

Riusi creativi e sezioni complesse: spazi infrastrutturali per il riempimento di relazione

Pasquale Mei*, Filippo Orsini**, Michele Roda*** e Luca Salmieri****

Introduzione

In questo saggio affrontiamo una riflessione sulle pratiche della creatività tese a fertilizzare i tessuti urbani in termini di iper-relazionalità sociale, prendendo in considerazione gli assi sopraelevati di attraversamento in disuso, allo scopo di proporre soluzioni di socio-architettura che consentano una rivisitazione in termini *slow spaces* e favoriscano una riappropriazione vissuta basata su relazioni sociali dense. Da tempo gli spazi aperti e di attraversamento sono i luoghi dove possono sperimentarsi assetti variabili delineando insieme al disegno delle maglie infrastrutturali nuovi equilibri e nuove configurazioni urbane a percorso lento. Tuttavia, il riuso dei cavalcavia e degli assi sopraelevati sottratti alla mobilità veicolare (ex passanti ferroviari, ex strade a percorrenza veloce) e consegnati alla fruizione pedonale multi-uso costituiscono un'importante novità se inseriti nella logica creativa delle dinamiche partecipative, ovvero in una spazializzazione pubblica che è tale ante-progetto. L'analisi si concentra sugli esempi fondativi e paradigmatici riferiti nello specifico a cavalcavia e sopraelevate in ambito urbano, riletti e rivisitati in una triplice chiave: *i)* il riuso a partire dalla pratica «as found», ovvero una ricodificazione dell'oggetto di cui non si alterano gli elementi strutturali; a come esso è giunto fino a noi; *ii)* la risignificazione a partire dalle pratiche di densificazione degli ex-vettori di attraversamento, ovvero la proposizione di elementi creativi e flessibili di attrazione capaci di decelerare i passaggi pedonali e fornire potenziali di iper-aggregazione relazionale; *iii)* l'adozione di una prospettiva di 'urbanistica leggera' ovvero interventi minimi, attraverso cui si riattivano e si riadattano aree dismesse in una logica di «spazi pubblici a relazione densa».

1. Pratiche spaziali e logiche di riuso creativo della città infrastrutturale

Nel Congresso Internazionale di Architettura Moderna del 1953 ad Aix en Provence gli Smithson affermano che lo spazio pubblico dovrebbe costituirsi a partire da una «hierarchy of human associations», un *continuum* modulato che rappresenta la complessità delle relazioni umane, dalla casa alla città. Quattro diverse categorie – *house, street, city, district* – sono intese come forme di rapporti spaziali da reinterpretare, dei quali trovare l'equivalente adeguato nella società contemporanea. Gli Smithson assumono la strada come elemento ordinatore per configurare nuovi scenari pubblici nell'articolazione di megastrutture urbane. Nel 1959 Van Eyck affermerà la necessità, in ogni epoca di un «constituent language» che esprima le qualità senza tempo della natura umana. Il significato e la permanenza delle forme e dei materiali urbani non devono impedire alle generazioni attuali di cercare la forma più idonea al proprio tempo. Questi nuovi prototipi consentono di realizzare spazi fondamentali per i quartieri a costo molto contenuto e rappresentano

una scala di lavoro essenziale all'urbanista che si confronta con gli elementi creativi della comunità, osservando i modi nei quali l'architettura è praticata (Fig. 1). Si tratta di materiali minimali, spazi di risulta, abbandonati, ma che ampliano l'orizzonte dei materiali disponibili e riutilizzabili, conferendo loro un senso diverso. Un esempio sono i campi da gioco realizzati su isole senza forma, lasciate dagli ingegneri stradali e dalle imprese di demolizioni: una sorta di anticipazione del cosiddetto «terzo paesaggio» di Gilles Clément (Fig. 2).



