes with typical physiognomy. Such is the case of the Plain of Gioia Tauro, characterized by the landscapes of olive groves and the system of terraces on the Costa Viola, where Zibibbo grapes (D.O.C.) are still cultivated. The many important brands produced are: Bergamotto (D.O.P.), Bivongi Wine and Greco di Bianco Wine (D.O.C. - Controlled Origin Denomination), Extra-virgin Olive Oil of Locri.



La futura città metropolitana The next metropolitan town



L'area Metropolitana di Reggio Calabria ha subito un forte cambio di rotta grazie alla modernizzazione dell'autostrada A3. Sono, invece, rimaste incompiute, dismesse o radicalmente trasformate rispetto al progetto iniziale alcune opere realizzate intorno agli anni '70 con i fondi relativi al "Pacchetto Colombo", quali il Porto di Gioia Tauro e quello di Saline Joniche. Il primo fu progettato negli anni '60 come porto industriale, a servizio del mai realizzato V Centro Siderurgico Italiano. Il Porto di Saline Joniche, invece, aveva la funzione di servire l'area industriale della ex Liquichimica Biosintesi, un gruppo di insediamenti industriali realizzati negli anni '70 e praticamente mai entrati in funzione. Area in attesa d'investimenti per la rigenerazione e rifunzionalizzazione in favore di una realtà più dinamica e identitaria: mobilità sostenibile, sistemi di porti e greenways. Numerosi sono gli attrattori paesaggistici e naturalistici di significativo pregio che segnano una vera e propria identità/ riconoscibilità territoriale. Il fronte a mare di Reggio Calabria, lungo circa 1,7 km, è ricco di palmiti e specie vegetali estremamente variegate, ed è inoltre arricchito da alcuni siti archeologici a testimonianza dell'epoca greco-romana. Il Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria, possiede una delle più ragguardevoli collezioni di reperti provenienti dalla Magna Grecia. La qualità degli eventi, inoltre, è tale da essere meta anche di un turismo settoriale o di nicchia, come i cultori di musica Jazz per il Roccella Jazz Festival Rumori Mediterranei o gli amanti del teatro per le rassegne teatrali classiche che si svolgono nelle varie aree archeologiche, l'ultima con Magna Grecia Teatro Festival Regione Calabria.

The inhabited areas of the province of Reggio Calabria have undergone a sharp change of course thanks to the modernization of the A3. However, some works begun around the 70s remain unfinished, abandoned or have been radically transformed with respect to the initial project plan, funded by the "Colombo Package," such as the Port of Gioia Tauro and that of Saline Joniche. The former was designed in the 60s as an industrial harbour, serving the never realized 5th Italian steel centre. On the other hand, the Port of Saline Joniche was intended to serve the industrial area of the former Liquichimica Biosintesi, a group of industrial facilities realised in the 70s that have basically never entered into operation. Such an area is waiting for investments in its regeneration and renovation into a more dynamic and unique reality: sustainable mobility, systems of ports and greenways. There are many panoramic and natural attractions of significant merit which mark a real territorial identity and recognisability. Facing the sea of Reggio Calabria and about 1,7 km long, is full of palm trees and extremely varied plant species, and it is also enriched by some archaeological sites dating to the Greco-Roman era. The National Archaeological Museum of Reggio Calabria, owns one of the most remarkable collections of artefacts from Magna Graecia. What is more, the high quality of the events renders it a tourist destination as well as a niche destination, such as for the jazz lovers coming for the Roccella Jazz Festival of Mediterranean Sounds, or theatre lovers coming for classical theatre performances that take place in the various archaeological sites, the last of which was the Magna Grecia Teatro Festival Regione Calabria.



Le "porte" per il turismo The "Doors" of Tourism

Principali poli attrattivi Main attractive points

- 1 Università "Mediterranea" degli studi di Reggio Calabria
- 2 Stretto di Messina
- 3 Museo "Magna Grecia", Reggio Calabria
- 4 Parco Nazionale dell'Aspromonte
- 5 Tratto di Costa Viola e imbarcazione "Spatara"
- 6 Stazione Centrale di Reggio Calabria
- 7 Borgo di Rogudi

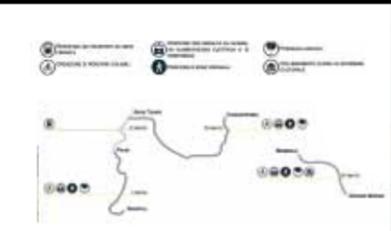
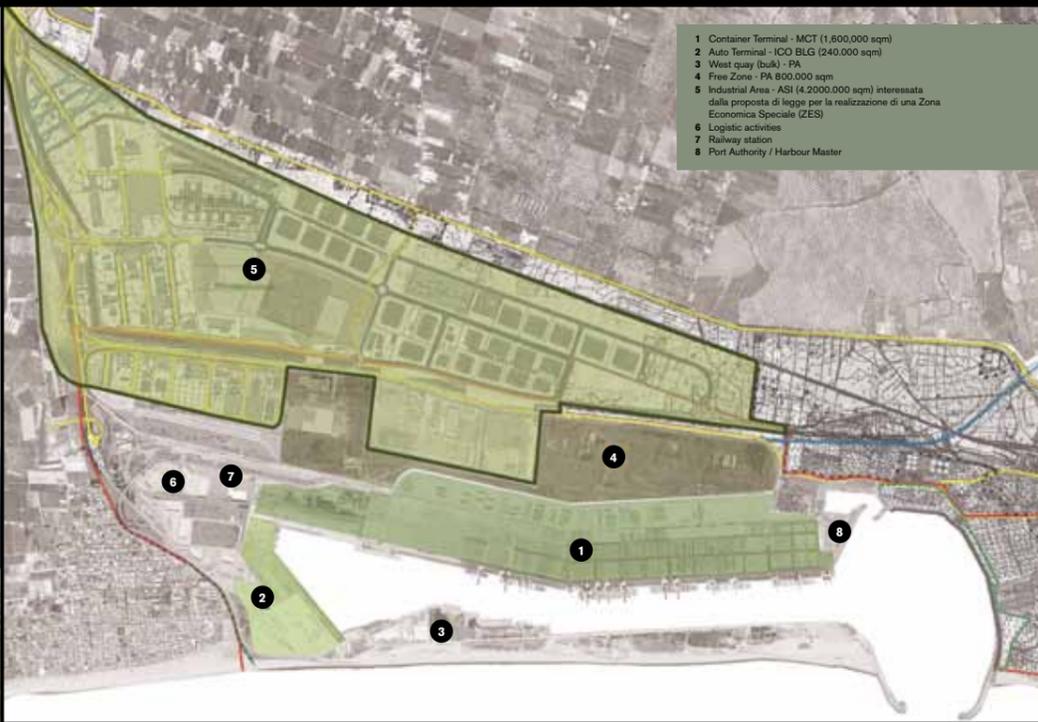


Il "locale" per il commercio

La presenza di un'area libera e infrastrutturata come quella del retro porto di Gioia Tauro unitamente all'approvazione del disegno di legge già presentato dalla Regione Calabria per la creazione di una Zona Economica Speciale, dove far insediare operatori attratti da condizioni economiche agevolative, consentirebbe di avviare quel processo di rigenerazione a lungo termine sia per il Porto che per tutta l'area metropolitana. E' inoltre prevista la realizzazione di un rigassificatore, che rappresenta un forte elemento di attrazione per le navi di nuova generazione alimentate a gas.

The "locale" for business

The presence of an open and infrastructured area such as that behind the Port of Gioia Tauro, together with the approval of the bill already introduced by the region Calabria for the creation of a Special Economic Zone, places to establish operators attracted by economic incentives, would initiate the process of regeneration in the long term both for the Port and for the entire metropolitan area. It also plans to build a regasification terminal, which will be a strong, attractive element for the new generation of gas-powered ships.



I Percorsi dismessi

Seguendo il tracciato dei percorsi della linea della Calabro-Lucana, ci si ritrova ad attraversare, quasi interamente, la parte Nord dell'area metropolitana. Nasce l'idea di recuperare e valorizzare il tracciato ferroviario abbandonato attraverso la creazione di "percorsi dedicati ad una circolazione 'dolce' e non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico - culturali) e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali". Non si tratta di una semplice pista ciclabile ma di un concetto più ampio di percorso che investe aspetti più strutturali presentando agli occhi dei fruitori la futura città metropolitana come una "città-paesaggio".

Abandoned routes

Following the route of the Calabro-Lucana line tracks, we can literally cross the northern part of the metropolitan area. The idea is to restore and enhance the abandoned railway line through the creation of "green ways," that is to say, "paths dedicated to 'sweet' and non-motorized circulation that can connect populations with local resources (natural, agricultural, scenic, historical-cultural) and with the centres of life of urban settlements, both in cities and in rural areas". This is not a simple cycling trail but a broader concept of pathway that affects not only pedestrians but also more structural aspects presenting to all those who pass the future metropolitan city as a "city-landscape".

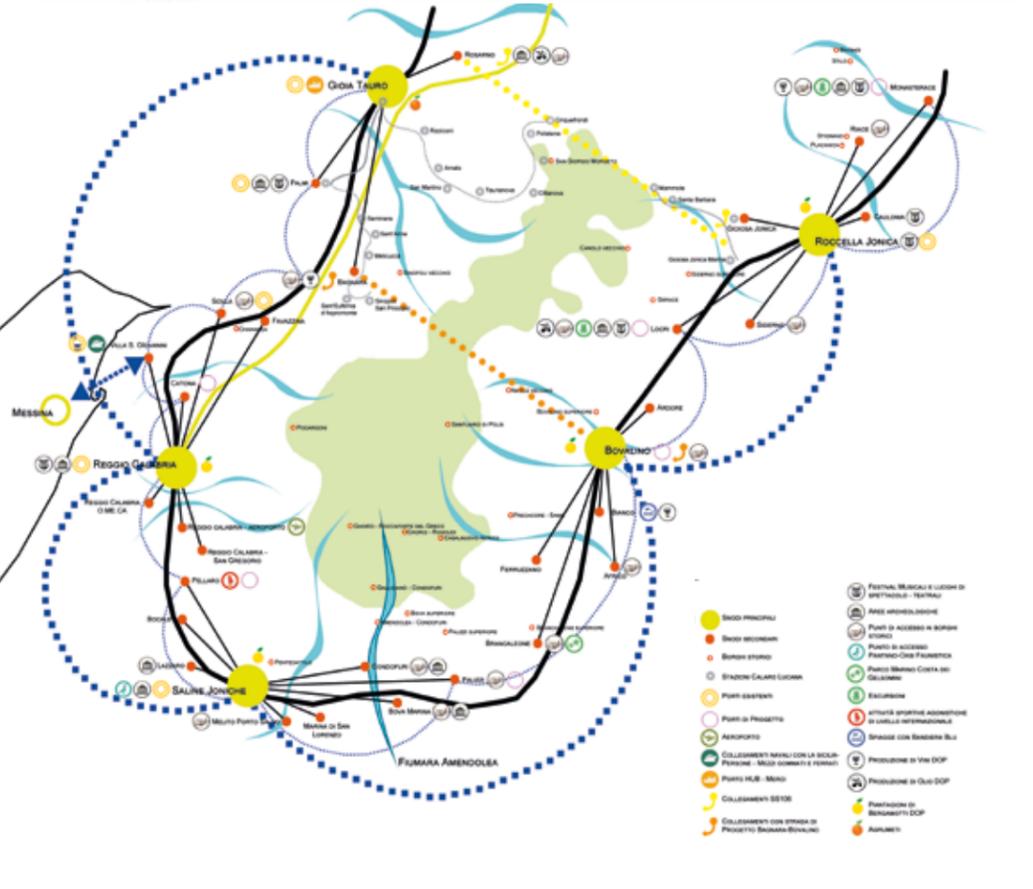
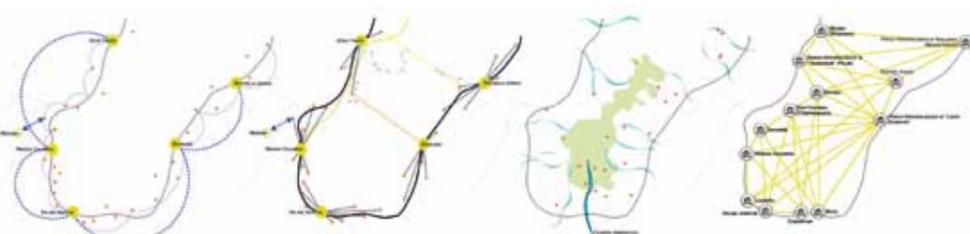
Connessioni-Interazioni / Connections-Interactions

VIA MARE metropolitana di mare BY THE SEA connecting cities

VIA TERRA mobilità integrata ON LAND integrated types of transportation

VIA FIUMARE alla scoperta dei borghi BY RIVER to discover hidden villages

ATTRAVERSO LA STORIA alla scoperta dei borghi THROUGHOUT HISTORY archaeological areas



Le Fiumare e i Borghi storici

Carattere identitario del territorio è la presenza di numerose fiumare che risalgono fino al Parco Nazionale dell'Aspromonte, collegando la linea costiera ai numerosi borghi storici situati prevalentemente nell'entroterra. La valorizzazione e la fruizione a fini turistici delle aree contermini alle aste fluviali delle fiumare consiste nell'ideazione di un Sistema storico ambientale, che mira a diffondere la conoscenza degli ambienti naturali e delle testimonianze storiche e sviluppare l'integrazione tra risorse, politiche e sistema economico locale, mediante azioni di rigenerazione dei borghi abbandonati.

The rivers and historical villages

An identifying characteristic of the territory is the presence of numerous rivers flowing from the Aspromonte National Park, linking the coastline to numerous historical villages predominantly located inland. The exploitation and use of the areas bordering the rivers for tourism consists of designing an environmental and historic system, which aims to spread knowledge of the natural environment and historical sites, and to develop the integration of resources, policies and the local economy, through actions of regeneration of abandoned villages.



Le Industrie dismesse

La rovina genera nel territorio un'immagine potente e radicale in grado di dar vita a nuovi usi, unendo l'archeologia industriale con quella delle Saline.

The discontinued industries

The ruin in the territory generate a powerful and radical image but new uses can be created, combining the industrial archeology with that of Saline.



