

Portfolio Real estate

Con questa rassegna di progetti urbani riferiti al mercato immobiliare internazionale, **Abitare** si propone di far emergere le molteplici sfaccettature, pulsioni e interessi (progettuali, economico-finanziari, sociali e politici) che accompagnano oggi gli interventi di trasformazione urbana.

With this review series of urban projects in the international property market, **Abitare** wants to provide the multiple facets, drives and interests (from questions linked to design culture to economic-financial problems as well as political and social themes) underlying actions to transform the urban environment.

di / by Giuseppe Marinoni



Utrecht, la futura configurazione dell'area circostante la Stazione Centrale

Utrecht, the future development of the Central Station Surrounding area

Costruire sui binari

La Rassegna di questo mese si concentra sul riutilizzo urbano delle aree ferroviarie dismesse. Una questione che sta diventando di grande interesse collettivo in seguito a due emergenze – l'intermodalità, e l'avvento dell'alta velocità – che richiedono entrambe l'ammodernamento di impianti e stazioni. Data la diminuita capacità dell'investimento pubblico, oggi le redditività generate dalle grandi operazioni di valorizzazione immobiliare diventano necessarie per avviare la riqualificazione infrastrutturale e il rinnovamento degli impianti. Dagli esempi qui riportati è possibile individuare diversi orientamenti nelle operazioni di riqualificazione infrastrutturale e urbana.

L'approccio anglosassone, ad esempio, tende a separare in modo netto impianto ferroviario ed edifici soprastanti, realizzando piastre artificiali sulle quali concepire nuove edificazioni. A Barcellona si tende invece ad annullare la cesura ferroviaria, interrando completamente i fasci dei binari. D'altra parte, l'orientamento francese si propone di annullare la cesura, configurando un nuovo suolo soprastante da costruire contestualmente agli impianti ferroviari.

Building on rails

This month's Review focuses on the urban redevelopment of abandoned railway areas. A theme which is ever more of general interest since two emergencies for innovating public means of transportation have occurred: intermodal transportation and high-speed, which both require updating of equipment and railway stations. Since State investments are decreasing, the revenues generated by large operations of real estate enhancement are now necessary to launch the revamping of facilities and to renew equipment. In the examples described below it is possible to identify multiple orientations of facilities and urban redevelopment operations. The British approach tends to neatly separate railway facilities from the relative buildings overhead by creating artificial platforms on which new buildings can be constructed so that they are completely independent from rails. Conversely, Barcelona tends to eliminate railway separations by hiding rails completely underground. The French propose to eliminate railway separations by organising a new raised ground to be built along with railway equipment.

Giuseppe Marinoni
(Italia/Italy, 1961)

Architetto, dottore di ricerca in politiche urbane e docente al Politecnico di Milano, alterna all'attività teorica la progettazione architettonica e urbana, in Italia ed Europa. Di recente ha pubblicato "Metamorfosi del progetto urbano" (2005).

Architect with a PhD in urban policies and lecturer at the Polytechnics of Milan, alternates his theoretical studies with his work as an urban planner in Italy and Europe. His latest publication is "Metamorfosi del progetto urbano" (2005).



Seine Rive Gauche Una città pensile / A raised city

Seine Rive Gauche è tra i più significativi episodi nella riconquista dell'est parigino. Dal 1992 la municipalità con le ferrovie francesi ne ha avviato il progetto di riqualificazione. La morfologia del nuovo quartiere si costituirà a partire da una piastra ininterrotta: un nuovo suolo artificiale che scavalcherà i fasci dei binari ferroviari per ospitare la città. Smantellato lo scalo ferroviario a ridosso della Senna, nascerà così una nuova parte urbana di oltre un milione di metri quadri di abitazioni, uffici, commercio e servizi, nei pressi della Bibliothèque Mitterrand. L'Avenue de France, asse del nuovo insediamento, corre dieci metri più in alto del sedime ferroviario sul quale poggiano, tra i binari, le strutture di sostegno della piattaforma e