1] Aldo van Eyck, tavola- abaco con gli elementi per gli spazi gioco / *The play furniture*, 1960. © Everdien Breken



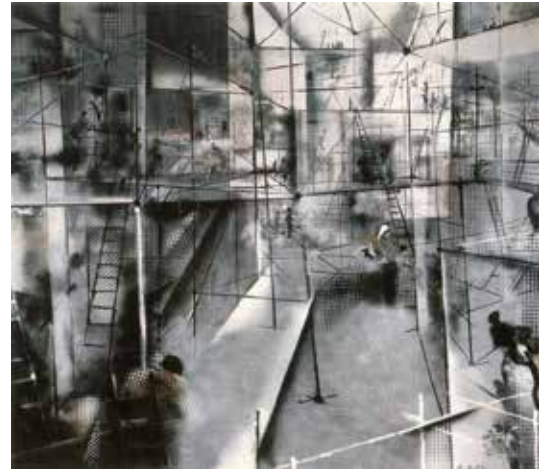
2] Aldo van Eyck, Zeedijk, Amsterdam Centrum (NL). 1956. *Mural by Joost van Rooijen*, 1958. ©Everdien Breken

Un paio di anni prima (1957) in Francia aveva preso corpo un movimento intellettuale di ampia portata, nato dalla fusione del Movimento internazionale per un Bauhaus immaginista (MIBI) e dell'Internazionale Letteraria (IL). L'Internazionale Situazionista, attraverso gli scritti di Constant e Debord, operava una critica radicale al sistema, proponendo un «urbanisme unitaire». Ispirandosi al movimento della vita e al dinamismo dell'immaginazione, affrontava i problemi dell'habitat, considerando la città come terreno di gioco e partecipazione. Le città immaginate assumevano le forme di metropoli nomadi, in cui lo spazio pubblico fruito dall'*homo ludens* era interpretato come un flusso infra-sensoriale in perpetua trasformazione. La rilettura critica di tutte queste riflessioni concettuali conduce ad isolare categorie e pratiche spaziali ancora attuali, verificabili nella costruzione di alcune forme specifiche dello spazio pubblico contemporaneo, legato al riuso creativo di parti o di interi elementi infrastrutturali della città: lo spazio dinamico del suolo che si determina ai piedi umbratili dei viadotti, il ruolo urbano del riuso di frammenti non-finiti come cavalcavia, etc. La strategia del «détournement» prevede il reimpiego di elementi – artistici o urbani – preesistenti, determinandone nuovi assetti e significati. Il rimontaggio di sequenze cinematografiche o la riproduzione di una parte di una città nel contesto di un'altra. I situazionisti praticano una “deriva”

situazionista per esplorare le diverse emozioni che suscita il fluire erratico tra parti ed elementi della città. Debord inventa per la sua *Naked City* (1958), la “psicogeografia”, un neologismo che evoca «lo studio degli effetti precisi del milieu geografico e il suo agire nei comportamenti affettivi degli individui» (Figura 3). Nel dipinto *Ode à l’Odéon* (1969), Constant declina il suo concetto di spazio labirintico: «dovrà essere flessibile, modificabile, e dovrà permettere tutti i movimenti, tutti i cambiamenti di luogo o d’umore, tutti i modi di comportamenti» (Figura 4). Questa potenzialità di situazioni impreviste – rivelatrici di un numero infinito di possibilità inerenti a tipologie di spazio – provoca una “sensazione urbana” nell’accezione Baudelairiana di tale espressione.



3] Guy-Ernest Debord, *Guide psychogéographique de Paris. Discours sur les passions de l’amour*, Pentas psychogéographiques de la dérive et localisation d’unités d’ambiance, 1957. ©Philippe Magnon