Lo Stretto come risorsa

Sfruttamento dell'energia delle correnti marine, pesca, sport e fondali.

The strait as a resource

Exploitation of marine currents, fishing, sports and backdrops.





MESSINA

Paesaggio, mito e leggenda
Landscape, legend, myth

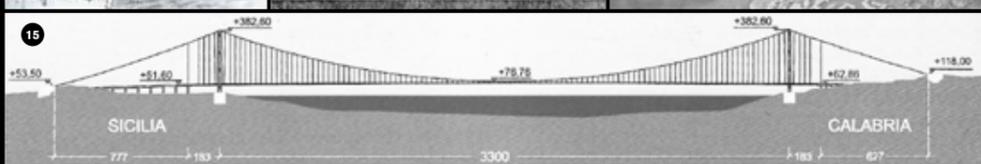
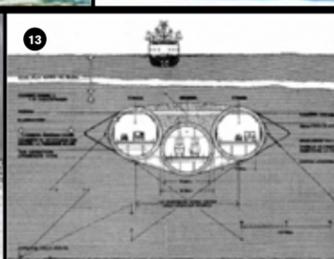
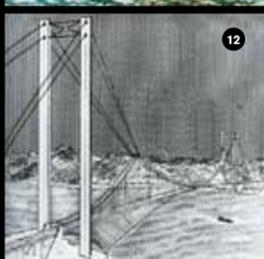
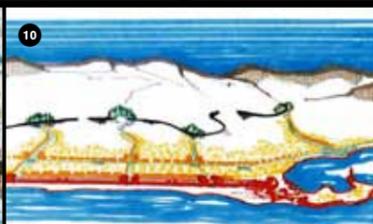
Scylla e Cariddi, gli epici mostri contrapposti sulle due rive dello Stretto di Messina, rappresentano il mito di questa particolare area geografica in cui una stretta lingua di mare, tra scogli e gorgi, divide i territori antistanti di Calabria e Sicilia. Messina fonda le sue radici in un paesaggio unico: stretta dalle colline retrostanti si affaccia sullo specchio d'acqua del porto chiuso dalla sua caratteristica "falce". Le incisioni cinquecentesche della fiorente città di mare celebrano questo luogo mitico in cui l'abitato si insedia tra terra e mare. Fondata dai Calcidesi nel VII sec. a.C., nel corso dei secoli la città, tra le più importanti del Mediterraneo, ha subito diversi eventi sismici, tra cui il terremoto del 1908 che la distrusse quasi completamente e fece decidere agli amministratori di edificare una città completamente nuova sull'impronta dell'antico sito. Durante il XX secolo Messina, completamente riedificata, estende il suo perimetro in direzione nord-sud pur mantenendo la originale connotazione di città di mare.

Scylla and Charybdis, the epic opposing monsters on both sides of the Strait of Messina, represent the myth of this particular geographic area, where a narrow channel of sea, between rocks and eddies, divides the Calabrian and Sicily territories. The town of Messina developed within a unique landscape: delimited by hills rearward, it overlooks the harbour, with its characteristic sickle shape. 16th century engravings of the thriving seaside town celebrate this mythical place where the town insinuates itself between land and sea. Messina was founded by the Calcidians in the 7th century BC, and the town, one of the most important in the Mediterranean area, has suffered several earthquakes over the centuries. The earthquake of 1908 almost completely destroyed it and the administrators decided to rebuild a new town on the ruins of the ancient site. During the 20th century, Messina, which has been completely rebuilt, extended its perimeters north and south, while maintaining the original connotation of a seaside town.



- 1 Messina.
- 2 XIX secolo. Deroy, vista generale di Messina.
- 3 Ignoto XVII secolo. Lo Stretto di Messina con Scylla e Cariddi, 1686, Madrid, Archivio del Ministero degli Affari Esteri (da Carlo Castiglia, Teatro Geografico Antiquo e Moderno del Regno di Sicilia).
- 4 XVII Secolo. Antonio Lafren, La nobile città di Messina, Roma, 1567.
- 5 Fine XVII secolo. Coromelli, cartografia con le nuove fortificazioni.
- 6 XIX secolo. E. Wengersky, Messina, 1823.
- 7 Inizio XX secolo. Messina (da Messina e dintorni, Guida a cura del Municipio, tip. E. Biring, 1902).
- 8 La "Palazzata" distrutta dal terremoto del 1908.
- 9 Il Piano Regolatore di Luigi Borzi per la ricostruzione della città.
- 10 Proposta per il Waterfront sud, 1990 (disegno di A. Di Sarcina).
- 11 Messina nel contesto territoriale.
- 12 Gruppo Musmeci.
- 13 Gruppo Grant Alan & Partners.
- 14 Strait Bridge, model.
- 15 1969. Concorso internazionale di idee.

- 1 Messina.
- 2 XIX century. Deroy, Vue générale de Messina.
- 3 Unknown XVII century, The Strait of Messina with Scylla and Charybdis, 1686, Madrid, Archives of the Ministry of Foreign Affairs (from Carlo Castiglia, Teatro Moderno e Geografico Antiquo the Regno of Sicily).
- 4 17th century. Antonio Lafren, La nobile città di Messina, Roma, 1567.
- 5 17th century. Coromelli, map of the city with new fortifications.
- 6 19th century. E. Wengersky, Messina, 1823.
- 7 20th century. Messina (by Messina e dintorni, Guida a cura del Municipio, tip. E. Biring, 1902).
- 8 The "Palazzata" destroyed by 1908 earthquake.
- 9 The Master Plan of Luigi Borzi for the reconstruction of the city.
- 10 Proposal for the South Waterfront, 1990 (drawing by A. Di Sarcina).
- 11 Messina in the territorial context.
- 12 Musmeci group.
- 13 Grant Alan & Partners group.
- 14 Strait Bridge, model.
- 15 1969. International competition.





SPORT E TEMPO LIBERO SPORT AND PLAYTIME

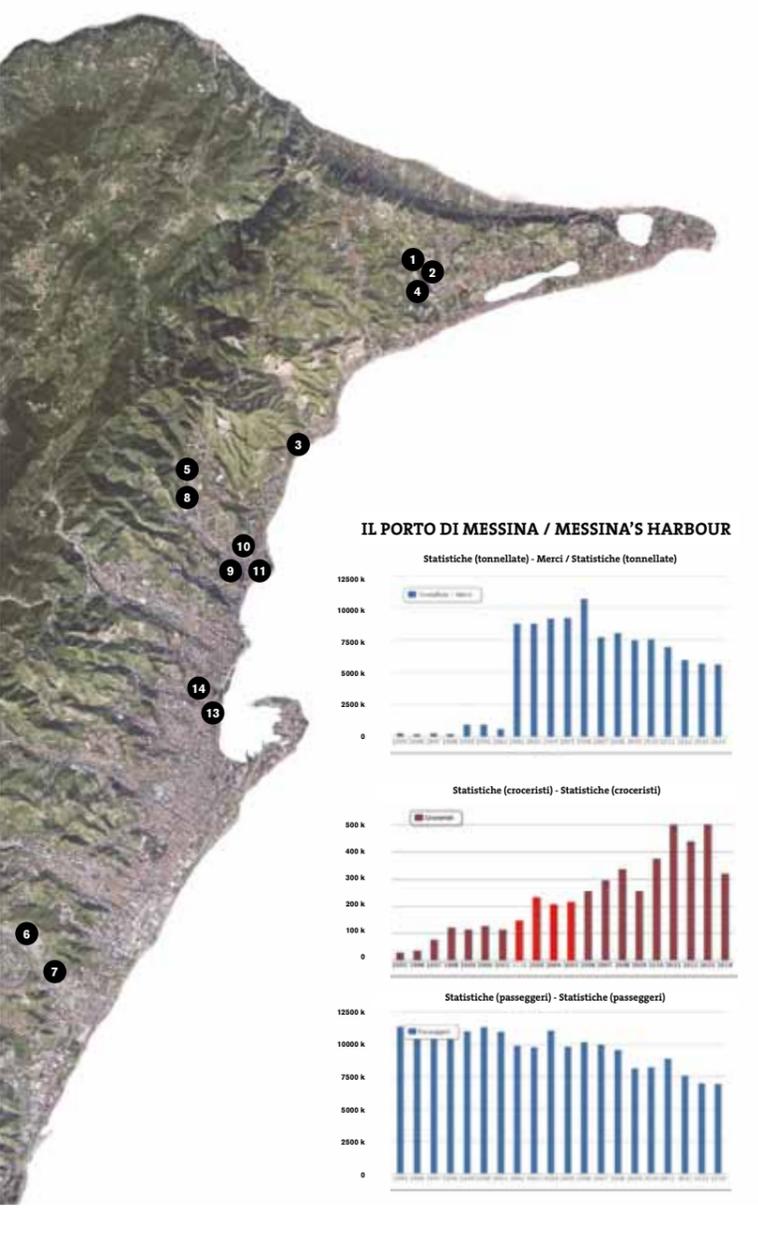
- 6 Palazzetto dello sport Giuseppe Rescifina
- 7 Stadio San Filippo
- 8 Cittadella Sportiva Universitaria di Messina
- 6 Sport Palace "Giuseppe Rescifina"
- 7 San Filippo Stadium
- 8 University sports citadel of Messina

UNIVERSITÀ, RICERCA UNIVERSITY, RESEARCH

- 1 CNR - ITAE
- 2 C.E.R.I.S.I. - "Centro di Eccellenza, Ricerca e Innovazione, Strutture e Infrastrutture di grandi dimensioni"
- 3 Villa Pace - Center Integrative for Mediterranean Studies (CIMS)
- 4 Facoltà di ingegneria
- 5 Facoltà di medicina veterinaria
- 1 National researches Center - ITAE
- 2 C.E.R.I.S.I. - Center of Excellence, Research and Innovation, Facilities and Infrastructure of large dimensions"
- 3 Villa Pace Center Integrative for Mediterranean Studies (CIMS)
- 4 Engineering department
- 5 Veterinary medicine department

A più di 100 anni dal disastroso terremoto, Messina, terza città metropolitana della Sicilia con 243.000 abitanti circa, è sede di una prestigiosa Università, del Policlinico Universitario, di attrezzature ospedaliere, di un centro CNR e di un importante Museo regionale. Il porto croceristico e passeggeri, tra i più trafficati d'Italia, costituisce la porta della Sicilia anche per il traffico ferroviario e gommato. Conserva una serie di testimonianze storico-monumentali di grande interesse e vaste aree interne ed esterne all'area urbana sulle quali dagli anni novanta si sono avviati importanti processi di riqualificazione e valorizzazione. Di grande rilevanza risulta il patrimonio naturalistico - ambientale tra mare e monti, come la Riserva dei due Laghi e di Capo Peloro, i 42.000 ha di Demanio dei Peloritani con un patrimonio boschivo di grande valore ambientale e paesaggistico, i 52 km di costa tra Jonio e Tirreno dei quali circa due terzi nell'area urbana. Tra le più recenti realizzazioni: la cittadella sportiva dell'Annunziata, lo stadio San Filippo, il Palacultura Antonello da Messina, il secondo approdo e il Centro di Eccellenza antisismico C.E.R.I.S.I. dell'Università di Messina.

After more than one hundred years from the disastrous earthquake, Messina, the third metropolitan city of Sicily, has around 243,000 inhabitants, a prestigious university, a University Hospital, a centre of National Research and an important regional museum. It is one of the busiest cruise and passengers ports in Italy, and is the doorway to Sicily for rail and road traffic. Messina boasts a large number of important historical and monumental buildings, and extensive indoor and outdoor urban areas on which, from the '90s the local authorities have initiated significant upgrading projects. It has an important environmental heritage, both marine and mountain, including the Reserve of the Two Lakes and Cape Pelorus, 42,000 ha of State Property in the Peloritani Mountain forest, of immense environmental and landscape value, 52 km of coastline along the Ionian and Tyrrhenian seas, with about two-thirds in urban area. Among the most recent developments there are: the Annunziata Sports Centre, the San Filippo Stadium, the Antonello da Messina Culture building, a second landing place for ships, the CERISI Seismic Centre of the University of Messina.



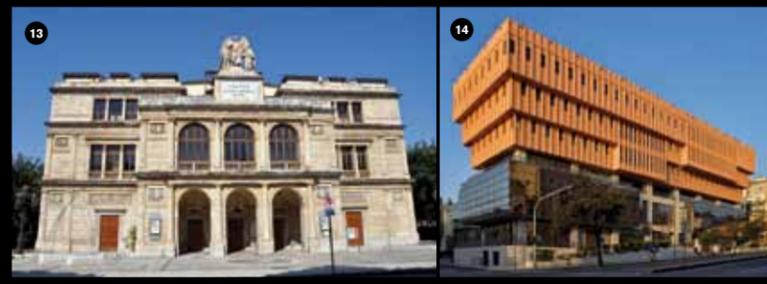
CULTURA HERITAGE

- 9 Antonello Da Messina, Madonna con Bambino
- 10 Caravaggio, Deposizione di Lazzaro
- 11 Museo Regionale - Esterno
- 12 Museo Regionale, Interno
- 9 Antonello Da Messina, Virgin with Child
- 10 Caravaggio, Deposition of Lazarus
- 11 Museo Regionale - Outside
- 12 Museo Regionale - Inside



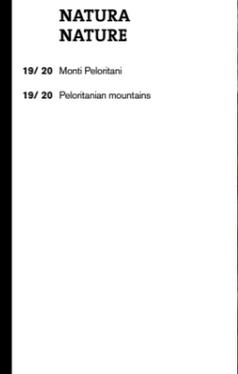
SPETTACOLO SHOW BUSINESS

- 13 Teatro Vittorio Emanuele II
- 14 Palacultura "Antonello da Messina"
- 13 Vittorio Emanuele II Theater
- 14 Culture Palace "Antonello da Messina"