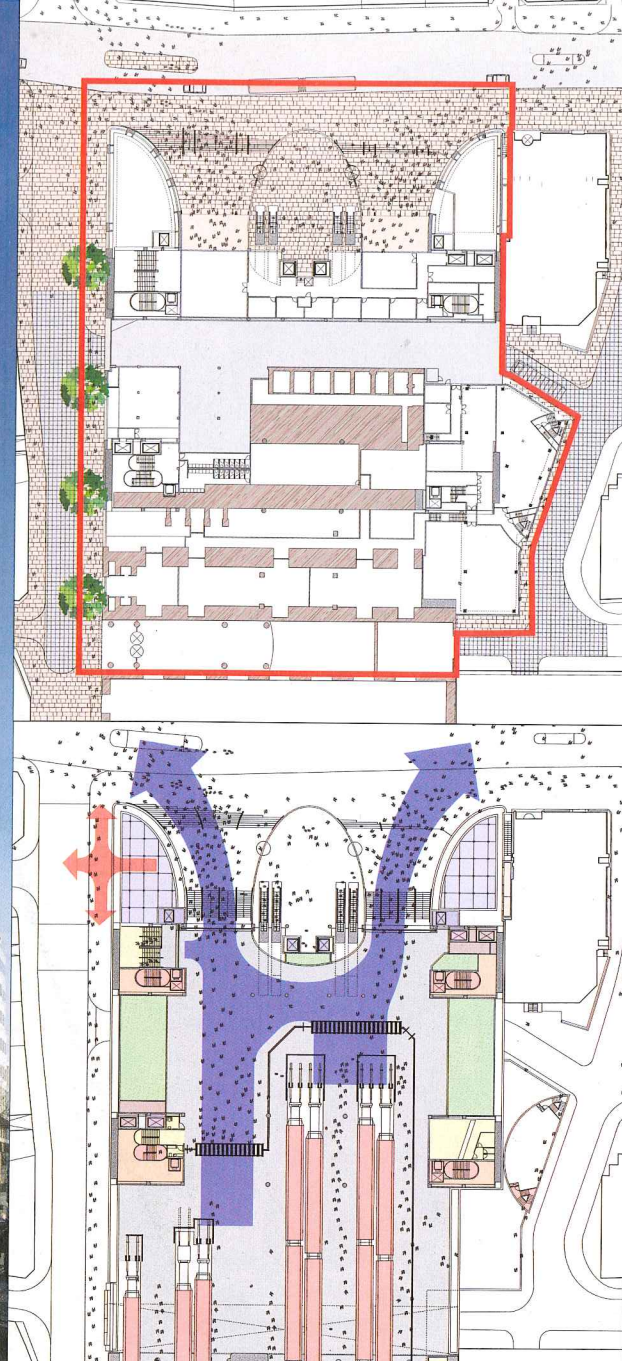
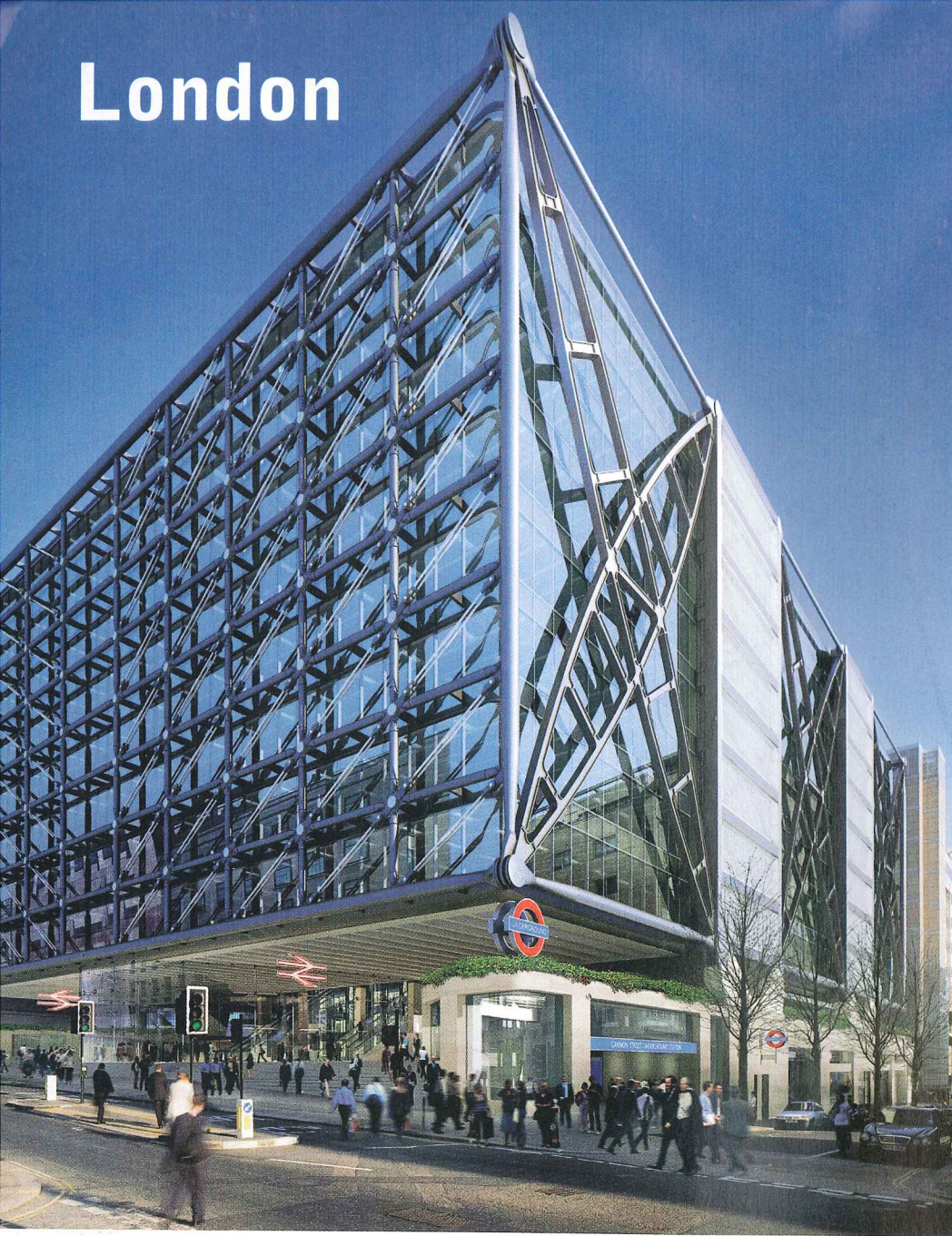
insieme di fondamenta per gli edifici soprastanti. Una volta riappaccate con la città, le infrastrutture – né completamente annullate né parossisticamente esaltate – parteciperanno alla più generale fruizione urbana, offrendosi per frammenti agli sguardi dagli spazi urbani soprastanti. Insieme ad altre coeve sperimentazioni – l'Avenue Wilson a copertura della A1 nella Plaine Saint-Denis e la Gare de Montparnasse con i soprastanti giardini – questo intervento rappresenta un felice esempio di copertura di grandi infrastrutture della mobilità. Adagiata su un nuovo "suolo" anziché sospesa su una "piastra", questa incoraggiante declinazione di città pensile mescolerà urbanità, paesaggio e infrastrutture, e un'inedita varietà di paesaggi.