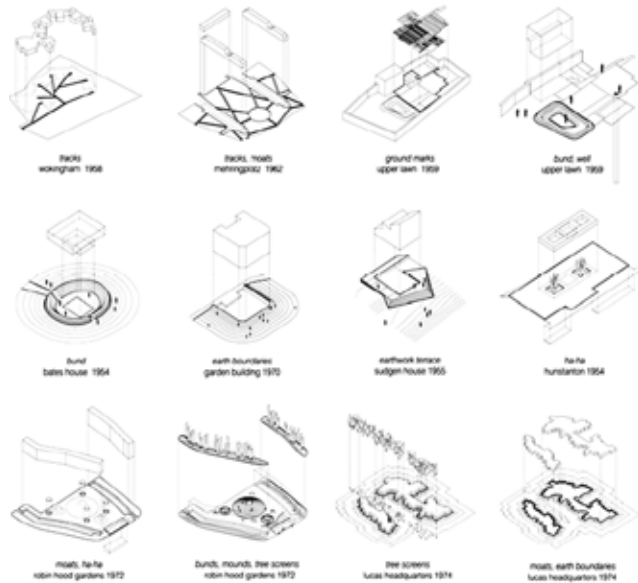


4] Constant Nieuwenhuys, *Ode à l’Odéon*, 1969. ©Jochem Esser

L’altro principio di rivisitazione creativa, basato sull’emersione delle giacenze degli elementi minimali o di scarto che insistono ai margini di un generico paesaggio urbano è legato all’estetica dell’«as found»: il “così come trovato”. Sfondo culturale di questo concetto sono i rapporti tra Alison e Peter Smithson con Nigel Henderson, fotografo membro dell’Independent Group. Il “così come trovato” è una trasformazione dell’idea di «objet trouvé» del Surrealismo e del gruppo Dada. L’«as found è una cosa minima; [...] una nuova visione dell’ordinario, un’apertura al fatto che “le cose” prosaiche potrebbero rigalvanizzare la nostra attività creativa». Ogni elemento materiale dello spazio quotidiano – anche quello all’apparenza più banale delle infrastrutture – può assumere significati “altri” rispetto a quello originari, di carattere pubblico (Figura 5). Ma è nell’impronta a terra - «footprint» - dell’infrastruttura, nel suo impatto con la morfologia naturale del terreno ove forse si nascondono con più forza potenzialità latenti di spazio pubblico. Nella ricerca degli Smithson, le incisioni di suolo, le «ground-notations», sono utilizzate non per isolare singole parti, ma come strumenti di connessione tra i volumi ed i diversi elementi degli spazi aperti. La modellazione dell’orografia pre-esistente permette di garantire, attraverso progetti di suolo dalla cubatura zero, un sistema capillare di interventi sapienti che, una volta assorbiti in una situazione esistente, sono in grado di essere identificati come luoghi. «Ground-notations» efficaci operano a una molteplicità di scale, spaziando da elementi infrastrutturali massivi (ponti, viadotti, etc.) a quelli naturali, legati alla stagionalità del paesaggio (alberi e campi) (Figura 6).



5] Modalità di riuso *As found* in ex aree industriali. Sesto San Giovanni 2013 © Filippo Orsini



6] Alison & Peter Smithson, *Ground notations*, 1974. ©Alison and Peter Smithson Constant Nieuwenhuys, *Ode à l'Odéon*, 1969. ©Jochem Esser

L'«in-between» compare, con varie declinazioni, nella storia dell'arte e dell'architettura dagli anni Quaranta a oggi. Martin Buber (1958) utilizza questo concetto nella sua valenza antropologica: nell'interagire gli esseri umani riescono a comunicare fra loro in una sfera comune, ma che allo stesso tempo trascende la sfera individuale di ciascuno. Con uno sguardo al significato spaziale dell'«in-between», Martin Heidegger (1976) legge il “tra” come ciò che sta in mezzo, ma anche come un'apertura che permette all'uomo la conoscenza dello spazio. Per Aldo Van Eyck (1997), «in-between» è un luogo dove cose differenti si possono incontrare e congiungersi. Successivamente il suo allievo Herman Hertzberger (2002) lo interpreterà come spazio di mezzo, un'area intermedia posta tra due zone con differenti qualità (o vocazioni/proprietà) territoriali.