TURISMO TOURISM

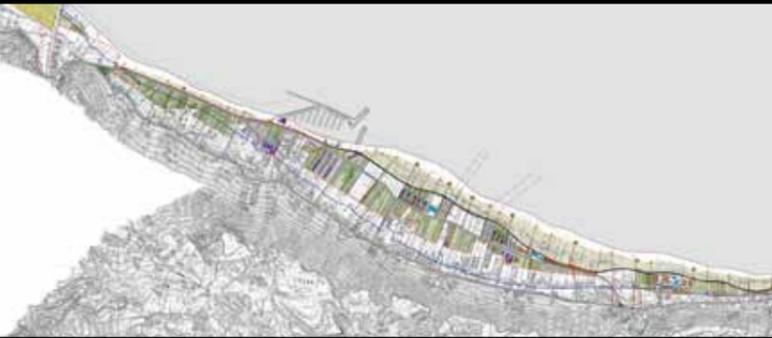
- 15 Porto storico
- 16 Porticciolo turistico "Marina di Nettuno"
- 17 Navi da crociera nel porto storico
- 18 Palazzata sul porto storico
- 15 Ancient harbour
- 16 Tourist small port "Marina di Nettuno"
- 17 Cruise ships inside the ancient harbour
- 18 The "Palazzata" on the historic harbour



NATURA NATURE

- 19/ 20 Monti Peloritani
- 19/ 20 Peloritanian mountains

Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Messina
 Responsabile delegato dell'Ordine
 Giovanni Lazzari
 Gruppo di lavoro
 Consigliere Delegato e Responsabile
 Giuseppe De Domenico;
 Coordinamento scientifico
 Elena La Spada, Marina Arena
 Consulenza storica
 Francesca Passalacqua
 Collaborazione
 Conservatore - Giuseppe Cannetti, Fabrizio Ciappina
 Patrocini
 Amministrazione comunale di Messina,
 Protocollo d'intesa - Referente per il progetto
 Giacomo Villari
 Immagini
 fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Messina



1
Piano strategico per la valorizzazione e lo sviluppo sostenibile nel settore del turismo ricettivo, nell'area compresa tra Tono e Mortelle.
Strategic plan for the promotion and sustainable development in the field of incoming tourism in the area between Tono and Mortelle.
(Politecnica scari - MBM arquitectes - UP Studio)

Dati fisici ed economici
Superficie intervento ca. 10 ha
Linea di costa ca. 5,8 Km
Verde Pubblico ca. 30.000 mq
Aree parcheggio ca. 8.300 mq
Importo ca. € 130.000.000,00

Physical and economical factors
Intervention area ca. 10 ha
Coastline ca. 5,8 Km
Green area ca. 30.000 sqm
Parking area ca. 8.300 sqm
Amount ca. € 130.000.000,00

Il piano urbano della fascia costiera Mortelle-Tono, a nord del centro urbano, è finalizzato a creare condizioni di sviluppo sostenibile nel settore del turismo attraverso una riqualificazione territoriale e ambientale, mediante la riorganizzazione del sistema della viabilità e la creazione di adeguati spazi pubblici. La particolare valenza ambientale del sito viene esaltata dalla realizzazione di un parco distale e da interventi di difesa del territorio oltre che dalla formazione di orti urbani quali luoghi aperti per la socializzazione e la condivisione dei prodotti della terra.

The urban plan of the coastline Mortelle-Tono, in the north of the city center, is aimed to create the conditions for sustainable development in the tourism sector through a territorial redevelopment and environmental and through the reorganization of the system of roads and the creation of appropriate public spaces. The particular environmental value of the site is enhanced by the creation of a park of distant areas and by defence interventions of the territory as well as the formation of urban gardens which open places for socializing and sharing local products.



2
Riqualificazione ambientale e funzionale di Capo Peloro - Opere di riqualificazione funzionale e strutturale del bassamento del pilone ex Enel di Capo Peloro
Environmental and functional regeneration of Capo Peloro - Functional and structural redevelopment works of the base pylon former ex-Enel of Capo Peloro
(Buff Associes s.a., Arch. P.P. Balbo di Vinadio, De Cola Associati)

Dati fisici ed economici
Superficie Coperta per attività ca. 3300 mq
Terrazza Pubblica Bededere ca. 3500 mq
Aree parcheggio ca. 1500 mq
Importo ca. € 10.000.000,00

Physical and economical factors
Covered area for activities ca. 3.300 sqm
Public terrace Bededere ca. 3.500 sqm
Amount ca. € 10.000.000,00

Il Piano recupera in termini di archeologia industriale il sistema Pylon ENEL. Torri di contropeso delle cavi, in termini di archeologia. The idea is to return its part to the complete Pylon Towers a coherent function with their nature: a terrace structure proposes the cable connection between the two elements, ensuring movement. Il Pylon (emergenza verso il sito del Capo Peloro) l'area interessa le diverse oggetto principale degli interventi di modificazione. L'intervento maggiormente simbolico è rappresentato dalla riqualificazione funzionale del Pylon.

The Plan recovers the system of Pylon ENEL Towers counterweight cables, in terms of industrial archeology. The idea is to return its part to the complete Pylon Towers a coherent function with their nature: a terrace structure proposes the cable connection between the two elements, ensuring movement. The Pylon (emergency of the Capo Peloro) and the landscaped area that becomes the main object of the modification interventions. The most symbolic intervention is the functional redevelopment of the Pylon.



I territori oggi sono chiamati ad identificare nuovi strumenti di pianificazione multilivello capaci di individuare obiettivi chiari e capaci di generare impatti misurabili su scala sovraterritoriale. L'esperienza dei Programmi Innovativi e l'avvio del percorso denominato PiCo (Piano Condiviso), che porterà al nuovo P.R.G., consentono di "Ripensare Messina" secondo i principi guida della coerenza e della condivisione, riconducendo le esperienze e le progettualità in corso ad una visione organica del territorio in grado di stabilire i valori non negoziabili e le conseguenti linee di sviluppo strategico. Da qui discende un'idea di territorio decisamente orientata allo sviluppo della portualità ed al rafforzamento della continuità territoriale quali fattori cardine per la riconquista della naturale vocazione marinara, attorno alla quale ridisegnare la nuova Messina. Il waterfront, che dal Porto Commerciale di Tremestieri si sviluppa a sud sino alla zona di Capo Peloro e a nord fino a Tono, passando per il Porto Storico della Zona Falcata, diviene un "corridoio" multifunzione in cui si articolano servizi dedicati alla logistica ed alla multimodalità, al direzionale e commerciale, al turismo e tempo libero. Le azioni previste si sviluppano così all'interno di un quadro di sostenibilità ambientale ed economica in cui la P. A. ed il mondo produttivo sono chiamati ad attuare una strategia che, varcando i confini amministrativi, contribuisca allo sviluppo di una Piattaforma Strategica Tirreno-Ionio della Sicilia orientale.

Today the territories are called to identify new instruments of multilevel city planning able to identify clear aims and able to produce measurable effects on above - territorial level. The experience of the Innovation Programs and the beginning of the way called PiCo (Shared Plan) that it will move at new P.R.G. (Piano Regolatore Generale - Urban Plan), it will allow Ripensare Messina (Rethinking Messina) on the basis of the control values of the coherence and sharing, bringing back the experiences and projects in progress to an organic vision of the territory able to establish the non-negotiable values and the resulting strategic development lines. From here it follows an idea of territory decidedly oriented towards the development of the port and to the strengthening of the territorial continuity as key factors for the reconquest of natural seafaring around which redesign the new Messina. The waterfront is developed from the South Port of Tremestieri until the north area of Capo Peloro and Tono, passing through the Harbour Town area of Crescent Zone, becomes a "corridor" multifunction articulated as services dedicated to logistics and multimodality, offices and commercial activities, tourism and leisure. The operations referred to develop within a framework of environmental and economic sustainability in which the government and the enterprises are required to contribute synergistically to implement a strategy that crossing the administrative boundaries contributes to the development of a Strategic Platform of the Tyrrhenian and Ionian Eastern Sicily.

3
Zona falcata e area dei silos granari
The Crescent zone and Granaries silos area

La zona falcata rappresenta l'area di maggiore rilievo dell'intero territorio urbano e metropolitano. Costituita dalla lingua di terra a forma di falce che si stende nelle acque dello Stretto, delimita naturalmente lo specchio d'acqua che forma il porto storico della città. Zona di altissima valenza paesaggistica, naturalistica e storica nella quale esistono ancora estese

vestigia di edifici antichi di segnalazione per i naviganti (lanterna del Montonelli, di natura religiosa (Ponte di S. Salvatore) e di uso militare (Cittadella spagnola). Destinata per anni ad attività industriali e militari, necessita di radicali interventi di riqualificazione, recupero e valorizzazione.

Sulla terra ferma, oltre lo specchio del porto, si trova un'ampia area urbana edificata, già destinata a servizi commerciali e di stoccaggio del Porto (Silos granari, Magazzini generali, Mercato ittico, Dogana) suscettibile di trasformazione complessiva per cui negli ultimi anni sono state avviate diverse funzioni del porto storico che dovranno essere mantenute ed incrementate: funzione concorsuale, dipartimentale, servizi di supporto e attività di recreazione.

The Crescent zone is the most important area of the entire urban and metropolitan territory of Messina. It is constituted by a strip of land in the shape of a sickle that lies in the waters of the Strait delimiting, of course, the historic city port. Area of high landscape nature and history value in which still exist extensive remains of ancient buildings signaling for sailors (lantern of Montonelli), of a religious nature (Port of San Salvatore) and military use (Spanish Citadel). Divided for years to industrial and military activities, needs radical environmental renovation, rehabilitation, recovery and development interventions. On land, over the mirror of the port, there is a large urban built area, already destined to commercial



4
Progetto Integrato per la Ristrutturazione e Riqualificazione Urbana dell'area Stazione Marittima - S. Cecilia: realizzazione di un Centro Polifunzionale e Parco Urbano nell'Area Stazione Marittima.
Integrated Project for Restructuring and Urban Renewal of the Maritime Station - St. Cecilia Street: construction of a Multipurpose Center and Urban Park in the Maritime Station Area.
(PM Ingegneria S.p.A. - Idrotec s.r.l. - arch. Benedetto Camerana - Urban Future Organization S.r.l. - Ing. Marcello Palla - dott. geol. Alfredo Natoli - arch. Erika Skabar - arch. Gianluca Andri)

Dati fisici ed economici
Superficie Piano Urbano ca. 65.000 mq
Superficie Coperta per attività ca. 5.000 mq
Aree parcheggio ca. 800 mq
Importo ca. € 50.000.000,00

Physical and economical factors
Urban peak area ca. 65.000 sqm
Covered area for activities ca. 5.000 sqm
Parking areas ca. 800 sqm
Amount ca. € 50.000.000,00

Il Piano Integrato ridisegna il fronte a mare per una lunghezza di 400 metri circa e per una profondità massima di 400 metri, con una superficie totale di mq. 800.000. Si tratta di uno dei più importanti piani di riqualificazione urbana, legata principalmente al contesto naturale e storico, cuore paesaggistico e mitologico quali è l'area dello Stretto di Messina. Il progetto cardine è il Centro Polifunzionale con il Parco Urbano che punta alla riqualificazione dell'area sottostante della Stazione Marittima al fine di realizzare un luogo di promozione culturale e imprenditoriale nel campo dell'agro-alimentare.

The Integrated Plan redraws the waterfront for a length of 400 meters and a maximum depth of 400 meters, with a total area of 800,000 sqm. It is one of the most ambitious urban renewal in the natural, historical and mythological landscape heart of the Strait of Messina. The key project is the Conference Centre with the Urban Park pointing for the redevelopment of underutilized Maritime Station in order to create a place of cultural and business promotion in the agro-food.



5
Piattaforma Logistico Distributiva. S. Filippo/Tremestieri
Logistic Distribution Platform S. Filippo / Tremestieri
(Consorzio Leonardo - GVA Redico, InnovaBIC S.p.A.)

Dati fisici ed economici
Superficie ca. 12 ha
Sup. Coperta ca. 42.000 mq
Sup. Pavati ca. 19.300 mq
Sup. Aree Periferiche e pertinenze ca. 9.000 mq
Importo ca. € 73.000.000,00

Physical and economical factors
Area ca. 12 ha
Covered area ca. 42.000 sqm
Service area ca. 19.300 sqm
Areas Train and appliances ca. 9.000 sqm
Amount ca. € 73.000.000,00

In prossimità del porto di Tremestieri e delle Aree di Sviluppo Industriale è stata prevista la realizzazione di una piastra logistica distributiva, della quale è stato redatto uno studio di fattibilità socio-economico ed un progetto preliminare. L'area, con possibilità di espansione e in aderenza al tracciato ferroviario, è delimitata da due viali autostradali (di Filippo a Nord e Tremestieri a Sud) e dalla via Marina (lino dritti) che will allow a direct connection between the harbour of Tremestieri and the Platform to realise an intermodal rail-sea-rubber.





CATANIA

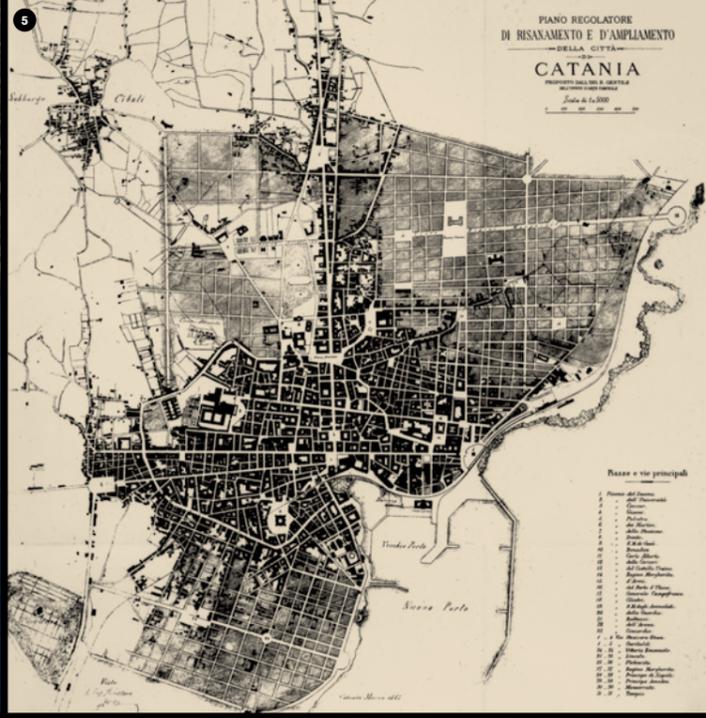
Città tra fuoco e mare

Fire and water land

La Provincia di Catania si adagia ai piedi dell'Etna, stabilendo un legame fortissimo con il Vulcano che la domina dall'alto, ne disegna i contorni del paesaggio, le offre la sua terra per raccoglierne i frutti, le ricorda la sua potenza inarrestabile, e si affaccia sulle acque del Mediterraneo, con le sue indefinite sfumature tra una tonalità di blu cobalto, azzurro, turchese. Spiagge ghiaiose, piccole baie alternate a tratti scuri di rocce eruttive, coste altissime a picco sul mare, lunghissimi litorali dorati; un paesaggio che regala sensazioni meravigliose. Il fascino magico della montagna di fuoco e la bellezza propria del mare, sono gli elementi che arricchiscono questa terra di forza e passioni, attraverso anche delle leggende e delle metafore, con i suoi colori, la forza della natura e le suggestioni alla bellezza proprie della Sicilia.