Seine Rive Gauche is one of the most significant projects of restyling in Eastern Paris. Since 1992 the Town Authorities, together with the French railway company, have launched a redevelopment project. The shape of the new district will be a seamless platform, a new artificial ground, dedicated to city life, expanding over the interweaving rails. Now that the railway station close to the River Seine has been dismantled, a new urban area will be created with over one million square meters of residential buildings, offices, shops and services, not far from Bibliothèque Mitterrand. Avenue de France, the axis of this new settlement, develops ten meters higher than the railway base where, among rails, supporting structures of the platform as well

as the foundations of the buildings overhead can be found. Once united with the city, these facilities – which are neither completely cancelled nor exaggeratedly enhanced – will contribute to the general urban functions, and will allow fragmented glances from above. Together with other simultaneous experiments – Avenue Wilson covering motorway A1 in Plaine Saint-Denis and Gare de Montparnasse with its raised gardens – this is a successful example of how to cover and hide large mobility facilities. Layed on a new "ground level" rather than lifted on a "platform", this is an encouraging example of a raised city mixed with urbanity and facilities in a new variety of landscapes.

Masterplan
Ch. Devillers, R. Schweitzer,
Ch. de Portzamparc
Developer
Sem Rive Gauche
Importo investimento / Investment
2.400.000.000 €
Inizio progetto / Year
1992
Fine lavori previsto /
End of works expected by
In compimento / Underway

London



Canon Street Una macrostruttura abitata / An inhabited macro-structure

Il progetto Canon Street risale al 1987 con la previsione da parte del Town & Country Planning di un nuovo complesso terziario sopra la stazione di Canon Street e di nuovi spazi commerciali che dai mezzanini della metropolitana interrata giungessero fino all'atrio della stazione, alla quota della città. Nel 2006, la Canon Street Partnership Limited ha acquisito i diritti per avviare l'operazione di trasformazione dell'infrastruttura ferroviaria e della metropolitana, in concomitanza alla valorizzazione immobiliare ottenuta demolendo la stazione esistente e incrementando di 40.000 mq le superfici per uffici e commercio. La stazione di Canon Street è localizzata ai bordi meridionali della City of London in una zona urbana particolarmente pregiata

tra la Bank of England e la St Paul's Cathedral. Il progetto prevede un edificio a ponte, con gli appoggi limitati e circoscritti a quattro punti, coincidenti con la localizzazione dei sistemi di risalita. Una scelta che ha permesso di liberare il piano terra ottenendo una continuità visiva e fruttiva dello spazio urbano fin dentro l'atrio della stazione, e di configurare un nuovo "piano di campagna" su cui impostare gli otto livelli degli uffici. Un sistema di travi parete attraversa longitudinalmente l'edificio e sospende a sbalzo i solai, consentendo anche una grande flessibilità distributiva interna.

Canon Street project dates back to 1987, the year when the Town & Country Planning authority planned a new service area above Canon Street Station as well as new trade areas that, from the mezzanines of the underground, could lead to the hall of the Railway Station, on a level with the town. In 2006, Canon Street Partnership Limited acquired the rights to launch the transformation project for the railway and underground facilities, while enhancing the real estate value of the district through the demolition of the existing station and a 40,000 sqm increase of areas devoted to offices and trade operation. Canon Street Station is situated on the southern border of the City of London, in a particularly prestigious urban

area between the Bank of England and St Paul's Cathedral. This project includes a bridge building on only four supports, which at the same time are the main access points. A choice, that enables an open space on the ground floor, obtaining visual and functional continuity of the urban space down to the hall of the railway station, and that creates a new "landscape plan" used as a starting point for the eight office levels above. A system of hung walls spreads all through the building, creating great flexibility in the distribution of the space.

Masterplan

Foggo Associates

Developer

Hines

Importo investimento / Investment
240.000.000 £

Inizio progetto / Year
2002

Fine lavori previsto / End of works expected by
2010



King's Cross Una centralità globale / A global centrality

Nodo intermodale della mobilità londinese, King's Cross si sta ora configurando come nuova centralità urbana nel quadro del progetto strategico Greater London condotto dalle politiche di crescita urbana del Sindaco Livingstone. La nuova stazione di St. Pancras, in costruzione al centro di questa vasta operazione, contribuirà a migliorare il Thameslink alla scala metropolitana e intercontinentale, facilitando i collegamenti con i quattro maggiori aeroporti londinesi e con l'alta velocità per Parigi e Bruxelles. Una grande centralità globale, che fruirà dei vantaggi dell'intermodalità ferroviaria, aeroportuale e metropolitana e si estenderà per circa trenta

ettari sui binari ferroviari riorganizzati. Una rigenerazione urbana paragonabile per portata e scala a quella condotta dagli anni Ottanta a Canary Warf. A coprire i binari in funzione saranno una serie di viali urbani e di piazze, che con uffici, residenze, shopping center, edifici pubblici e attività di intrattenimento per oltre 750.000 mq comporranno una nuova parte di città, dove i vantaggi del "centro città" si sommeranno alle aspettative di vivere immersi nel paesaggio.