2. Lo spazio pubblico sopraelevato come *raumplan* urbano

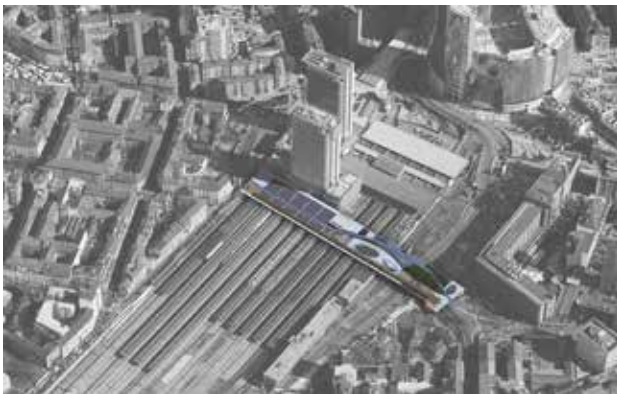
Alla richiesta di citare l'edificio recente che più avrebbe influenzato l'architettura americana, pochi anni fa il critico architettonico del *New Yorker*, Paul Goldberger (2011), rispose senza esitazione: «può sembrare strano, ma penso che la High Line potrà condizionare il prossimo decennio più di qualsiasi edificio convenzionale». Dietro questa risposta c'è molto della condizione contemporanea dell'architettura e del disegno dello spazio pubblico. Non solo in termini di riuso e riqualificazione, in questo caso di un'infrastruttura dismessa che aveva la fortuna di interferire ad una quota sopraelevata la densità edilizia e di flussi di Manhattan. Anche e forse soprattutto perché sdogana – anzi pone sul piedistallo della critica – un'operazione dietro cui si esprime un'innovativa visione dello spazio pubblico. Il progetto, insieme agli altri ricordati in questo saggio, è il definitivo ed epocale distacco da un'interpretazione dello spazio pubblico come *livello zero* della città. Il rinnovato carattere dello spazio pubblico, descrivibile come «*raumplan*» proprio in virtù dell'integrazione tra livelli differenti e in molti casi apparentemente inconciliabili, si sviluppa – ed è una coincidenza che non può essere definita fortuita – in un'epoca che ha permesso all'uomo, e quindi alla società tutta, di affrancarsi

dalla forza di gravità. Prima che a piedi le città si visitano con i software o sui siti di riprese satellitari. Immagini che permettono proprio di cogliere quella complessità che l'occhio curioso del progettista è poi capace di trasformare in successioni di interferenze. Tanto più intensa questa sperimentazione in una città quale è New York. «Il percorso interagisce con gli edifici preesistenti e con quelli di nuova costruzione e si configura come un insieme di vie pedonali e rampe che connettono diversi luoghi: nicchie, zone di sosta, punti panoramici, scale e ascensori di ingresso dalla strada. Il progetto ha rispettato il senso del luogo e della scala della High Line, instaurando con la vecchia ferrovia un raffinato dialogo fatto di dettagli e piccoli accorgimenti [...] Il risultato è una linea coerente lungo la quale si snoda la sequenza variata ed episodica degli spazi pubblici e dei paesaggi» (Lotus 139, 2009: 11) è la descrizione che ne fa Lotus nel numero monografico 139 dedicato alle *Landscape infrastructures*. Parallelamente agli elementi specifici del disegno dello spazio pubblico, ciò che merita di essere sottolineata è la sperimentazione di un rinnovato punto di vista sulla città. Perché è vero che dai grattacieli newyorkesi i livelli dello sguardo erano potenzialmente già multipli. Ma ora questa possibilità di rinnovata fruizione paesistica assume – con il progetto inaugurato nel 2011 da James Corner Field Operations con Diller Scofidio + Renfro – una dimensione diversa, all'interno di un luogo dello stare e del camminare, come racconta Aldo Aymonino nel saggio *In mezzo ad una strada*: «...una serie di spazi di incontro e di sosta per piccoli numeri, che trasforma quello che era un manufatto monofunzionale allo scorrimento puro in un territorio lento dove ritornano i ritmi e il modus vivendi dell'età dell'oro della borghesia: il passeggiare e il sostare guardando ed essendo guardati» (Aymonino, 2012: 195). Una condizione che può essere allargata ad un altro progetto, europeo, quello della *Promenade Plantée* di Parigi e che contribuisce appunto a definire nuovi scenari d'uso dello spazio pubblico nella città contemporanea. Una trasformazione urbana che è prodotta – e sta proprio in questo aspetto l'elemento più innovativo per quanto riguarda la composizione architettonica – da un'operazione di ridisegno della sezione. La risignificazione dello sviluppo verticale dello spazio pubblico innesca infatti nuovi cicli di uso e di condivisione. La sequenza dei livelli – orizzontali – duplicati e stratificati in alzato definisce anche una possibile strategia di rigenerazione creativa della città. Porta questa tendenza alle estreme conseguenze il progetto di *Metropol Parasol*, di Jürgen Mayer, per Siviglia. Perché la complessità di livelli e di interazioni qui diventa quasi una ludica sperimentazione delle possibilità dell'architettura contemporanea. Il tema era la copertura – a scopo di maggiore vivibilità – della Plaza de la Encarnación, pieno centro storico della città andalusa, uno spazio irrisolto dagli anni Settanta quando venne demolito un antico mercato. Il risultato architettonico, che ha suscitato anche numerose critiche e un intenso dibattito, è una composizione di volumi organica costituita da 6 grandi para-soli collegati l'uno all'altro e realizzati in legno, a forma di fungo. Ma l'oggetto è solo l'aspetto più appariscente di una realtà molto più complessa dal punto di vista funzionale: al piano interrato un percorso archeologico tra resti archeologici; al livello del suolo un mercato e una zona commerciale; una piazza pubblica al primo livello. E, aspetto di straordinario fascino, un curioso e articolato percorso pedonale, a 20 metri di altezza, dal quale è possibile godere di inaspettate viste sui tetti della città. Insomma si è di fronte ad una moltiplicazione di suoli pubblici che, restando a sperimentazioni ludiche, conosce una propria chiara esemplificazione nella pensilina a specchio che Norman Foster propone nel vecchio