The District of Catania lies on the foot of Mount Etna, establishing a strong bond with the Volcano that dominates, it draws the contours of the landscape, offers his land to reap the benefits, reminds his power unstoppable and overlooking the waters of the Ionian sea with indefinite nuances between a shade of cobalt blue and turquoise. Pebbly beaches, coves alternating with stretches of dark igneous rocks, towering above the sea coasts, cliffs overlooking the sea, long gold beaches, a landscape that gives different sensations. The magical charm of the mountain of fire and intrinsic beauty of the sea, are the elements that enrich this land strengths and passions, even through legends and metaphors, with its colors, the force of nature and charm to the beauty of their Sicily.

1. Tiburzio Spannocchi, "Description de las marinas de todo el Reino de SICILIA" (1578)
2. Pierre Mortier, "Catane ou Catania - Ville de Sicile", Amsterdam, (sec XVII)
3. Anonimo "Catania dal terremoto del 1693 al 1708", (1708)
4. Sebastiano Ittar "Pianta topografica della città di Catania" (1832)
5. Bernardo Gentile Cusa "Piano di Risanamento e di ampliamento della città di Catania" (1888)



Evoluzione storica

Fondata dai greci intorno al 729 aC, conquistata dai Romani nel 263 aC. Sotto il dominio Normanno Svevo, Catania divenne una città fortificata segnata da due roccaforti: la cattedrale costruita nel 1078, e dal castello edificato dall'imperatore Federico II nel 1239. Durante la dominazione spagnola (1416), la città ebbe un forte incremento demografico ed economico grazie al suo ruolo commerciale. Una nuova cinta muraria fu eretta e, nel 1434, divenne sede dell'Università, una delle più antiche d'Italia. Nel 1669 una devastante eruzione raggiunse la città fino al mare e dopo ventiquattro anni un forte terremoto colpì la parte sud-orientale della Sicilia distruggendo completamente Catania. Essa fu ricostruita dagli spagnoli secondo

una griglia regolare di grandi strade e piazze all'interno delle mura. Il primo piano della città (1888) ipotizza il suo sviluppo urbano fino ai primi decenni del XX secolo. Gli anni successivi sono caratterizzati dalla costruzione di servizi e infrastrutture, tra cui principali strade urbane e la rete tranviaria, aperta dal 1906. Nel 1950, Catania ha consolidato il suo ruolo di città commerciale e di servizio, ha inoltre investito molto nel settore immobiliare con la conseguente trasformazione di alcune aree urbane in agglomerati privi di un preciso disegno urbanistico-architettonico. Nel 1964, un nuovo piano mise fine alla frenetica speculazione edilizia del dopoguerra, determinando l'attuale disegno della città.

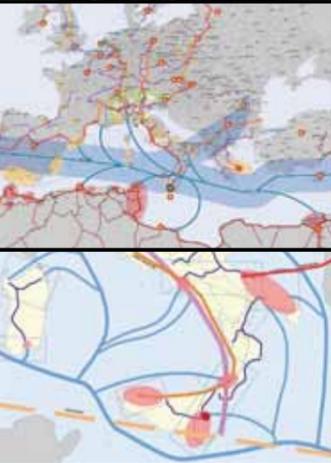
Historic Evolution

Founded by Greek, about 729 BC, the city was conquered by Romans in 263 BC. Under the Norman ad Svevian ruling, Catania became a walled town marked by the new imposing cathedral, built in 1078, and by the castle settled on a small hill near the seashore by the Emperor Frederic II in 1239. During the Spanish domination, 1416, the city grew in population and wealth as market town. New city wall were planned and the University, one of the oldest in Italy was established in 1434. In 1669, a devastating eruption reached the city, surrounding it from west and south and reaching the sea, and 24 years later, a major earthquake hit South-eastern Sicily, completely destroyed the city. The city was rebuilt by Spanish according

to a new regular grid of large streets and squares within the city walls. During the XVIII Century, the city continued its growth. The years after the design of the plan were characterized by the construction of new services and infrastructures, including main urban streets and the tramway network, opened in 1906. During the 1950, Catania consolidated its role of commercial and service city. The city was heavily shaped by this attitude to concentrate investments in the real estate sector. As a consequence, several new developments transformed irreversibly a provincial city with a character into a shapeless agglomerate. In 1964, a new master plan put an end to the frantic speculation of the post war years defining the current plan of the city.

Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Catania
Responsabile delegato dell'Ordine e del Comune di Catania: Salvo Fioritto, Paola Pennisi
Gruppo di lavoro: Salvo Fioritto, Paola Pennisi, Carmen Isala, Maria Imbrogio, Valentina Rinaldi, Gabriella Seminare
Collaborazione: Paolo La Greca, Luca Barbarossa
Partners: Camera di Commercio di Catania, Comune di Catania, Ordine Architetti PPC Catania, Università di Catania
Sponsor: Società Aeroporto Catania - SAC, ANCE, Metropolitana
Immagini: fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Catania





Sistema naturalistico

Il territorio della provincia di Catania si estende su una superficie di 3.552.200 km² tra le foci dei fiumi Simeto e Alcantara. È bagnato dal mar Jonio e presenta una fascia costiera articolata tra sabbia dorata e scogli lavici. L'Area Metropolitana è caratterizzata da tre ambiti territoriali: Riserva Naturale Oasi del Simeto, Piana di Catania, Parco dell'Etna che trovano corrispondenza biunivoca di flussi turistico/economici con la città. La valorizzazione dei siti archeologici (teatro greco romano), storico culturali (barocco siciliano), paesaggistici (vulcano Etna, timpa Acireale, riviera dei ciclopi) quali patrimonio dell'UNESCO, rappresentano il volano per lo sviluppo sostenibile dell'area metropolitana catanese.

The environmental system

The province of Catania covers an area of 3,552.200 km² between the mouths of the rivers Simeto and Alcantara. It is washed by the Ionian Sea and has a coastline divided between golden sand and lava rocks. The metropolitan area is characterized by three geographical areas: Riserva Naturale Oasi del Simeto, Piana di Catania, Etna Park that are correspondence of tourist flows/economic with the city. The enhancement of archaeological sites (Roman theater greek), cultural historian (Sicilian Baroque), landscape (Mount Etna, Acireale Timpa, Riviera of the Cyclops) which UNESCO, represent the driving force for sustainable development of the metropolitan area of Catania.

- SISTEMA NATURALISTICO / THE ENVIRONMENTAL SYSTEM**
 2. Parco Fluviale dell'Alcantara
 3. Area Marina Protetta Isola dei Ciclopi
 4. Parco dell'Etna Patrimonio Unesco
 5. Riserva Naturale Oasi del Simeto

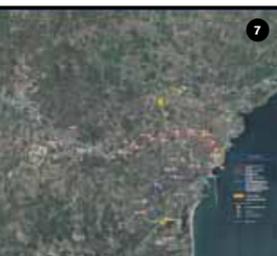
Sistema infrastrutturale

La città metropolitana di Catania è dotata di un sistema "infrastrutturale" integrato, connesso alle attività socio-economiche del territorio: Aeroporto, Porto, Ferrovie, Metropolitana.
Aeroporto internazionale "Vincenzo Bellini" con oltre sette milioni di passeggeri è il primo in Sicilia e il terzo in Italia. L'integrazione del nuovo scalo di Comiso (RG) ha ampliato la rete di collegamenti nazionali ed internazionali proiettando il sistema aeroportuale dell'area Metropolitana di Catania tra i più importanti del Mediterraneo.
Porto di Catania oggi definito "Gate dello Jonio", non solo è rivolto al rilancio dell'attività crocieristica ma anche al sistema commerciale Ro-Ro. I due nodi portuali, Catania ed Augusta, supportati da sistemi interportuali rappresentano il nuovo ed il futuro sistema di interscambio "turistico-commerciale" per l'intera Sicilia orientale.
Ferrovie sono strettamente connesse con il sistema portuale ed interportuale e rappresentano il futuro per la rete dei trasporti passeggeri/merci. È prossima la realizzazione dell'"Alta Velocità" Messina-Catania-Palermo.
Sistema metropolitano di Catania, esistente ed in esecuzione, rafforza il sistema infrastrutturale dell'intera area urbana catanese, collegando in modo sinergico, integrato ed intermodale, aeroporto, porto e ferrovia.

Infracstructural system

The metropolitan city of Catania is equipped with an "infracstructural" integrated, linked to socio-economic activities of the area: Airport, Port, Railways, Metro.
International Airport "Vincenzo Bellini" with more than seven million passengers is the first in Sicily and the third in Italy. The integration of the new airport of Comiso (RG) has expanded the network of national and international connections by projecting the airport system of the Metropolitan of Catania among the most important in the Mediterranean.
Port of Catania today as "Gate of the Ionian Sea", is not only aimed at the revival of the cruise but also trade system Ro-Ro. The two port nodes, Catania and Augusta, supported by inter-port systems represent the new and future interchange system "tourist trade" for the entire eastern Sicily.
Railways are closely connected with the port system and interportuale and represent the future for the network transport passengers / goods. next is the realization of the "High Speed" Messina-Catania-Palermo.
Metro system of Catania, existing and running, strengthens the entire infrastructure system of the entire urban area of Catania, connecting in synergy, integrated and intermodal, airport, port and railway.

- SISTEMA INFRASTRUTTURALE / INFRASTRUCTURAL SYSTEM**
 1. aeroporto/airport 6-7. metropolitana/subway
 8. porto turistico e commerciale/commercial and tourist port



Sistema economico

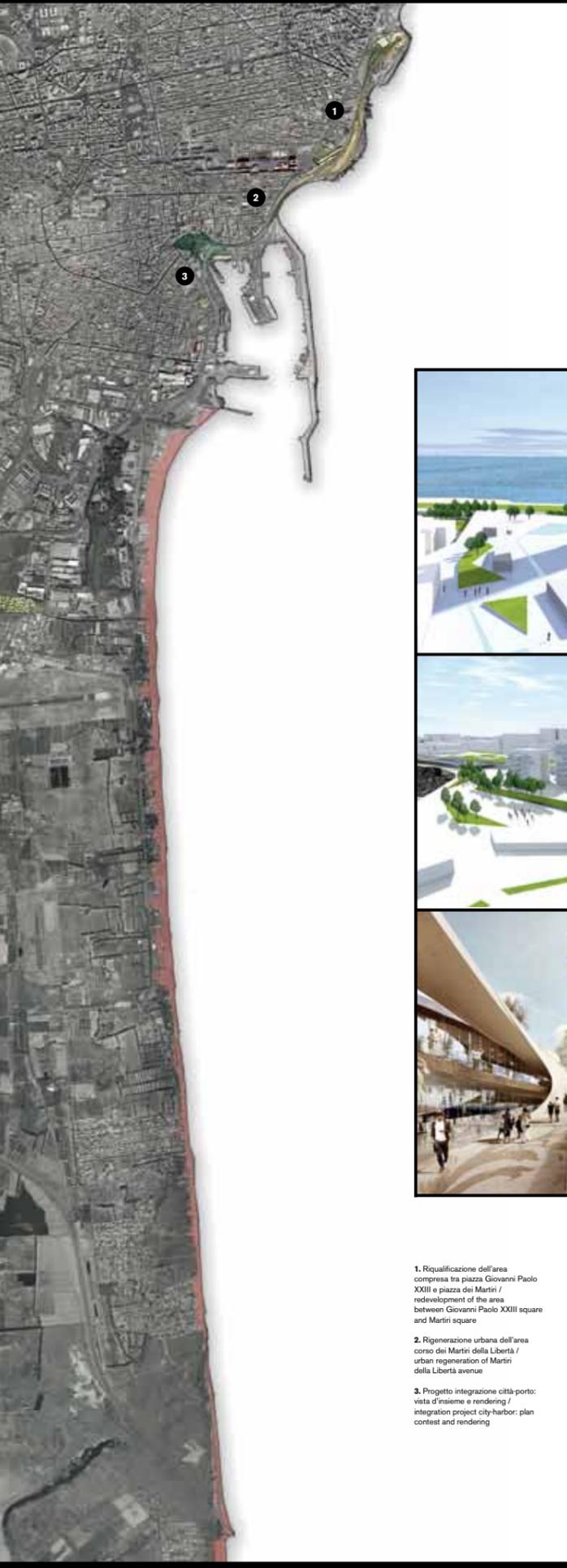
L'antica vocazione commerciale della Sicilia orientale e i continui scambi culturali con l'area mediterranea hanno dato vita a prestigiosi poli di ricerca e di commercio. I settori più rappresentativi sono high tech (Etna Valley), la ricerca sperimentale (INFN) e i sistemi startup (WCAP). L'economia catanese supporta l'innovazione imprenditoriale, integrandola con il sistema tradizionale, basato sulla valorizzazione dei prodotti agricoli ed artigianali.

The economic system

The ancient commercial vocation of eastern Sicily and cultural exchanges with the Mediterranean have created prestigious centers of research and trade. The most representative sectors are: high tech (Etna Valley), experimental research (INFN) and system startup (WCAP). The economy of Catania supports entrepreneurial innovation, integrating it with the traditional system, based on the development of agricultural and handicrafts products.