Intermodal hub of London mobility, King's Cross is turning into a new global centrality, as outlined in Mayor Livingstone's urban policies for the Greater London strategic project. The new St Pancras station, which is being built as a central part of this far-reaching operation, will contribute to the improvement of intercontinental networks with the Thameslink, thus making connections easier with the four main London airports and the high-speed train to Paris and Brussels. As a global node, which gains of railway, airport and underground transportation facilities, this network will extend for about thirty hectares on refurbished rails. An urban, but also a social and manufacturing regeneration,

comparable in importance and proportions to the Canary War project carried out in the 1980s. A series of boulevards and squares will cover the rails. And offices, residential and public buildings, centers for shopping and entertainment expand on over 750,000 sqm, creating a new part of the town where the advantages of living in a city centre are combined with green countryside life.

Masterplan

Demetri Porphyrios, Allies&Morrison, e Townshend Landscape Architects

Developer

in corso di definizione / to be defined

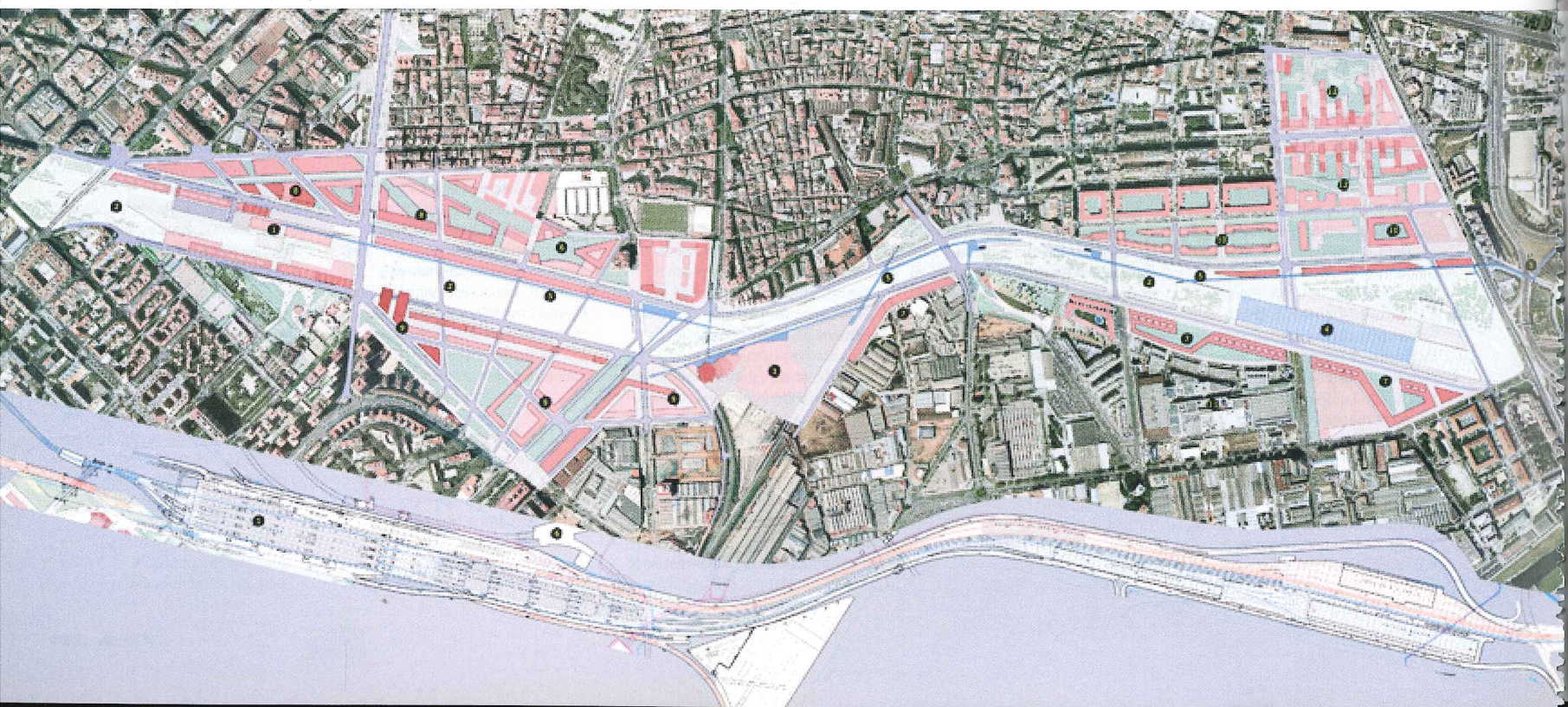
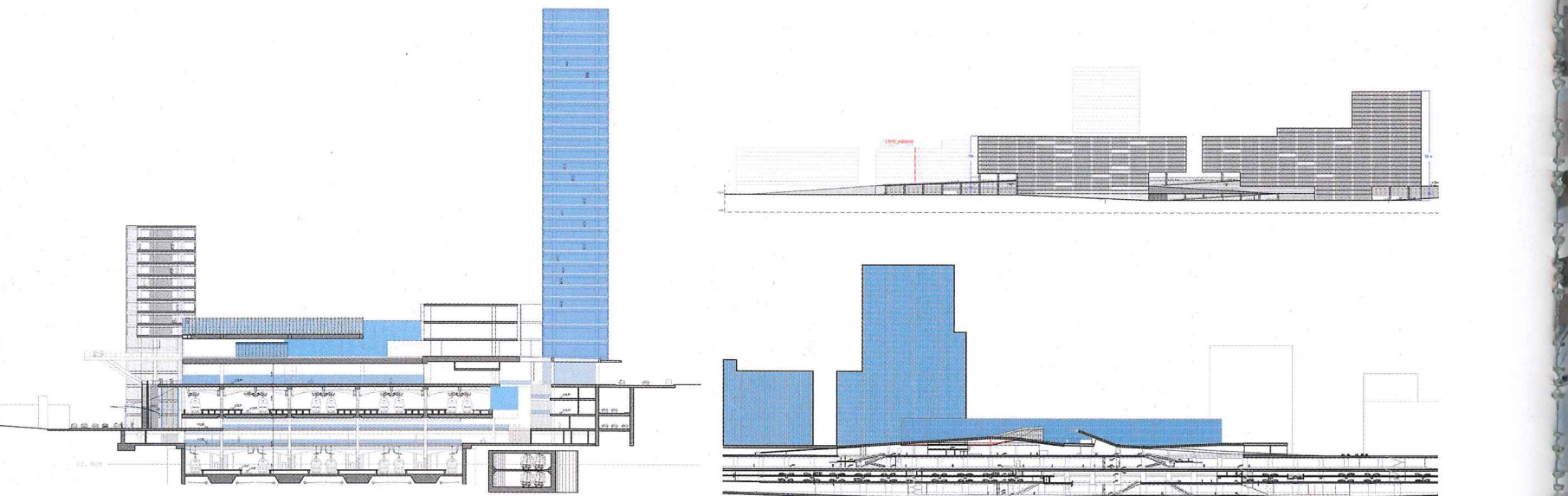
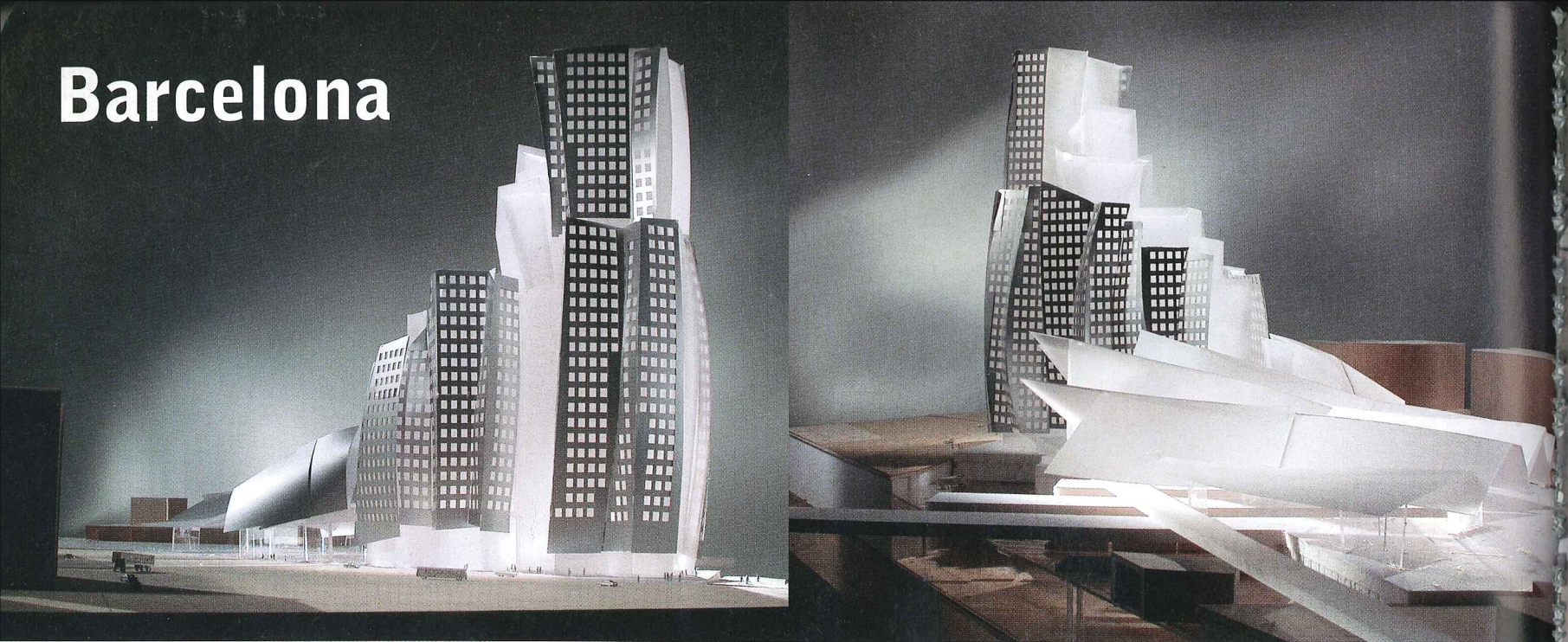
Importo investimento / Investment
800.000.000 £