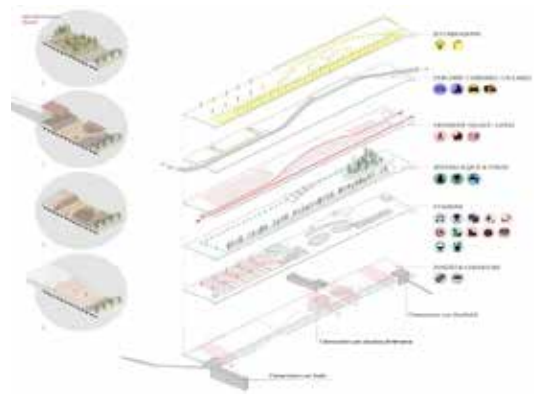
porto di Marsiglia, a raccontare – sembra – le multiple dimensioni che oggi lo spazio pubblico può e deve affrontare. D'altronde gli spazi urbani, negli ultimi decenni, sono stati sottoposti ad un ripensamento di uso delle proprie forme cercando di mettere in atto appunto strategie progettuali capaci di trasformarne l'uso. Una di queste strategie coincide – come già accennato – con l'adozione del «raumplan» di Adolf Loos (1870-1933) a scala urbana. Un metodo compositivo basato sullo sviluppo di piani a diverse altezze sfalsati tra di loro. La sezione diventa strumento di rigenerazione delle infrastrutture (New York e Parigi) o di realizzazione di nuovi habitat (Siviglia) in cui è possibile, attraverso operazioni di addizione e sottrazione, definire una complessità non solo spaziale, ma anche semantica del valore d'uso dello spazio pubblico, che da una condizione di uniformità orizzontale si trasforma sempre più oggi in uno spazio articolato e complesso. Se allo spazio pubblico della città storica coincide prevalentemente uno spazio uniforme e morfologicamente riconoscibile in forme geometriche classiche, oggi lo spazio pubblico della città di inizio millennio coincide con lo spazio di connessione non solo sul piano orizzontale, ma anche e soprattutto verticale.