- Architettura e paesaggio / Architecture and landscape**
 9. Etnapolis
 10. Piazza Europa
 11. Monastero San Francesco
 12. La Sala Rossa nel Monastero dei Benedettini
 13. Centro Fieristico la Cminiere
 14. Chiesa dei santi Coema e Damiano
 15. Castello di Calatabiano
 16. Palazzo Valle
Tecnologia/Technology
 17-18. Città della Scienza





Riqualificazione e rigenerazione urbana

Il lungomare di Catania rappresenta, per la città, una grande occasione di sperimentazione urbana. La valorizzazione dell'affaccio a mare, attraverso progetti di riqualificazione architettonica-urbana, garantirebbe un'importante occasione di sviluppo non solo economico-produttivo ma soprattutto sociale. Il miglioramento della viabilità, l'introduzione di percorsi ciclabili, spazi pubblici di qualità e una maggiore permeabilità sia del suolo che visiva, verso il mare, contribuiranno a disegnare il nuovo volto della città metropolitana catanese.

AREA PORTUALE

Il progetto mira alla rigenerazione delle attuali aree interne al porto, integrandole all'esistente sistema urbano e destinandole a nuove attività crocieristiche, nautica di diporto e commerciale.

WATERFRONT

L'obiettivo è collegare il Porto, la Stazione ferroviaria e il piccolo Borgo marinaro di Ognina per rendere pienamente fruibile la fascia costiera della città mediante un percorso "green way" che ristabilisce la permeabilità verso il mare. L'intervento mira alla riqualificazione della costa e al riuso delle strutture esistenti, valorizzando i principali nodi del sistema urbano (Piazza Europa, Piazza Giovanni XXIII) ed integrando l'attuale tessuto edilizio residenziale, commerciale e turistico.

CORSO MARTIRI DELLA LIBERTÀ

Si prevede la progettazione di un Parco Urbano caratterizzato da una grande strada pedonale e ciclabile che si integrerà con tre nuove aree: residenziale, culturale-commerciale e ricettivo-alberghiera. Ospiterà inoltre, un teatro, un museo, un albergo, parcheggi coperti e piccole oasi di verde e giochi d'acqua. L'idea è quella di una "Rambla" che unisca il cuore della città al mare.

Redevelopment and urban regeneration

The waterfront redevelopment and urban regeneration of Catania is, for the city, a great opportunity for urban experimentation. The enhancement of the front to sea, through architectural and urban redevelopment projects, would ensure an important opportunity for development not only of economic productivity but above all social. The road improvements, the introduction of bicycle paths, public spaces of quality and increased permeability of the soil that is visual, towards the sea, will help to draw the new face of the metropolitan city of Catania.

PORT AREA

The project aims to regenerate the inland areas to the port, linking them to the existing urban system and allocates a new cruise business, recreational marine, commercial activity.

WATERFRONT

The goal is to connect the port, the railway station and the small fishing village of Ognina to make fully operational the coastline of the city through a green way that restores the permeability to the sea. The project aims to the redevelopment of the coast and the reuse of existing structures, enhancing the main nodes of the urban system (Europa Square, Square Giovanni XXIII) and complementing the existing building fabric residential, commercial and touristic.

MARTIRI DELLA LIBERTÀ AVENUE

It involves the design of an urban park characterized by large pedestrian and bicycle path that would integrate with three new areas: residential, commercial and cultural service. It will also provided collective structures as theaters, museums, hotels, parking and green oasis and public space. The concepts is a "Rambla" that connect the heart of the city to the sea.

- 1. Riqualificazione dell'area compresa tra piazza Giovanni Paolo XXIII e piazza dei Martiri / redevelopment of the area between Giovanni Paolo XXIII square and Martiri square
- 2. Rigenerazione urbana dell'area corso dei Martiri della Libertà / urban regeneration of Martiri della Libertà avenue
- 3. Progetto integrazione città-porto: vista d'insieme e rendering / integration project city-harbor: plan contest and rendering



Aree di rigenerazione in ambito edilizia pubblica

Ubicate all'interno del perimetro edificato della città e collegate all'esistente dalla futura rete infrastrutturale Metropolitana/FCE, rappresentano un'opportunità di urban reclaim. Area San Pio X estesa a circa 54.000 mq; Area Cibali 44.000 mq; Area S. M. Goretti 119.000 mq; area Stazione Borgo 33.000 mq.

AREA INDUSTRIALE "EX CEMENTIFICIO"

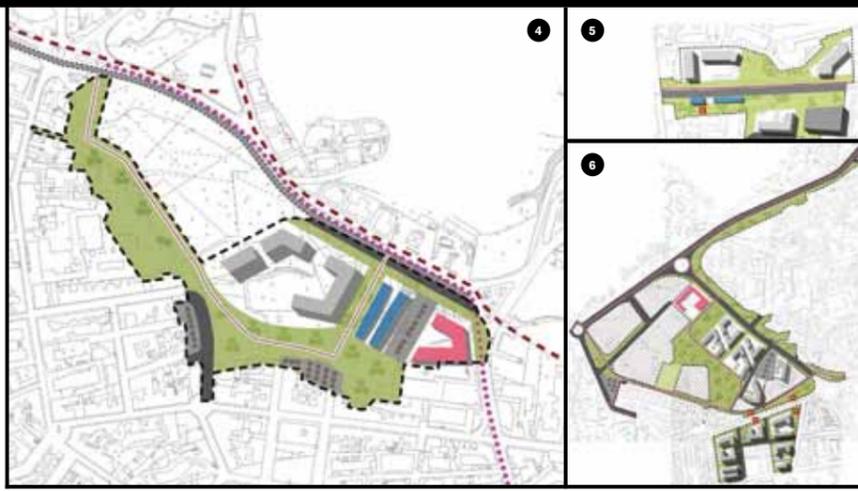
L'opportunità per un intervento di Riuso Urbano Sostenibile è fornita da due grandi Junkspace collocati in adiacenza al porto turistico-commerciale in una posizione strategica rispetto la zona turistico-balneare della città: l'area dismessa dell'ex Cementificio con un'estensione di (circa 90.592,30 mq) e l'area interna al perimetro edificato di via Domenico Tempio (circa 70.421,20 mq).

Areas of regeneration in public buildings area

Located inside the perimeter of the built city and connected to the existing network infrastructure of the future Metro/FCE, they represent an opportunity to urban reclaim. The Area of Saint Pio X extended to about 54.000 sqm; the Area of Cibali 44.000 sqm; the Area of S. M. Goretti 119.000 sqm; the Borgo's Station 33.000 sqm.

INDUSTRIAL AREA "EX CEMENT PLANT"

The opportunity for an project of Sustainable Urban Reuse is based on two large Junkspace located near the commercial port in a convenient location close to the tourist resort area of the city: the abandoned area of the "ex cement plant" with an extension of (about 90.592 sqm) and the area inside the built area of via Domenico Tempio (about 70.421 sqm).



- 4. Barriera
- 5. Stazione borgo
- 6. Nesima nord
- 7a. Schema dei flussi
- 7b. Schizzo
- 7c. Plan contest





1 1581



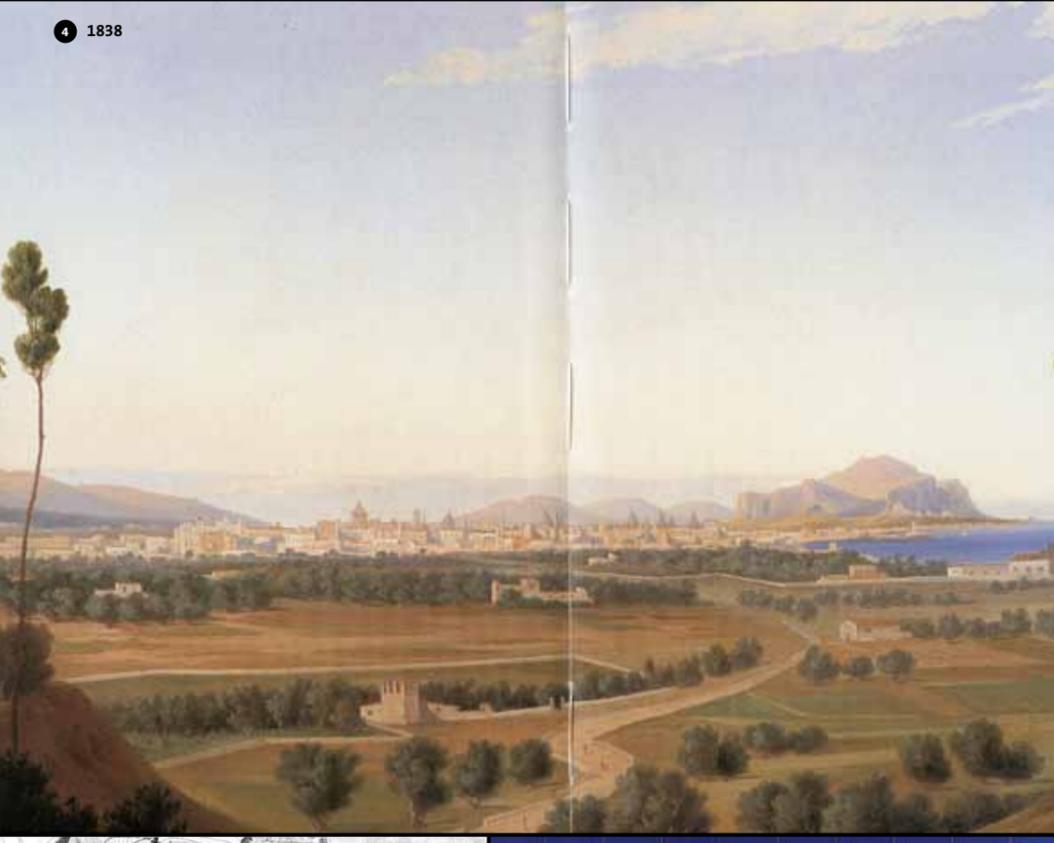
2 1581

PALERMO

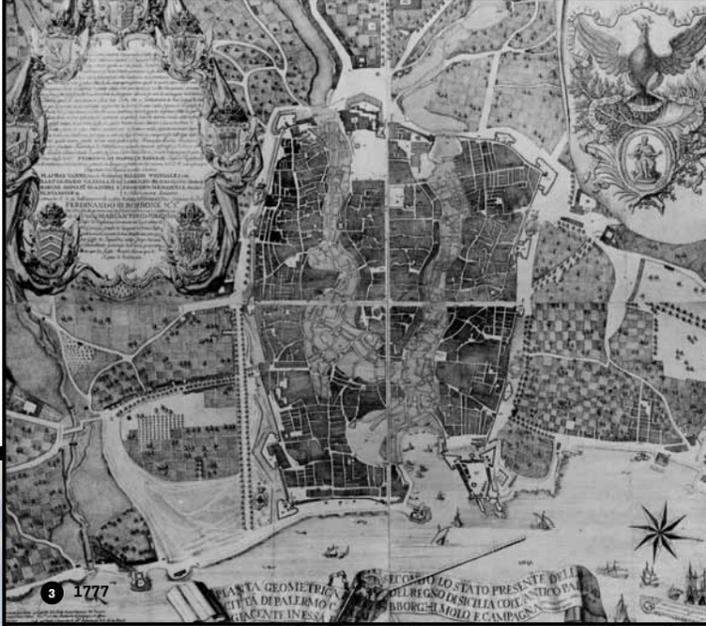
Una città per il Mediterraneo
A city for the Mediterranean sea

La città di Palermo conta circa 700.000 abitanti, è capoluogo dell'omonima provincia e della Regione Autonoma Siciliana. È il quinto comune italiano per popolazione dopo Roma, Milano, Napoli e Torino, e trentunesimo a livello europeo. L'area metropolitana di Palermo, che comprende il capoluogo e altri ventisei comuni, conta una popolazione di circa 1.000.000 abitanti. Per ragioni culturali, artistiche ed economiche è la principale città della regione euro-mediterranea, in quanto è stata una delle più grandi città del Mediterraneo ed è oggi fra le principali destinazioni turistiche del Mezzogiorno d'Italia e d'Europa, nonché tra le mete del *mare nostrum* più trafficate dalle navi da crociera e commerciali. È il centro degli affari e dei commerci più importanti non solo con l'isola, ma con l'Africa e gli altri paesi che s'affacciano sul Mar Mediterraneo. La sua struttura territoriale è stata notevolmente favorita nei collegamenti dall'autostrada che la unisce al resto dell'isola, dall'aeroporto Falcone-Borsellino e dalle linee marittime, candidandola ad essere il centro di collegamento fra il Nord Europa e il continente africano.

Palermo's population is estimated at about 700.000 inhabitants, it is the capital city of the Autonomous Sicilian Region. Palermo is the fifth municipality for number of inhabitants after Roma, Milano, Napoli and Torino and the thirty-first in Europe. The urban area, which includes Palermo's municipality and other twenty-six smaller municipalities, has a population of about 1.000.000 people. For cultural, artistic and economical reasons Palermo is the principal touristic destination of southern Italy and southern Europe, it is also the busiest *mare nostrum* route for merchant and cruise ships. Palermo is the main town for financial and trading activities in Sicily and with Africa and other Mediterranean countries. The connections within Sicily and with the rest of Italy have been favoured by the regional net of roads, by the airport Falcone and Borsellino and the maritime lines, which make Palermo the main link between northern Europe and the African continent.