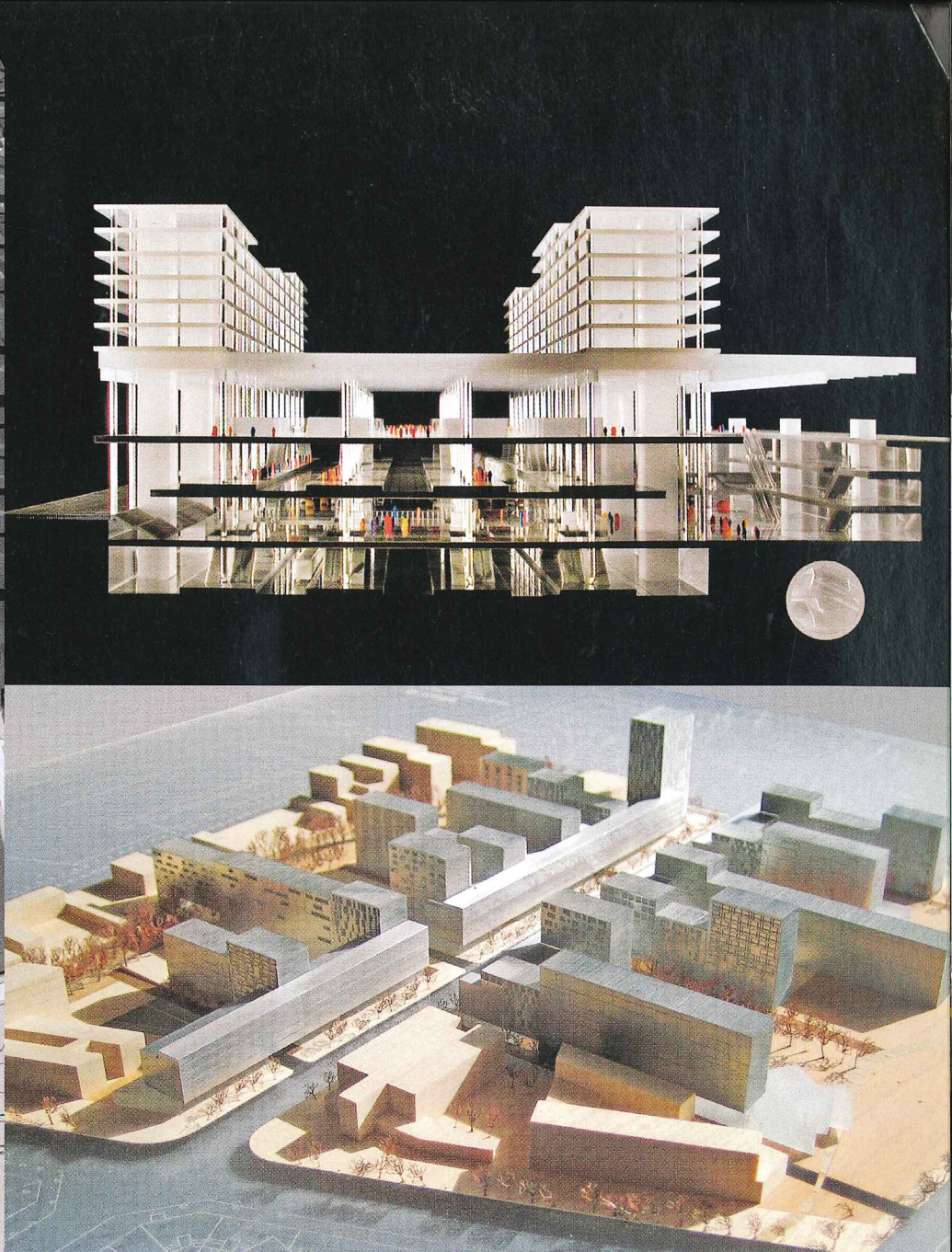
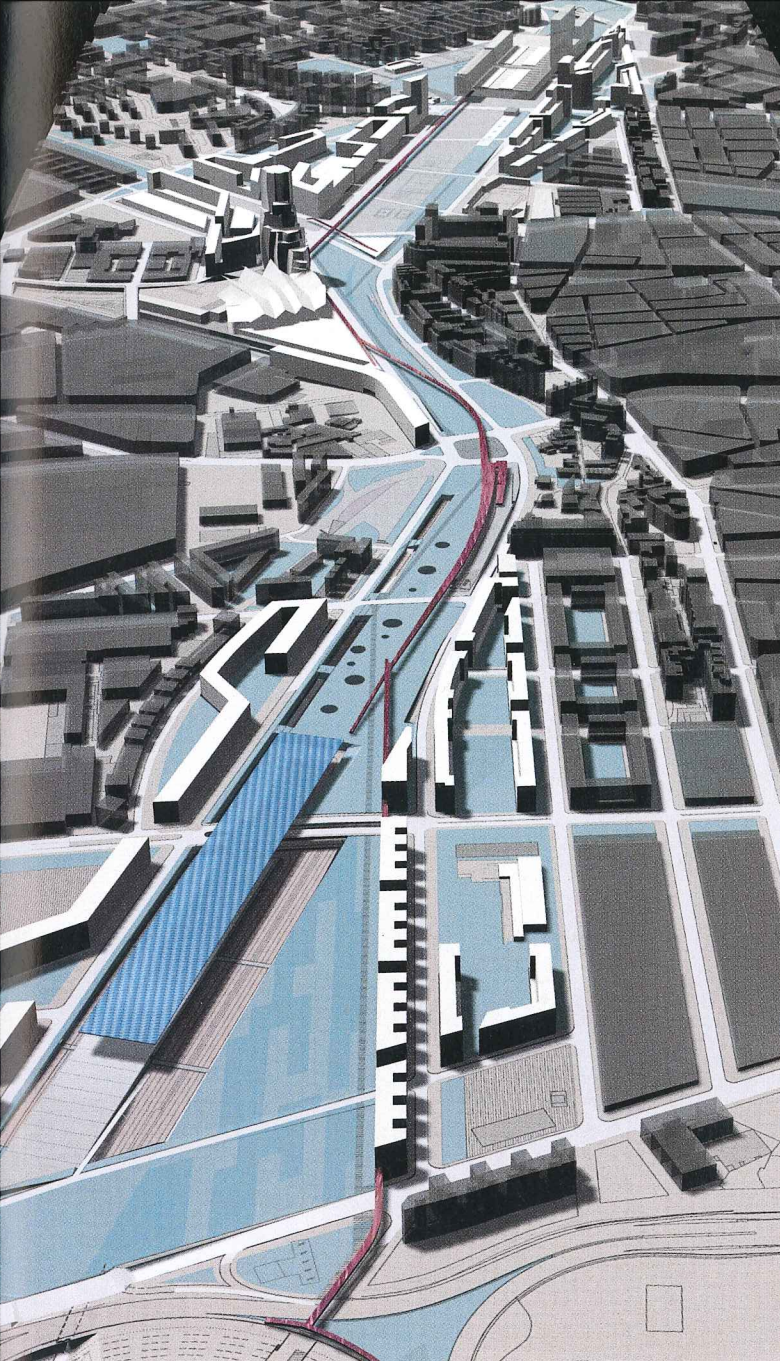
Inizio progetto / Year
2002