Il concetto di forma individuato attraverso un limite che definiva una discontinuità tra “interno” ed “esterno” dello spazio pubblico della città storica, oggi si ibrida sempre più in una soluzione senza continuità tra “sotto” e “sopra”. Le qualità di compattezza e continuità dello spazio pubblico tradizionale si fondono oggi in uno spazio pubblico di natura connettiva in cui il concetto di «raumplan» si propone come metodo di intervento strategico che ha avuto un'interessante verifica nell'esperienza di Piazza Gae Aulenti a Milano, a pochi metri dal caso-studio che è oggetto principale di questo scritto. Si tratta – secondo alcuni studi – di una delle aree urbane più accessibili al mondo. Nella vicina stazione di Porta Garibaldi passano 40 milioni di persone all'anno. Luogo di margine e di limite urbano fino a pochi anni fa, la zona è stata interessata dalla trasformazione di Porta Nuova che ha collocato, su una sorta di piedistallo urbano, una piazza, chiaramente riconoscibile dalla forma circolare. Luogo urbano di nuova formazione in una città in trasformazione, si è imposta all'attenzione della critica architettonica per diverse ragioni. Innanzitutto la sua fortuna l'ha resa – in pochi mesi – uno tra gli spazi urbani più frequentati di tutta Milano, a dispetto di chi ne prefigurava una scarsa fortuna per difetto di identità. Ma – nell'ottica che si è adottata in questo testo – emerge con grande forza la complessità dei livelli. La piazza infatti sorge su uno spazio commerciale completamente interrato, a circa 8 metri di altezza rispetto al livello della città (e alla continuità dei suoi percorsi tradizionali, tra stazione e corso Como). Un livello che da una parte permette appunto di elevarsi su un *podium* di sicuro effetto anche scenografico. Ma dall'altro costruisce una condizione di “estraneità” e di “diversità” che ha conseguenze in termini di accessi e connessioni. Proprio gli aspetti su cui la contemporaneità gioca la partita della qualità e della compatibilità dei suoi spazi collettivi. Coerentemente alla natura infrastrutturale del manufatto (nell'accezione d'infrastruttura come elemento in grado di mettere in relazione parti di un sistema più complesso) il cavalcavia Bussa è un frammento lineare a scala urbana a fruizione prevalentemente ciclo-pedonale, fondamentale nei nuovi circuiti di spazi pubblici indotti dalle attuali trasformazioni nell'area Garibaldi-Varesine di Milano. Una sequenza ad anello che attraverso la rinnovata spazialità-lineare del Bussa prevede come altri elementi del sistema l'asse riqualificato di Porta Garibaldi-Corso Como, la piazza sopraelevata Aulenti circoscritta dalle nuove torri Unicredit e la ridiscesa, attraverso il nuovo parco,

verso la complessità dei luoghi consolidati del quartiere Isola (Figura 7). Testimonianza del non-finito, memoria irrisolta di una visione del mondo programmata dall'alto, lo stralcio infrastrutturale del cavalcavia Bussa con le sue precise geometrie stereometriche è concepito come una nuova piazza lineare – *unicum* spaziale – che si trasforma in un *locus* in grado di accogliere le «complessità e contraddizioni» (Venturi, 1966) del vivere contemporaneo: una nuova tipologia di agorà a scala urbana (Figure 8 e 9). Un progetto *work-in-progress* dall'animo situazionista, ma regolato da un preciso percorso costruttivo – da attuarsi in varie fasi nel tempo – che procede per moduli funzionali-formali autonomi così da preservare l'unitarietà finale dell'intervento. La flessibilità del suo iter logico-costruttivo è in grado di assorbire l'ampia gamma di desiderata espressi nel tempo dai cittadini-fruitori e le istanze provenienti dal basso del processo partecipativo, permettendo così al Bussa di preservare ancora – metaforicamente – la sua natura di “non finito”!