4 1838



3 1777



5 1818



6 1925



7 1990



8 1845

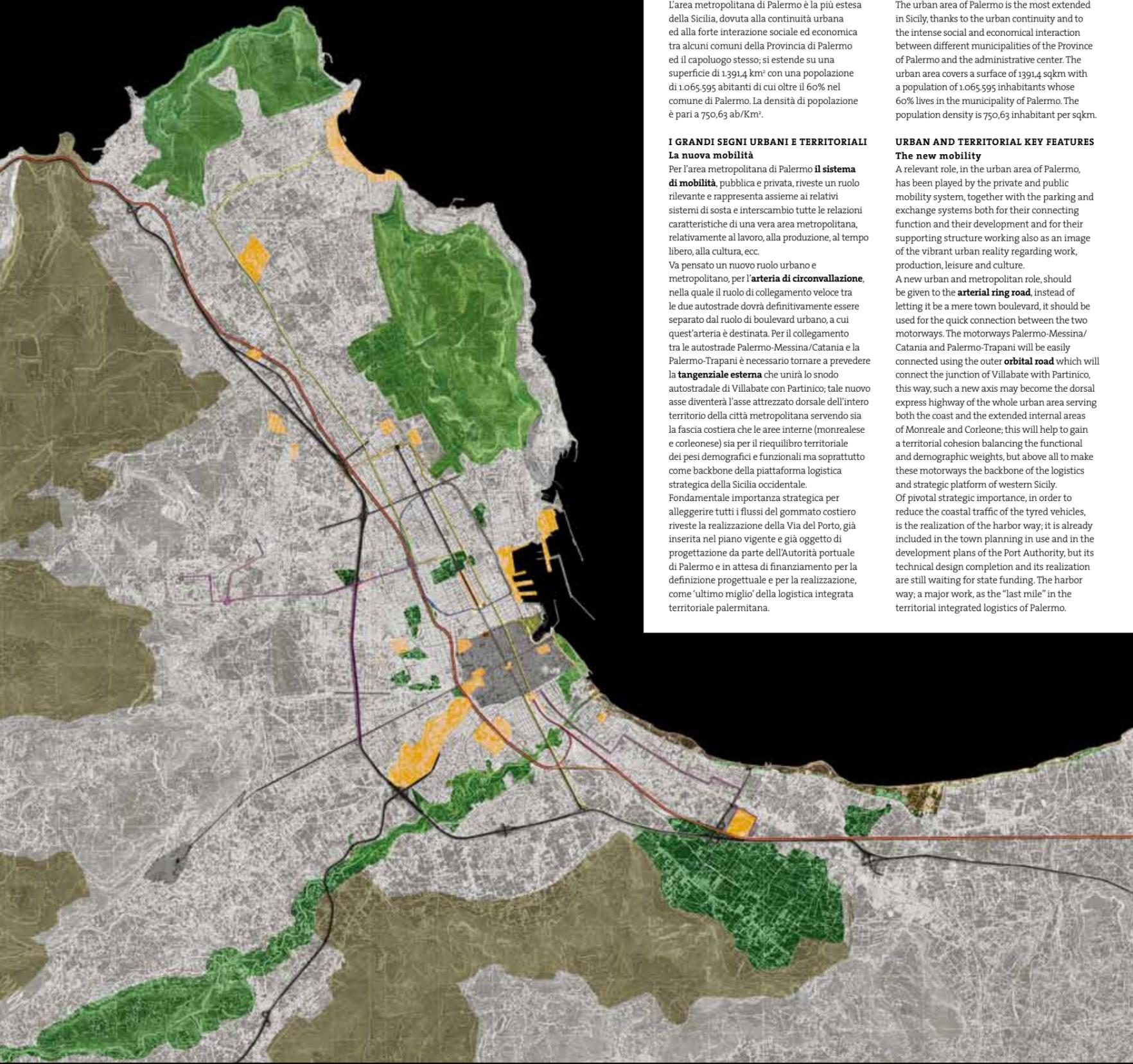


9 Metà XIX secolo / Mid-19th century

Ordine degli Architetti Pianificatori, Paisaggisti e Conservatori della Provincia di Palermo

Gruppo di lavoro:
Ornella Amara, Francesco Cannone,
Francesco Miceli, Nicola Piazza, Ferdinando Trapani

Immagini:
fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Palermo



L'area metropolitana di Palermo è la più estesa della Sicilia, dovuta alla continuità urbana ed alla forte interazione sociale ed economica tra alcuni comuni della Provincia di Palermo ed il capoluogo stesso; si estende su una superficie di 1.391,4 km² con una popolazione di 1.065.595 abitanti di cui oltre il 60% nel comune di Palermo. La densità di popolazione è pari a 750,63 ab/Km².

The urban area of Palermo is the most extended in Sicily, thanks to the urban continuity and to the intense social and economical interaction between different municipalities of the Province of Palermo and the administrative center. The urban area covers a surface of 1391,4 sqkm with a population of 1.065.595 inhabitants whose 60% lives in the municipality of Palermo. The population density is 750,63 inhabitant per sqkm.

I GRANDI SEGNI URBANI E TERRITORIALI
La nuova mobilità

Per l'area metropolitana di Palermo il sistema di mobilità, pubblica e privata, riveste un ruolo rilevante e rappresenta assieme ai relativi sistemi di sosta e interscambio tutte le relazioni caratteristiche di una vera area metropolitana, relativamente al lavoro, alla produzione, al tempo libero, alla cultura, ecc.

Va pensato un nuovo ruolo urbano e metropolitano, per l'**arteria di circonvallazione**, nella quale il ruolo di collegamento veloce tra le due autostrade dovrà definitivamente essere separato dal ruolo di boulevard urbano, a cui quest'arteria è destinata. Per il collegamento tra le autostrade Palermo-Messina/Catania e la Palermo-Trapani è necessario tornare a prevedere la **tangenziale esterna** che unirà lo snodo autostradale di Villabate con Partinico; tale nuovo asse diventerà l'asse attrezzato dorsale dell'intero territorio della città metropolitana servendo sia la fascia costiera che le aree interne (monrealese e corleonese) sia per il riequilibrio territoriale dei pesi demografici e funzionali ma soprattutto come backbone della piattaforma logistica strategica della Sicilia occidentale.

Fondamentale importanza strategica per alleggerire tutti i flussi del gommato costiero riveste la realizzazione della Via del Porto, già inserita nel piano vigente e già oggetto di progettazione da parte dell'Autorità portuale di Palermo e in attesa di finanziamento per la definizione progettuale e per la realizzazione, come 'ultimo miglio' della logistica integrata territoriale palermitana.

URBAN AND TERRITORIAL KEY FEATURES
The new mobility

A relevant role, in the urban area of Palermo, has been played by the private and public mobility system, together with the parking and exchange systems both for their connecting function and their development and for their supporting structure working also as an image of the vibrant urban reality regarding work, production, leisure and culture.

A new urban and metropolitan role, should be given to the **arterial ring road**, instead of letting it be a mere town boulevard, it should be used for the quick connection between the two motorways. The motorways Palermo-Messina/Catania and Palermo-Trapani will be easily connected using the outer **orbital road** which will connect the junction of Villabate with Partinico, this way, such a new axis may become the dorsal express highway of the whole urban area serving both the coast and the extended internal areas of Monreale and Corleone; this will help to gain a territorial cohesion balancing the functional and demographic weights, but above all to make these motorways the backbone of the logistics and strategic platform of western Sicily.

Of pivotal strategic importance, in order to reduce the coastal traffic of the tired vehicles, is the realization of the harbor way; it is already included in the town planning in use and in the development plans of the Port Authority, but its technical design completion and its realization are still waiting for state funding. The harbor way; a major work, as the "last mile" in the territorial integrated logistics of Palermo.

VAR. GEN. PRG VIGENTE /
VAR. GEN. PRG IN FORCE (2002)



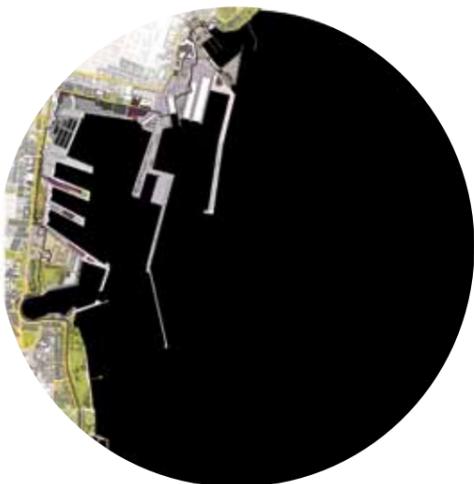
PIANO STRATEGICO PROVINCIALE (in itinere) /
PROVINCIAL STRATEGIC PLAN (on going)



PIANO STRATEGICO /
STRATEGIC PLAN (2010)



PIANO REGOLATORE PORTUALE (in itinere) /
HARBOR LOCAL STRATEGIC PLAN (on going)



PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA / URBAN
REDEVELOPMENT PROJECT FOR LOLLI - NOTARBARTOLO AREA



SCHEMA DELLA NUOVA MOBILITÀ PUBBLICA /
NEW PUBLIC MOBILITY PLAN





AREE STRATEGICHE E AMBITI DI INTERVENTO / STRATEGIC AND INTERVENTION AREAS

- 1 Quartiere ZEN e area commerciale di Fondo Rafo
- 1a Spazi pubblici nel quartiere ZEN
- 2 Aree industriali dismesse
- 2a Chimica Arenella
- 3 Aree di riconversione
- 3a Fiera del Mediterraneo, Caserma Cascino
- 3b Mercato Ortofrutticolo
- 3c Carcere dell'Uccardone
- 3d Cantieri Navali
- 3e Ex manifattura tabacchi
- 4 Snodo Ferroviario Loli Notarbartolo
- 4a Polo infrastrutturale e direzionale
- 5 Polo culturale
- 5a Cantieri Culturale e area monumentale del Castello e giardini della Zisa
- 6 Spazi pubblici aperti del centro storico e ingresso a Parco d'Orleans
- 6a Parco del castello San Pietro e Torri del Porto
- 6b Piazza Marina
- 6c Piano della Magione e Bastione dello Spasimo
- 7 Porte della città
- 7a Via Imera e Palazzo Reale
- 7b Il piano di Palazzo Reale
- 7c Area Monumentale degli Eremiti e ingresso a Parco d'Orleans
- 8 Riconversione di strutture sanitarie e industriali
- 8a Ex ospedale psichiatrico
- 8b Area industriale confiscata
- 9 Riquilificazione area costiera
- 9a Foce dell'Oreto
- 9b Costa sud
- 10 Trasformazione di aree ferroviarie
- 10a Stazione Centrale
- 10b Parco ferroviario e anello sull'Oreto
- 11 Infrastrutture e aree verdi
- 11a Parco della città universitaria
- 11b Parco dell'Oreto e ponte della circonvallazione
- 12 Nuove aree produttive e infrastrutture
- 12a Asse infrastrutturale attrezzato
- 12b Nuovo mercato ortofrutticolo e itico
- 13 Aree Monumentali e riqualificazione di infrastrutture esistenti
- 13a Parco ferroviario, zona industriale di Brancaccio
- 13b Area monumentale e naturalistica del Castello di Maredolce
- 14 Attrezzature territoriali
- 14a Riquilificazione del porto della Bandita e costa sud
- 14b Aree per impianti sportivi di rilevanza comunale
- 15 Aree naturalistiche
- 15a Aree costiere da riqualificare
- 15b zone di parco agricolo costiero da riqualificare
- 16 Potenziamento capacità dei flussi sulla circonvallazione e nuovi servizi
- 16a Via Belgio/via Lazo
- 16b Via Lazo/viale Leonardo da Vinci
- 16c Viale Leonardo da Vinci/via Pitrè
- 16d Via Pitrè/Corso Calatani
- 16e Corso Calatani/Ponte Corleone sul fiume Oreto

TESSUTI E CONTESTI DI RIGENERAZIONE URBANA

L'area Loli - Notarbartolo costituirà il nodo del sistema di trasporto pubblico e dovrà essere caratterizzato come polo multifunzionale. L'ubicazione strategica del nodo e la disponibilità di aree, offrono i presupposti per la realizzazione di interventi infrastrutturali relativi al tempo libero, parchi urbani, luoghi per il lavoro e direzionali e la residenza. All'interno dell'area portuale sono presenti luoghi adatti alla riconnessione urbana: a) il Castello a Mare, nuova area archeologica a finalità culturale, che deve essere riconnessa al centro storico con un sistema articolato di percorsi, b) le due gru meccaniche che non sono mai entrate in funzione e che sono state già occasione di un concorso internazionale di progettazione, c) il bacino di carenaggio, non più in uso, da riconnettere alla città con la sistemazione architettonica della Via Cristoforo Colombo su cui si affacciano architetture di pregio tra le quali spicca l'Arsenale Borbonico (oggi Eco Museo del Mare). Altrettanto fondamentale risulta l'ambito dell'**inclusione sociale** in cui dovranno essere attivate politiche relative alla **riqualificazione abitativa e servizi connessi** (social housing). La **valorizzazione e la tutela del patrimonio culturale** si potrà sviluppare all'interno del nuovo sistema dei luoghi della cultura, individuato nella sequenza di aree:

1. Ex Chimica Arenella
2. Ex Manifattura Tabacchi
3. Ex Fiera del Mediterraneo
4. Mercato ortofrutticolo Sampolo

Si tratta di un sistema prossimo alla costa, alla riserva di monte Pellegrino ed al parco della Favorita, in cui prevedere, oltre ai luoghi della cultura, funzioni come turismo espositivo e congressuale, verde pubblico e residenza.

IL PIANO VERDE

La Natura dalla Montagna al Mare
Il sistema del **Parco dell'Oreto**, deputato a costituire il polmone verde, congiungente la circonvallazione e la fascia costiera Sud, necessita di interventi di riqualificazione paesaggistica e di risanamento del sistema agricolo, in campo agroforestale e geomorfologico, che renderanno questa risorsa ambientale una risorsa metropolitana.