Fine lavori previsto / End of works expected by

In fase di realizzazione / Underway

Barcelona





Sant Andreu-Sagrera Una nuova geografia metropolitana / A new urban geography

A Barcellona, dal Parco de la Trinitat fino alla stazione de Sants, si sta costruendo una nuova parte di città sopra i tunnel ferroviari dell'alta velocità. Quattro chilometri di binari e duecento ettari di impianti ferroviari incuneati fin dentro l'ensanche vengono recuperati a usi collettivi.

Sant Andreu-Sagrera è, con la Seine Rive Gauche a Parigi, tra i più grandiosi e ambiziosi interventi di trasformazione di scali ferroviari al mondo, sia per gli investimenti pubblici e privati mobilitati, sia per le aspettative di riqualificazione urbana prospettate.

A Barcellona, il rifacimento complessivo del piano del ferro per l'avvento dell'alta velocità ha condotto a interrare in passante i binari, richiedendo un investimento pubblico ingente, che si ripaga

anche con le redditività generate dalla nuova città soprastante. Un parco lineare di 45 ettari, previsto sopra i tunnel, come una sorta di fiumara che solca il tessuto urbano, evoca, esaltandola, la grande scala del vuoto colmato. Residenze per 9000 abitanti, uffici, spazi collettivi e nuovi edifici pubblici per oltre due milioni di metri quadrati si dislocano ai bordi, configurando una sorta di gigantesca ricucitura con i quartieri attorno. Ai bordi dell'ensanche, come arenati, i disarticolati volumi di Frank Gehry esplodono nello skyline segnando a distanza la nuova stazione Sagrera: polo intermodale stratificato in profondità su quattro livelli e catalizzatore di questa nuova geografia metropolitana.

In Barcelona, from Parco de la Trinitat to Sants Railway Station, a new part of the city is being built above high-speed train tunnels.

Four kilometers of rails and two hundred hectares of railway facilities which end in the ensanche are being redeveloped for collective use.

Sant Andreu-Sagrera in Barcelona is, together with the Seine Rive Gauche project in Paris, one of the most majestic and ambitious transformation projects on railway stations worldwide, both in terms of investments from public and private capital, as well as the expected results from the urban recovery. In Barcelona, the overall reconstruction of rail systems due to the advent of high speed trains has led to underground lines, thus requiring huge public investment,

which is partly refunded by the revenues from the new portion of the overhead town. The 45-hectare linear park, which has been planned above the tunnels, like a sort of river passing through the city, evokes and enhances the large proportions of the once empty, now refilled space. Residential buildings for 9000 inhabitants, offices, collective areas and new public buildings sum up to over two million square meters, developed along the borders, as a sort of major reconciliation with the surrounding districts. At the edges of the ensanche, lie stranded the astonishing volumes of Frank Gehry. Drawn into the city skyline, the new Sagrera Station is an intermodal pole, developed in four layers - catalyser of this new urban geography.