7] La piazza lineare del Bussa nel sistema Stazione Garibaldi con il podio della piazza Aulenti ©Filippo Orsini



8] Assonometrie funzionali © Filippo Orsini



9] La nuova agorà © Filippo Orsini

3. Per una socio-architettura del riempimento di relazione

Una vasta letteratura sociologica conferma da oltre un quarantennio che i legami sociali, deboli o forti, contingenti o duraturi rappresentano un collante fondamentale nel trasformare una serie di spazi e vicinalità scollegate in una prossimità sociale strutturata e coesa che possa fornire le basi per l'immaginario di comunità. I legami sociali che si instaurano anche in forma passeggera e irripetibile contribuiscono a creare unità sociali ricomponibili in grado di dare un senso multiplo ai luoghi in cui si attivano. La dimensione relazionale di tali luoghi è polisemica in quanto è al contempo un deterrente per la micro-criminalità, un fattore di potenziale mobilitazione civica e un moltiplicatore delle percezioni di vivibilità. Su tali elementi la contaminazione operativa tra architettura e sociologia è a partire da condizioni che non riproducano gli approcci alla pianificazione delle funzioni dei

luoghi, ma facilitino una progettazione attenta al recupero, al riuso e al riciclo poiché tali obiettivi comportano inevitabilmente che la ricerca e la sperimentazione non si focalizzino sulla verifica delle ipotesi architettoniche ed urbanistiche, ma pongano questioni provenienti dall'osservazione empirica delle relazioni sociali e ne tengano conto nelle trasformazioni che attengono alle pratiche nello spazio. Due ideali distinti, quello della comunità, con la sua retorica della solidarietà basata su un comune sentire e quello arendtiano della sfera pubblica, ritrovano un connubio realistico: gli esempi riportati e in particolare il riuso della High Line di New York e la risignificazione del cavalcavia Busso a Milano hanno a loro modo una forte valenza partecipativa e creativa.

Il concetto di città creativa inteso sia come figura descrittiva che come *desideratum* politico si è fortemente impiantato nel dibattito urbanistico degli ultimi decenni (Baycan, 2011). Peter Hall (1998) ad esempio ha molto insistito sulla matrice sociale e relazionale delle creatività urbane costitutive del recupero delle giacenze. Tuttavia, sarebbe ora di ripensare i diversi aspetti che emergono dai lavori sulle città creative in un quadro teorico di socio-architettura degli spazi urbani allo scopo di abbandonare l'idea di creatività come parola magica attraverso cui approcciare i temi dell'urbanistica, non solo perché la stessa creatività necessiterebbe di essere problematizzata e di essere ricollegata concretamente ai fattori sociali che la generano, ma anche perché il concetto da solo non è affatto in grado di catturare l'ampia e diversificata congerie di processi trasformativi che sono all'opera nell'ambiente urbano. La creatività è incorporata nei concreti contesti che plasmano il carattere e gli obiettivi di gruppi e network sociali in mille modi diversi (Csikszentmihalyi, 1996). È questo aspetto della questione – i network sociali – che è più pertinente rispetto alla fondazione di una visione socio-architettonica del riuso, del recupero e del riciclo delle infrastrutture urbane. Gli individui tipicamente si appropriano degli elementi del loro ambiente quotidiano e questi vengono poi riflessi – attraverso ulteriori elaborazioni mentali – in sforzi creativi più o meno condizionati socialmente. Ma soprattutto gli individui che si trovano in dense reti transazionali di vario tipo sono ovviamente in una posizione favorita nell'acquisire informazioni e competenze utili e per esplorare potenzialità più ampie rispetto a chi è più socialmente isolato. Il punto cruciale è proprio il fatto che, contrariamente al senso comune, la creatività nei significati più profondi ed operativi è un fenomeno sociale, non individuale.