PATTERNS AND CONTEXTS OF URBAN REGENERATION

The urban/structural hub Loli-Notarbartolo is the crux of the public transport system and will be characterized as a multifunctional center. The strategic location of this hub and the availability of disused or almost neglected areas create the premise for infrastructural interventions, urban green spaces, parks, business district and residences. Within the port area some noticeable features connect the town and its harbour, a) the Castello a Mare, a recent archaeological area used for culture and leisure purpose which must be connected to the historic centre by connectivity interventions and pedestrian zones, b) the two big cranes never used and object of an international project contest, c) the dry dock which is not suitable for its original function; it will be connected to the town through Via Cristoforo Colombo, a street where some evocative and valuable monuments are - among which the Bourbon Arsenal (today it houses the maritime museum Eco Museo del Mare). Of great importance is also the **social inclusion**, which involves the **social housing requalification**. The **conservation and valorization of cultural heritage** can be developed within the new system of cultural sites, identified in the sequence of areas:

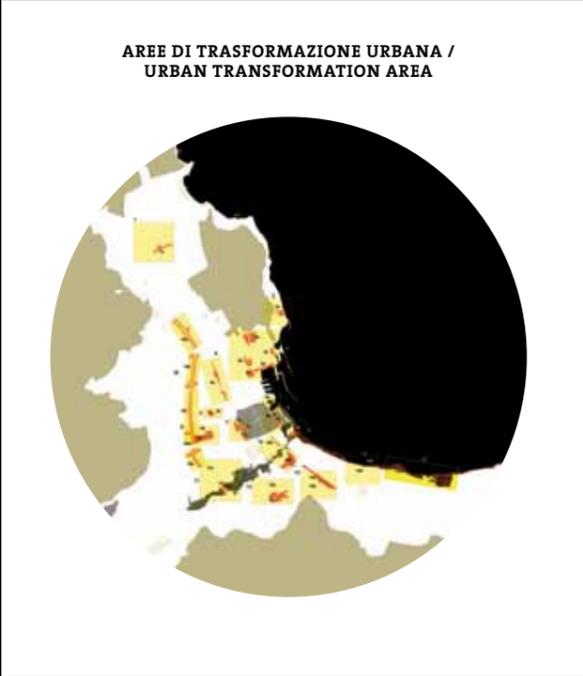
1. Former Chimica Arenella (factory)
2. Former tobacco manufacturing factory
3. Former Mediterranean Fair pavilions
4. Sampolo vegetables open market

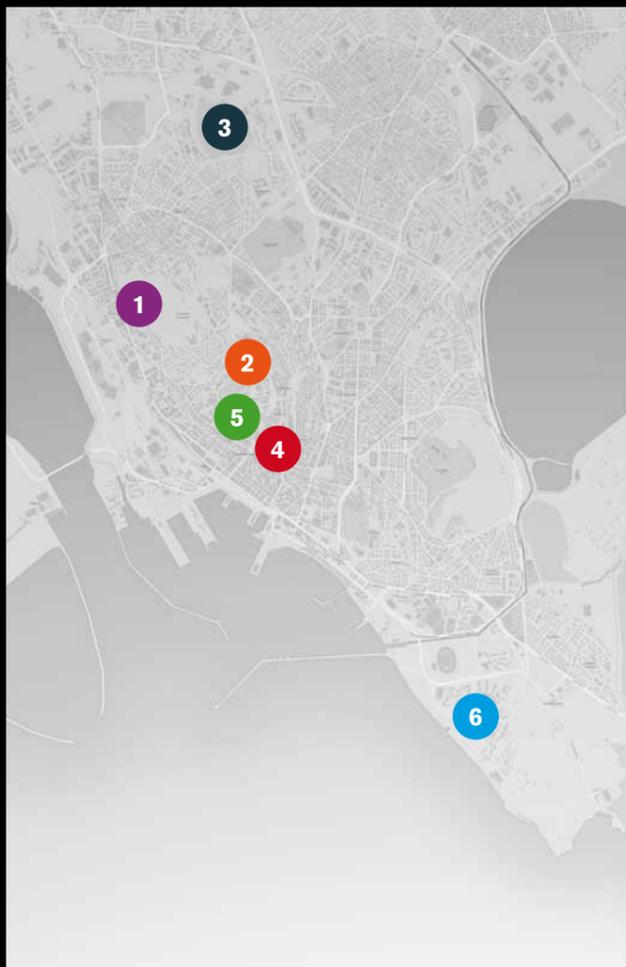
It is an articulate system nearby the coast, Mount Pellegrino and Favorita Park where new cultural sites and connected activities can be conceived (exhibition and congress tourism, public green spaces, residences, area services etc) creating a new metropolitan frame to be linked to the connection and communication systems.

THE GREEN PLAN

Nature, from mountains to sea
The system of the **Park of the Oretto**, appointed to be the green lung, joining the ring road and the coastal South, requires redevelopment landscaping and rehabilitation of the agricultural, forestry and geomorphological field, which will make this environmental resource a resource underground.

<p>1 QUARTIERE ZEN E AREA COMMERCIALE DI FONDO RAFFO / ZEN AND COMMERCIAL AREA OF FONDO RAFFO</p> <p>1a Spazi pubblici nel quartiere ZEN</p>	<p>3 AREE DI RICONVERSIONE / RECONVERSION AREAS</p> <p>3a Fiera del Mediterraneo, Caserma Cascino 3b Mercato Ortofrutticolo 3c Carcere dell'Uccardone 3d Cantieri Navali 3e Ex manifattura tabacchi</p>	<p>6 SPAZI PUBBLICI APERTI DEL CENTRO STORICO / PUBLIC SPACES IN THE OLD TOWN CENTRE</p> <p>6a Parco del castello San Pietro e Torri del Porto 6b Piazza Marina 6c Piano della Magione e Bastione dello Spasimo</p>	<p>7 PORTE DELLA CITTÀ / CITY GATES</p> <p>7a Via Imera e Palazzo Reale 7b Il piano di Palazzo Reale 7c Area Monumentale degli Eremiti e ingresso a Parco d'Orleans</p>
<p>8 RICONVERSIONI DI STRUTTURE SANITARIE E INDUSTRIALI / HEALTHCARE SETTINGS AND INDUSTRIES RECONVERSION</p> <p>8 Riconversione di strutture sanitarie e industriali 8a Ex ospedale psichiatrico 8b Area industriale confiscata</p>	<p>11 INFRASTRUTTURE E AREE VERDI / INFRASTRUCTURES AND GREEN AREAS</p> <p>11 Infrastrutture e aree verdi 11a Parco della città universitaria 11b Parco dell'Oreto e ponte della circonvallazione</p>	<p>12 NUOVE AREE PRODUTTIVE E INFRASTRUTTURE / NEW PRODUCTIVE AREAS AND INFRASTRUCTURES</p> <p>12a Asse infrastrutturale attrezzato 12b Nuovo mercato ortofrutticolo e itico</p>	<p>13 AREE MONUMENTALI E RIQUALIFICAZIONE DI INFRASTRUTTURE ESISTENTI / MONUMENTAL AREAS AND CURRENT INFRASTRUCTURES REQUALIFICATION</p> <p>13a Parco ferroviario, zona industriale di Brancaccio 13b Area monumentale e naturalistica del Castello di Maredolce</p>
<p>15 AREE NATURALISTICHE / NATURALISTIC AREAS</p> <p>15a Aree costiere da riqualificare 15b zone di parco agricolo costiero da riqualificare</p>			





CAGLIARI

La città di pietra bianca / The white stone city

1 VI SECOLO A.C. NECROPOLI PUNICA DI TUVIXEDDU
La fondazione della città di Cagliari tra il VIII e VI secolo a.C. è testimoniata dalle profonde camere ipogee con accesso a pozzo scavate nella roccia calcarea, utilizzate fin dal VI secolo a.C. e diventate necropoli in età cesariana, che costellano il colle di Tuvixeddu sul lato che si affaccia sulla laguna di Santa Gilla. La necropoli di Tuvixeddu è oggi una delle più vaste e importanti testimonianze di architettura funeraria in ambito urbano del periodo punico in tutto il bacino del Mediterraneo.

2 X SECOLO A.C. GIGANTI DI MONT'E PRAMA
I Giganti di Mont'e Prama, le uniche statue che il mondo nuragico ci abbia finora mai restituito, si trovano in mostra, nel Museo Archeologico Nazionale di Cagliari. Curata dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Cagliari e Oristano, la mostra espone i Kolossoi - nome con il quale li chiamava l'archeologo Giovanni Lilliu - rinvenuti a Mont'e Prama, l'area funeraria e monumentale che rappresenta una delle scoperte più straordinarie, considerati il numero e la particolarità dei reperti e il significato culturale dell'intero contesto.

3 XI SECOLO D.C. CASTELLO GIUDICALE DI SAN MICHELE
Il castello di San Michele occupa la sommità dell'omonimo colle, situato nella porzione nord-occidentale del territorio suburbano. Edificato e fortificato nel 1325, come avamposto difensivo fedele alla Corona d'Aragona, dalla famiglia Carroz, potenti feudatari valenzani, investe una particolare importanza per la storia medievale della città. L'edificio, a pianta quadrangolare è caratterizzato da tre torri ed è interamente circondato da un profondo fossato, la cui cronologia rimane incerta. Restaurato nella metà degli anni '90, oggi è uno dei Centri d'Arte e Cultura della città.

4 XIII SECOLO D.C. CITTÀ FORTIFICATA DI CASTELLO
La Cagliari pisana si sviluppa secondo canoni e modelli diffusi nel primo duecento. La prima notizia riferita all'esistenza di un nucleo fortificato sul colle dove un tempo sorgeva verosimilmente il "Castrum di Kallari" romano risale al 1217. A partire dal 1257 la rocca viene ampliata dai pisani, con la fondazione dei quartieri di Villanova e Stampace, secondo un disegno unitario basato su un reticolo viario parallelo. La forma urbana quadripartita riportata nella rappresentazione della città di Cagliari nel XVI secolo verrà mantenuta almeno fino all'Ottocento, quando si potrà parlare della prima vera e propria espansione dell'insediamento urbano extramoenia.

5 XVII SECOLO D.C. SAGRA DI SANT'EFISIO
Il primo maggio Cagliari e tutta la Sardegna festeggiano la Festa di Sant'Efisio. Un intenso momento di devozione, fede, cultura e tradizioni centenarie che si fondono in una processione che non ha eguali. Sant'Efisio, nato in una città dell'Asia Minore, visse all'epoca dell'imperatore Diocleziano nel III sec. d.C. Dal 1657 si ripete annualmente con una cerimonia solenne la Festa di Sant'Efisio, che prevede il pellegrinaggio da Cagliari al luogo del martirio del Santo e i riti di scioglimento del Voto.

6 XX SECOLO D.C. PALAZZO CIVICO
Il nuovo Palazzo civico di Cagliari, noto anche come Palazzo Baccaredda, dal nome del Sindaco che ne promosse la costruzione, si trova nella parte bassa del quartiere Stampace e occupa un intero isolato con il fronte principale sulla via Roma. Progettato dall'ingegner Crescentino Caselli e dall'architetto Annibale Rigotti, vincitori di un concorso nazionale indetto nel 1897, viene inaugurato nel 1907. Danneggiato dai bombardamenti del 1943, viene ricostruito in maniera fedele all'originale tra il 1946 e il 1953.

1 6TH CENTURY B.C. NECROPOLIS OF TUVIXEDDU
The city's foundation dates back to VIII - VI century BC, as the datation of the deep burial wells of Tuvixeddu hill confirms. The site, nicely overlooking Santa Gilla lagoon, was used since VI century BC, and became a large necropolis in caesarian era. The necropolis of Tuvixeddu is one of the largest and most relevant punic burial sites among the Mediterranean countries.

2 10TH CENTURY B.C. MONT'E PRAMA GIANTS
Mont'e Prama Giants, the only statues we inherited from the nuragic era, are exposed in the National Archeologic Museum in Cagliari. The exposition of the "Colossoi" - as they were referred to by famous archeologist Giovanni Lilliu - is managed by Superintendence of Archeological Heritage of Cagliari and Oristano. The statues were found at Mont'e Prama, a burial and monumental site considered an extraordinary discovery for the great amount and importance of finds, given the cultural relevance of the context.

3 11TH CENTURY SAINT MICHELE'S CASTLE
Saint Michael's Castle tops the homonymous hill on the northern side of suburban Cagliari. Built in 1325 by the noble Carroz family from Valencia, as a military structure for the Crown of Aragon. The Castle is particularly relevant in the city's medieval history. Square-shaped, it shows today only three towers and an uncertainly dated moat. Restored in the nineties, it is nowadays one of the most peculiar urban artistic centre.

4 13TH CENTURY CASTELLO, THE FORTIFIED CITY
Medieval Cagliari developed under the influence of the Republic of Pisa, following the urban model of the early XIII century. The first record of a fortified settlement, Castrum di Kallari, on the hill formerly inhabited by romans, dates back to 1217. Since 1257 the fort was expanded by pisans, with the construction of two new districts, Villanova and Stampace, following a parallel street grid. The four-part urban shape, showed in sixteenth century city maps, was used till the eighteenth century, when Cagliari started to expand outside of the historic city walls.

5 17TH CENTURY SAINT EFISIO FEAST
On the first of May 2015, Cagliari and the whole of Sardegna will celebrates the feast of Saint Efisio. This intense moment combines faith, culture and ancient traditions in a special calibration which is unique in the world. Saint Efisio was born in the orient in the 3rd century A.D. and lived during the time of the Roman Emperor Diocletian. According to tradition, upon hearing a voice and seeing a shining cross in the sky appear, Saint Efisio converted to Christianity and became a defender of his new faith, disobeying the orders of Diocletian. He was martyred in the prison located at Nora on January 15th, 303 A.D.

6 20TH CENTURY CITY HALL
The new City Hall, also called "Palazzo Baccaredda" (the mayor who decided the construction) occupies an entire block on the lowest side of "Stampace" district. The Aragonese-gothic style facade overlooks via Roma, Cagliari's main seafront street, and the rail station gardens referred to as Matteotti square. Designed by Crescentino Castelli and Annibale Rigotti (engineer and architect) after winning a national contest in 1897. It was completed ten years later, severely damaged by WWII bombings in 1943 and restored between 1946 and 1953.