Masterplan

Barcelona Regional

Developer

Consorcio en Barcelona

Importo investimento / Investment

2.800.000.000 €

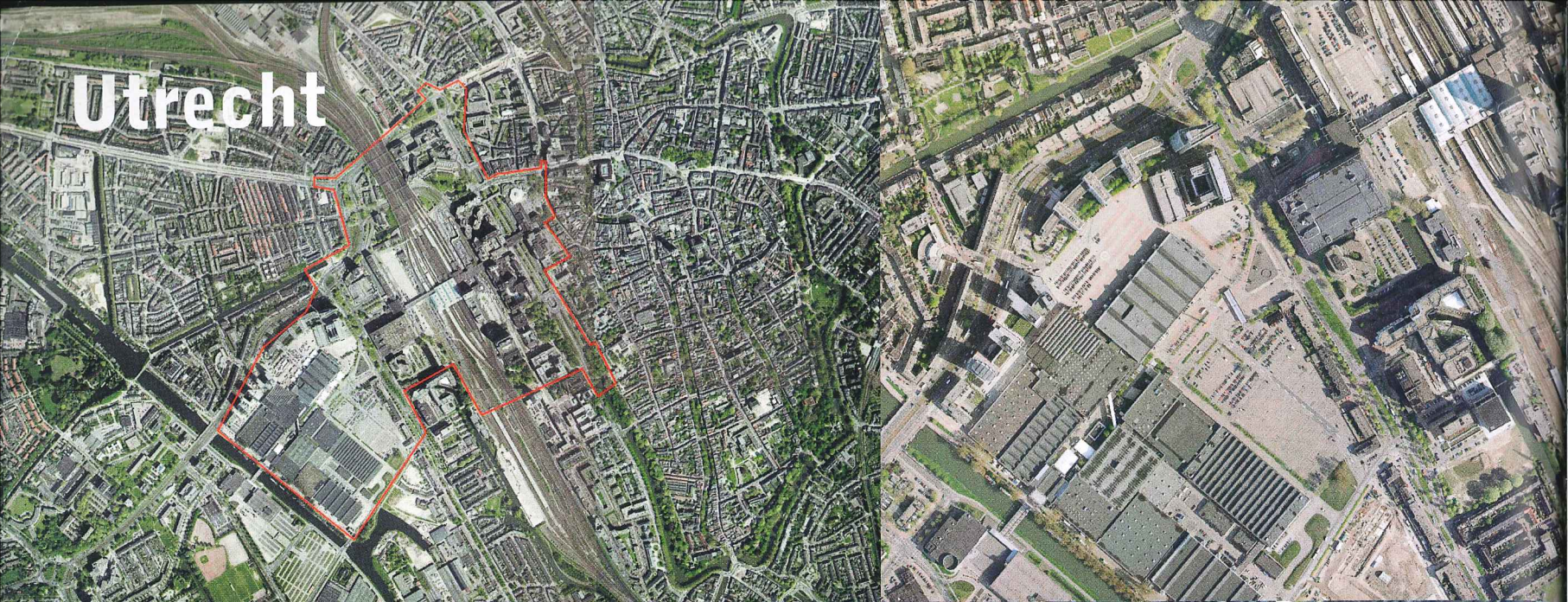
Inizio progetto / Year

2003

Fine lavori previsto /

End of works expected by

2012





Central Station Un polo di attrazione / An attractive hub

L'area circostante la Central Station a Utrecht diverrà un quartiere attrattivo e un distretto del business di alta qualità insediativa, capace di competere sul mercato internazionale alla scala dell'intero Randstad. Lo sviluppo immobiliare dell'area della stazione, voluto dalla cittadinanza in seguito alla consultazione referendaria del 2002, porrà fine alla lunga storia di degrado fisico e insicurezza sociale che ha bollato per decenni questa parte di città. L'ambizione della collettività di realizzare una nuova centralità vitale che annullasse la cesura ferroviaria tra città storica e nuovi quartieri, ha coinciso in questo caso con le aspirazioni degli investitori, interessati

a configurare un distretto di grande attrattiva per oltre 300.000 metri quadrati, fruendo dell'alta accessibilità assicurata dal nuovo Public Transport Terminal previsto per 100 milioni di transiti annui. Il Masterplan ha individuato tre principali obiettivi: riqualificare l'area ferroviaria, riconnettere le parti di città separate dal solco ferroviario, dare valore insediativo ed economico a questa parte urbana marginalizzata. Sia il City Corridor che il Centre Boulevard – veri e propri catalizzatori di funzioni collettive – scavalcano i fasci dei binari e connettono parti di città separate.

The area surrounding the Central Station of Utrecht will become an attractive quarter and a business district with top quality housing opportunities within the great Randstad, able to face international competition. The real estate development of the railway area, which the local population approved with a referendum held in 2002, will finally put an end to the physical decline and social restlessness which for decades have branded this part of town. The collective ambition of creating a new, vital centre – thus eliminating the separation between the historical city and the new districts created by the railway facilities – has matched investors' expectations. They are especially

interested in developing a most attractive district covering over 300,000 sqm, while taking advantage of the great access possibilities granted by the new Public Transport Terminal which is expected to record 100 million transits per year. The Masterplan has identified three main objectives: redevelop the railway area, connect the parts of the city that are separated by the railway channel, increase the value of this marginalized part of town in terms of money and living quality. Both the City Corridor and the Centre Boulevard – true catalysers of collective functions – go beneath the rails and reconnect the currently separated parts of Utrecht.

Masterplan
Ufficio Tecnico / Technical Office
Investimento/ Investment
1.050.000.000 €
Inizio progetto / Year
2002
Fine lavori previsto /
End of works expected by
2010