La socio-architettura del riempimento di relazione può essere definita come una serie di pratiche di riflessione sociale e azione architettonica che nei contesti urbani assegnino alla densificazione locale, al riuso degli oggetti "as found", agli obiettivi di risignificazione e alla prospettiva dell'urbanistica leggera il compito di stratificare una serie multipla di occasioni di relazionalità sociale diretta. Questa può tanto precedere gli interventi, quanto seguirli; può tanto costituire un mezzo che un fine. Soprattutto, nella migliore delle riuscite può accompagnare l'intera dinamica trasformativa, come una diacronia a sfaccettature variabili che è sia mezzo che fine del progetto. La relazionalità sociale diretta non costituisce un'alternativa alla relazionalità mediata da istituzioni, mezzi di comunicazione e tecnologie. Essa convive con queste e si serve di queste. Il suo fulcro strutturale è dato dallo scambio teso a pensare, creare e popolare gli spazi pubblici. Il recupero della High Line di New York è paradigmatico della densificazione progettuale: dall'organizzazione dell'associazione senza scopo di lucro Amici della High Line, composta da residenti di quartiere,

imprese, professionisti del design, passando per la costituzione di un gruppo di architetti, architetti del paesaggio, designer, progettisti, artisti, orticoltori, fino alla realizzazione del progetto di Diller Scofidio+Renfro&Field Operations. Dare un uso pubblico alla struttura facilitando l'accesso e consentendo un utilizzo esclusivamente pedonale; conservare la storia e il carattere del quartiere; aumentare gli spazi verdi e i luoghi di ritrovo; salvaguardare il quartiere da uno sviluppo edilizio incontrollato ne sono i contenuti forti. Senza contare che questo «parco lineare» che è divenuto la High Line è segnato dalla flessibilità e dalla alternativa al contesto dinamico e vettoriale degli attraversamenti veloci. Il caso del progetto di risignificazione del cavalcavia Bussa è al pari indicativo dell'analisi dei potenziali di relazionalità sociale come precondizione degli interventi di urbanistica leggera e come riorientamento complessivo verso il riuso delle giacenze.

Bibliografia

- Albrecht B., Biraghi M., Ferlenga A. (2012), *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Bologna: Compositori
- Aymonino A. (2012), *In mezzo a una strada*: in B. Albrecht, M. Biraghi e A. Ferlenga (a cura di) *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi Paesaggi*, Bologna: Compositori. Pp. 194-201
- Baycan T. (2011), *Creative cities: Context and perspectives*: in L. Fusco Girard, T. Baycan and P.Nijkamp (eds), *Sustainable City and Creativity: Promoting Creative Urban Initiatives*, London: Ashgate. Pp. 15-54.
- Buber M. (1958), *Io e Tu*. Trans. RG Smith. New York: Charles Scribner.
- Clément G. (2005). *Manifesto del terzo paesaggio*, Macerata: Quodlibet.
- Csikszentmihalyi M. (1996), *Creativity: Flow and the Psychology of Discovery and Invention*, New York: Collins.
- Debord G. (1968), *La società dello spettacolo*. Bari: De Donato.
- Hall P. (1998), *Cities in civilization*, New York: Pantheon.
- Goldberger P. (2011), *Miracle above Manhattan*, National Geographic
- Heidegger M. (1976), *Essere e tempo*, Milano: Longanesi.
- Hertzberger H. (2002), *Articulations*. Munich: Prestel.
- Loos A. (2008), *Architettura e civilizzazione*, Milano: Electa.
- Lotus (2009), *Landscape infrastucure*: in Lotus, *Quarterly Architectural Magazine*, n.139
- Ricci G. (2015), *A+P Smithson. Una piccola antologia della critica*, Siracusa: LetteraVentidue.
- Sergison J. (2011), *Lesson Learnt from A+P Smithson*: In R. Banham (ed), *Alison&Peter Smithson. A Critical Anthology*, Ediciones Poligrafa.
- Strauven F. e Van Eyck A. (1997), *The Shape of Relativity*, Amsterdam: Architectura&Natura.
- Taddio L. (2011), *Costruire abitare pensare*, Milano: Mimesis.
- Venturi, R. (1966), *Complexity and contradiction in architecture*, New York: The Museum of Modern Art.
- Wigley M. (1998), *Constant's New Babylon: the hyper-architecture of desire*, Uitgeverij (NL): 010.

*Architetto, ricercatore; **Architetto, ricercatore; *** Architetto **** Sociologo, ricercatore