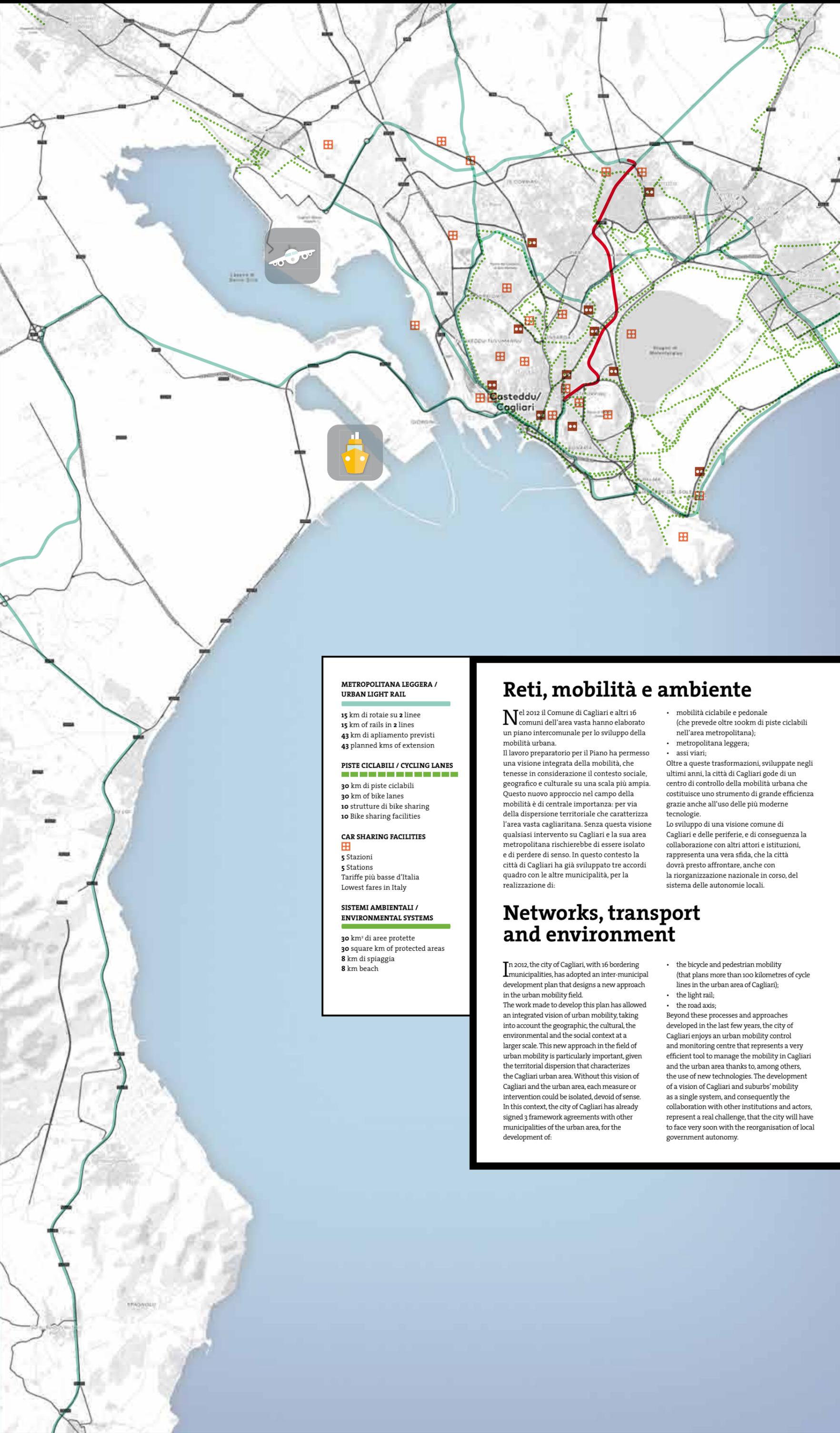
Ordine degli Architetti Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Cagliari

Responsabile delegato dell'Ordine
Arch. Giorgio Saba

Gruppo di Lavoro
Egido Tagliareni, Dietrich Steinmetz, Valeria Atzori,
Arch. Alessandro Pusceddu, Carmine Frau

Patrocini
Comune di Cagliari, Università di Cagliari

Immagini
fornite dall'Ordine degli Architetti PPC di Cagliari



METROPOLITANA LEGGERA / URBAN LIGHT RAIL

15 km di rotaie su 2 linee
15 km of rails in 2 lines
43 km di ampliamento previsti
43 planned kms of extension

PISTE CICLABILI / CYCLING LANES

30 km di piste ciclabili
30 km of bike lanes
10 strutture di bike sharing
10 Bike sharing facilities

CAR SHARING FACILITIES

5 Stazioni
5 Stations
Tariffe più basse d'Italia
Lowest fares in Italy

SISTEMI AMBIENTALI / ENVIRONMENTAL SYSTEMS

30 km² di aree protette
30 square km of protected areas
8 km di spiaggia
8 km beach

Reti, mobilità e ambiente

Nel 2012 il Comune di Cagliari e altri 16 comuni dell'area vasta hanno elaborato un piano intercomunale per lo sviluppo della mobilità urbana. Il lavoro preparatorio per il Piano ha permesso una visione integrata della mobilità, che tenesse in considerazione il contesto sociale, geografico e culturale su una scala più ampia. Questo nuovo approccio nel campo della mobilità è di centrale importanza: per via della dispersione territoriale che caratterizza l'area vasta cagliaritano. Senza questa visione qualsiasi intervento su Cagliari e la sua area metropolitana rischierebbe di essere isolato e di perdere di senso. In questo contesto la città di Cagliari ha già sviluppato tre accordi quadro con le altre municipalità, per la realizzazione di:

- mobilità ciclabile e pedonale (che prevede oltre 100km di piste ciclabili nell'area metropolitana);
 - metropolitana leggera;
 - assi viari;
- Oltre a queste trasformazioni, sviluppate negli ultimi anni, la città di Cagliari gode di un centro di controllo della mobilità urbana che costituisce uno strumento di grande efficienza grazie anche all'uso delle più moderne tecnologie.
- Lo sviluppo di una visione comune di Cagliari e delle periferie, e di conseguenza la collaborazione con altri attori e istituzioni, rappresenta una vera sfida, che la città dovrà presto affrontare, anche con la riorganizzazione nazionale in corso, del sistema delle autonomie locali.

Networks, transport and environment

In 2012, the city of Cagliari, with 16 bordering municipalities, has adopted an inter-municipal development plan that designs a new approach in the urban mobility field. The work made to develop this plan has allowed an integrated vision of urban mobility, taking into account the geographic, the cultural, the environmental and the social context at a larger scale. This new approach in the field of urban mobility is particularly important, given the territorial dispersion that characterizes the Cagliari urban area. Without this vision of Cagliari and the urban area, each measure or intervention could be isolated, devoid of sense. In this context, the city of Cagliari has already signed 3 framework agreements with other municipalities of the urban area, for the development of:

- the bicycle and pedestrian mobility (that plans more than 100 kilometres of cycle lines in the urban area of Cagliari);
 - the light rail;
 - the road axis;
- Beyond these processes and approaches developed in the last few years, the city of Cagliari enjoys an urban mobility control and monitoring centre that represents a very efficient tool to manage the mobility in Cagliari and the urban area thanks to, among others, the use of new technologies. The development of a vision of Cagliari and suburbs' mobility as a single system, and consequently the collaboration with other institutions and actors, represent a real challenge, that the city will have to face very soon with the reorganisation of local government autonomy.



1 MANIFATTURA TABACCHI

La Ex-Manifattura Tabacchi si trova su un'area che da sempre ha una importanza strategica per la città, al confine con due dei quattro quartieri storici di Cagliari, ovvero Villanova a nord e Marina ad ovest, delimitato a sud dalla via Roma, strada di collegamento con la parte orientale di Cagliari, dal porto e dalla Darsena, punti di interscambio e riferimento dei traffici merci e persone per tutta l'isola.

La parte più antica della complessa, databile nel primo decennio del XIX secolo, insiste sui resti del quattrocentesco Convento di Gesù, nell'omonimo baluardo di epoca spagnola. L'impianto attuale che si sviluppa su diversi livelli intorno a due corti successive è il prodotto di una serie di trasformazioni e aggiunte che configurano un complesso industriale di grande rilievo storico e architettonico, adibito dal 1868 al 1967 alla produzione di sigari toscani, sostituiti dalle sigarette a partire dal 1967.

Chiusa dall'Ente Tabacchi nel 2002, nel 2006 la manifattura passa dal Demanio alla disponibilità della Regione Sardegna. Rimasto inutilizzato, oggi il complesso è oggetto di un intervento di recupero. Su una superficie totale di 22 mila mq, i lavori interessano complessivamente 16 mila mq, 10 mila dei quali coperti.

2 PADIGLIONE DEL SALE

Il Padiglione del Sale, noto come il "Padiglione Nervi" dal nome del suo progettista, si trova in una posizione strategica tra l'area portuale e il centro cittadino. Progettato nei primi anni '50 nel margine sud orientale dell'area portuale di Cagliari, il fabbricato si situa sul molo allo sbocco a mare del canale della Palafitta. Presenta una struttura simile ad un altro edificio industriale del dopoguerra, oggi restaurato e annesso ad un centro commerciale. Il silos che costituisce il volume principale dell'edificio, mostra un'ardita sezione parabolica con costoloni in cemento armato. Il Capannone sorge in un punto nevralgico cagliaritano che nell'immediato futuro assumerà ulteriore importanza, con la prevista valorizzazione dell'area compresa tra la Fiera Campionaria della Sardegna e il quartiere sportivo. La collocazione dentro l'area portuale ne rivela la spiccata vocazione per un utilizzo in funzione della marineria da diporto, settore che negli ultimi anni ha registrato un interessante sviluppo nell'isola.

3 OSPEDALE MARINO

La Colonia marina Dux a Cagliari - espressione progettuale matura di Ubaldo Badas, importante architetto sardo del XX secolo, viene costruita negli anni '30 del novecento sulla spiaggia del Poetto, per rispondere al programma nazionale di educazione della gioventù messo in atto dal regime fascista. L'opera, rimasta incompiuta a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale, viene successivamente tradita nel disegno originale. Malgrado le trasformazioni subite nel tempo, ancora oggi è possibile riconoscere la struttura di setti in calcestruzzo a vista che staccano l'edificio dall'arenile, anticipando soluzioni strutturali e di linguaggio, che si diffonderanno in Italia solo a partire dal secondo dopoguerra. Adibita ad ospedale nel 1945, la struttura viene definitivamente chiusa nel 1982.

4 NUOVO LUNGOMARE POETTO

L'area litoranea orientale di Cagliari è un ambito di notevole interesse paesaggistico, caratterizzato dalla spiaggia del Poetto, che si estende per circa otto chilometri e dai due bacini saliniferi naturali, che ne delimitano il confine con l'edificato urbano.

Nel 2011 il Comune di Cagliari promuove l'appalto integrato complesso per la riqualificazione del Lungomare Poetto con l'obiettivo di ridefinire l'identità architettonica e paesaggistica.

La nuova infrastruttura ecologica, in fase di realizzazione, restituirà questo ambito a forme e modi d'uso innovativi e darà impulso a processi di sviluppo e competitività del territorio. La passeggiata concepita come una superficie scandita dall'alternanza della sosta e del movimento, ospiterà aree attrezzate e verdi ed accoglierà i "deck", luoghi di connessione con l'arenile, che accompagnano la fruizione dallo spazio urbano verso l'ambiente naturale.

5 EX CARCERE DI BUONCAMMINO

La casa Circondariale di Buoncammino è situata in posizione dominante rispetto ai due versanti est e ovest di Cagliari, sul Colle di San Lorenzo, al centro di un sistema storico e paesaggistico di importanza strategica per gli assetti attuali e futuri della città. Costruita per aggiunte successive a partire dalla prima metà del XIX secolo, la struttura carceraria di 14.000 mq, la cui articolazione secondo blocchi/bracci ortogonali viene concepita per garantire il controllo e la sicurezza, subisce alcune modifiche negli anni '80, quando scompaiono le bocche di lupo dalle facciate e vengono migliorate le condizioni igieniche delle celle. Dopo la chiusura nel 2014, l'edificio è rientrato nella disponibilità del demanio dello Stato e potrebbe essere trasferito alla Regione.

1 MANIFATTURA TABACCHI

Ex Manifattura Tabacchi is located in a strategic area, between two of the storic four quarters of Cagliari, in particular Villanova in the North and Marina in its western side, bordered on the south by the Via Roma (the greatest link route to the east of Cagliari), the harbor and the Darsena, reference points for goods and people traffic throughout the island. The eldest part of the complex, dating from the first decade of the 19th Century, is built over the remains of the 15th century Convent of Jesus, homonymous bastion of the Spanish era. The current building, which is built over several levels around two successive courts, is the product of a series of transformations and additions that create an industrial complex of great historical and relevant architectural importance, used from 1868 to 1967 in the production of Tuscan cigars, replaced by cigarettes since 1967. Closed by Ente Tabacchi in 2002, after 4 years, in 2006, the factory went in possession of Regione Sardegna, the local regional government. Unused, today the complex is the subject of a complete repair. With a surface composed by a remarkable 22,000 square meters, the work involved a total of 16,000 square meters care, 10,000 of which are indoor.

2 PADIGLIONE DEL SALE

The Padiglione del Sale (salt warehouse), known as the "Padiglione Nervi", named after its designer, is built in a strategic location between the harbor area and the city center. Designed in the early 50s in the southeastern margin of the harbor of Cagliari, the building is located along the channel Palafitta. It has a structure similar to another post-war industrial building, now restored and attached to a mall. The silos which represents the main volume of the building, shows an extreme parabolic section with framed ribs. The building stays in a strategic location in Cagliari, and in the future it will grow importance thanks to the planned redevelopment of the area between the Fair Market of Sardegna and sports district near it. The location inside the harbor area reveals the strong vocation for ships operations control, a field that in recent years got an interesting development in the island.

3 OSPEDALE MARINO

The Colonia Marina Dux a Cagliari - designed expression made by Ubaldo Badas, important 20th century Sardinian architect, was built in the 30s on the beach called Poetto in order to respond to the national program of youth education implemented by the fascist regime. The work, which was left unfinished due to the outbreak of World War II, was then deviated from the original design. Despite the changes undergone over time, it can still be recognized the structure of nude concrete walls, anticipating structural solutions and languages of construction, which would spread in Italy just after World War II. Used as an hospital in 1945, the structure was definitively closed in 1982.

4 NUOVO LUNGOMARE POETTO

Cagliari west coast is a peculiar and lovely lanscape thanks to the 8km-long Poetto urban beach, enclosed between two natural saltworks that separate it from the city. In 2011 the City council started the competition for a complete renewal of the seafront, aiming at a re-definition of its architectural identity and landscape.

The new ecologic infrastructure, presently in progress, is designed to boost economic development on the touristic side, along with the developement of new uses and services for the entire neighborhood. The walk is designed as an area marked by the alternation of rest and motion, and will have rest and areas; also there will be placed the deck, places of connection with the beach, leading the enjoyment by the urban space for the natural environment.

5 EX CARCERE DI BUONCAMMINO

The Casa Circondariale di Buoncammino is located in a dominant position over the two sides east and west of Cagliari, on the San Lorenzo hill, in the very middle of a historical and visual system with strategic relevance for the current and future structure of the city. Built through subsequential additions from the first half of the 19th century, the prison, consist of 14,000 square meters, whose orthogonal arms structure were designed to ensure control and security, it suffered some modifications in the 80s, when the windows were removed from its facades and hygienic conditions of the cells were improved. After closure in 2014, the building returned in the count of state properties and could be transferred to the Region government.

